

Decreto N° 280/018

Documento original

Fecha de Publicación: 12/09/2018

Página: 7

Carilla: 7

PODER EJECUTIVO

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

Artículo 3

Comuníquese, publíquese y pase la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario a sus efectos.

Dr. TABARÉ VÁZQUEZ, Presidente de la República, Período 2015-2020; VÍCTOR ROSSI.

PRINCIPIOS DE LA REGLAMENTACIÓN FERROVIARIA

DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE FERROVIARIO

CAPITULO I

Artículo 1. Objeto.- Esta reglamentación tiene como principal objeto el establecimiento de los principios que deberán regir el funcionamiento general del Sistema Ferroviario Nacional, en particular los aspectos que conciernen a la administración y gestión de la operación y la infraestructura ferroviaria.

Los mencionados principios tienen como objetivos principales los siguientes:

- a) Promover el Sistema Ferroviario como motor de desarrollo y la logística a nivel nacional, garantizando la competitividad y colaborando en la viabilidad de los proyectos productivos del país y la región.
- b) Garantizar un sistema de transporte ferroviario capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad en el ámbito del transporte ferroviario con el máximo grado de eficacia.
- c) Facilitar el desarrollo de la política de transporte ferroviario, favoreciendo la intermodalidad de los servicios de transporte.
- d) Determinar claramente las pautas para coordinar las actuaciones de los distintos actores del Sistema Ferroviario, especialmente los órganos públicos con competencias en la materia.
- e) Promover las condiciones de competencia en la prestación de servicios de transporte ferroviario, de acuerdo con lo establecido en el marco normativo vigente, asegurando el respeto a los principios de objetividad, transparencia y no discriminación.

- f) Garantizar la prestación de servicios ferroviarios en condiciones de seguridad, definiendo las responsabilidades que en dicha materia le conciernen a todos los actores que operan en la Red Ferroviaria Nacional.
- g) Proteger los intereses de los usuarios del transporte ferroviario, garantizando sus derechos al acceso a los servicios de transporte ferroviario de calidad y en forma segura.

Artículo 2. Transporte Ferroviario. Es un servicio público de interés general y esencial para la comunidad.

Se entiende por transporte ferroviario, a los efectos de esta reglamentación, todo aquel que se realiza por la Red Ferroviaria Nacional, realizado por operadores ferroviarios, que contando con la Licencia de Operador Ferroviario empleen vehículos debidamente homologados y con personal habilitado, adecuados para circular por la Red Ferroviaria Nacional.

El transporte ferroviario puede ser de pasajeros y/o cargas; prestándose por ambas modalidades en régimen de libre competencia.

Se entiende por transporte de pasajeros, el de personas y por transporte de cargas, el de cualquier clase de bienes o cosas.

CAPITULO II

Marco Institucional del Sistema Ferroviario

Artículo 3. Marco Institucional del Sistema Ferroviario.- El marco institucional del Sistema Ferroviario Nacional se encuentra establecido de acuerdo a: la Ley 14.396 del 10 de julio de 1975 (Carta Orgánica de la Administración de Ferrocarriles del Estado), artículo 173 de la Ley 18.834 del 4 de noviembre de 2011 y sus modificativas.

1. MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Es el responsable de diseñar, ejecutar y controlar la política nacional de transporte ferroviario.
2. DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE FERROVIARIO -DNTF. Es la entidad desconcentrada, dependiente del MTOP, que tiene como principal función la regulación del Sistema Ferroviario. Según lo dispuesto en el literal A) del artículo 173 de la Ley 18.834 del 4 de noviembre de 2011

En virtud de la competencia establecida por el numeral 11 literal A) del artículo 173 de la Ley 18.834 del 4 de noviembre de 2011, la DNTF deberá gestionar el Centro de Control de Tráfico, gestionando la capacidad de infraestructura; y programando y controlando el tráfico ferroviario en toda la red.

3. ÓRGANO INVESTIGADOR DE ACCIDENTES E INCIDENTES FERROVIARIOS - OIAF. Este órgano tiene como cometidos la investigación de causas de accidentes e incidentes y la determinación de responsabilidades en la materia, actuando con autonomía técnica, elevando informes al Ministro

de Transporte y Obras Públicas a través de la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario.

El OIAF estará integrado por delegados designados a propuesta de la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario, la Administración de Ferrocarriles del Estado, la Facultad de Ingeniería de la Universidad de la República y de los operadores ferroviarios habilitados. Estos miembros designarán un quinto miembro que presidirá el Órgano.

4. ADMINISTRACIÓN DE FERROCARRILES DEL ESTADO AFE. Es el ente autónomo encargado de construir, modificar y conservar la infraestructura ferroviaria nacional, por ende ejercer las competencias de Administrador de Infraestructuras. Sus competencias están descritas en el artículo 3 de la Ley 14.396 del 10 de julio de 1975.

En virtud de sus competencias, podrá delegar o convenir la realización de obras y la prestación de servicios ferroviarios, y por ende su carácter de Administrador de Infraestructuras.

5. OPERADORES FERROVIARIOS. Son Operadores Ferroviarios aquellas entidades cuya actividad principal consiste en prestar servicios de transporte de pasajeros y/o cargas por ferrocarril, en los términos establecidos en la normativa vigente; y que cuenten con la correspondiente Licencia de Operador Ferroviario (LOF) emitida por la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario.

Únicamente podrán prestar servicios de transporte ferroviario, las empresas titulares de la Licencia de Operador Ferroviario (LOF), conforme a lo previsto en la reglamentación.

CAPITULO III

Licencias y Permisos de Operación

Sección I

Licencia de Operador Ferroviario

Artículo 4. Concepto de Operador Ferroviario.- Son Operadores Ferroviarios aquellas entidades cuya actividad principal consiste en prestar servicios de transporte de pasajeros y/o cargas por ferrocarril, en los términos establecidos en la normativa vigente.

Los Operadores Ferroviarios deberán, en todos los casos, aportar la tracción.

Se consideran, igualmente, Operador Ferroviarios aquellas entidades que aporten la tracción y el personal de conducción pero no el material remolcado. Se entiende que aportan la tracción cuando se tenga la propiedad de los medios que permiten ésta, o también cuando cuenten permanentemente con dichos medios por cualquier acuerdo legal que permita su plena disponibilidad durante el período en el que se preste el servicio. Ello implicará que el Operador Ferroviario sea responsable, con arreglo a la reglamentación, del

cumplimiento de todas las obligaciones que se le impongan y, de la inscripción de dicho material rodante en el Registro Nacional Ferroviario de la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario (DNTF), y de cumplimiento por este de la normativa correspondiente.

Los propietarios de vagones de mercancías o de coches de pasajeros que entreguen éstos a los Operadores Ferroviarios para su transporte, deberán disponer de un seguro de responsabilidad civil que cubre los daños a las personas, a la infraestructura ferroviaria o a terceros que éstos pudieran causar en caso de verse implicados en un accidente ocurrido por causas imputables a éstos derivadas del incumplimiento por los mismos de la normativa aplicable.

Artículo 5. Licencia de Operador Ferroviario.- Para la prestación del servicio de transporte ferroviario de pasajeros y/o cargas deberá obtenerse previamente, la correspondiente Licencia de Operador Ferroviario (LOF), la que será expedida por la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario (DNTF) quien dictará resolución fundada para otorgar la misma.

La LOF habilitará al Operador para la prestación de los servicios de transporte ferroviario de pasajeros y/o cargas que en ella se determine.

La Licencia de Operador Ferroviario será una autorización personal y revocable en cualquier momento por razones de incumplimiento de las condiciones establecidos tanto en la propia LOF como en las reglamentaciones aplicables, de conformidad con el procedimiento legal que rige dicha revocación, sin derecho a indemnización alguna.

La Licencia de Operador Ferroviario se otorgará por el término de 20 años que podrán renovarse por períodos iguales y sucesivos, sujeto al estricto cumplimiento durante toda su vigencia.

La Licencia de Operador Ferroviario será válida para toda la Red Ferroviaria, conservando su validez mientras el Operador Ferroviario cumpla los requisitos previstos en la reglamentación vigente. No pudiendo la misma ser objeto de cesión o transferencia por título alguno.

La entidad que desee obtener la LOF deberá formular una declaración de actividad, que habrá de comprender el tipo, las características y la cantidad de los servicios que desea prestar.

Las entidades habilitadas no podrán prestar servicios de transporte ferroviario que no estén expresamente amparados por la LOF, sin perjuicio de que soliciten, para cada caso, su ampliación o modificación de su contenido.

Toda empresa ferroviaria que vaya a realizar transporte ferroviario de mercancías peligrosas deberá comunicarlo expresamente en su declaración de actividad antes de efectuar el mismo, y deberá contar con la autorización expresa de la DNTF y Centro de Control de Tráfico.

Artículo 6. Requisitos para obtener la LOF.- Para la obtención de la Licencia de Operador Ferroviario, el solicitante deberá cumplir con los siguientes requisitos:

- a) Ser persona jurídica vigente y legalmente constituida dentro del territorio nacional, cuyo giro principal sea el de transporte considerándose como tal el transporte masivo de carga y/o transporte colectivo de pasajeros, en todos los casos sin distinción del medio empleado. Cuando sean sociedades anónimas o en comandita, dichas acciones deberán ser nominativas, debiéndose acompañar la solicitud con constancia sobre la nómina completa, calidad y participación de los titulares.
- b) Acreditar estar al día con los organismos fiscales y con el Banco de Previsión Social.
- c) Contar con capacidad financiera para hacer frente a sus obligaciones presentes y futuras.
Para analizar este ítem, el solicitante deberá demostrar que durante un período de 12 meses podrá hacer frente a sus obligaciones reales y potenciales.
Para el caso de personas jurídicas de nueva creación, su capacidad financiera se evaluará en función de su capital social y de las garantías que presten sus accionistas o la propia entidad para asegurar el cumplimiento de sus obligaciones.
- d) Al momento del inicio de sus actividades de operación ferroviaria, el solicitante deberá contar con:
- I. Certificado de Seguridad emitido por la DNTF.
 - II. Órganos directivos con los conocimientos y la experiencia necesarios para ejercer una supervisión y un control operativo seguro y fiable del tipo de actividades para lo que habilita la LOF.
 - III. Personal responsable de la seguridad del transporte ferroviario habilitado por la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario, según la reglamentación vigente.
 - IV. Personal de Operación habilitado por la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario según la normativa vigente.
- e) Seguros de responsabilidad civil. El solicitante deberá tener suficientemente asegurada, en el momento del inicio de las actividades y durante su desarrollo, la responsabilidad civil en la que pueda incurrir, en particular, la derivada de los daños causados a los pasajeros, a la carga y a terceros. Del mismo modo, la mencionada garantía cubrirá la responsabilidad de daños a las infraestructuras ferroviarias.
- Los seguros deberán ser contratados con aseguradoras supervisadas por el Banco Central del Uruguay.
- La DNTF podrá definir el importe y las condiciones de cobertura de responsabilidad civil, en función de la naturaleza de los servicios que se vayan a prestar.
- f) Contar o acreditar estar en proceso de contar con un Sistema de Gestión de Salud y Seguridad Ocupacional basado en el marco legal

nacional y en la norma ISO 45001.

La Dirección Nacional de Transporte Ferroviario contará con un plazo de 90 días para pronunciarse sobre el otorgamiento de la LOF, plazo que se suspenderá ante la solicitud de nueva información o aclaración al solicitante.

Artículo 7. Validez de la Licencia.- La Licencia de Operador Ferroviario tendrá validez por el plazo de 20 años, desde su notificación, o mientras la entidad cumpla los requisitos exigidos para su otorgamiento. La Dirección Nacional de Transporte Ferroviario verificará el cumplimiento de dichos requisitos; esta verificación se realizará:

- a) Al menos, cada tres años contados desde el otorgamiento de la licencia o de su última renovación.
- b) Cuando la entidad habilitada sufra una modificación de su régimen jurídico, en especial en el caso de transformación, fusión o cualquier modificación societaria.
- c) Cuando la DNTF tenga indicios del posible incumplimiento por parte de un operador de los requisitos exigidos.

Artículo 8. Suspensión.- La Dirección Nacional de Transporte Ferroviario podrá comprobar en todo momento si la entidad titular de la una LOF continúa cumpliendo con los requisitos necesarios exigidos en la reglamentación, y suspender de forma total o parcial los efectos de la licencia otorgada. Cuando la suspensión sea parcial, tendrá el alcance que determine la DNTF en su resolución.

La LOF podrá suspenderse en los siguientes casos:

- a) Como sanción, en virtud de un expediente administrativo.
- b) Cuando la entidad adeude el pago de cánones y/o tarifas ferroviarias.
- c) Cuando la entidad hubiera interrumpido sus operaciones ferroviarias durante un periodo superior a 6 meses, salvo que se solicite la revocación de la licencia.

La suspensión solo podrá realizarse por un plazo máximo de 2 años.

La DNTF deberá reglamentar el régimen aplicable a la suspensión de la LOF.

Artículo 9. Revocación.- La Dirección Nacional de Transporte Ferroviario podrá comprobar en todo momento si la entidad titular de la una LOF continúa cumpliendo con los requisitos necesarios exigidos en la reglamentación, y revocar los efectos de la licencia otorgada.

Serán causas de revocación de la LOF las siguientes:

- a) El incumplimiento de los requisitos exigidos para el otorgamiento de la LOF.

En el caso de que se identifique un incumplimiento de los requisitos de capacidad financiera, la DNTF podrá, en base al interés general, conceder un plazo para adecuar dichos requisitos a las previsiones reglamentarias, siempre y cuando no se comprometa la seguridad de los

servicios ferroviarios.

- b) Por el acaecimiento de alguna de las causales previstas en el artículo 159 de la Ley 16.060 de fecha 4 de setiembre de 1989.
- c) La obtención de la LOF a través de declaraciones falsas.
- d) Reiteración de infracciones en los términos establecidos en las reglamentaciones ferroviarias aplicables.
- e) La imposición de sanciones por infracciones graves a las reglamentaciones ferroviarias aplicables.
- f) El no haber comenzado la prestación del servicio autorizado dentro del plazo de 24 meses siguientes a la fecha de notificación del otorgamiento de la LOF. En caso de que la prestación del servicio autorizado comienza luego de los 6 meses de notificado el otorgamiento de la LOF, la DNTF podrá realizar una auditoría para controlar el cumplimiento de los requisitos establecidos.

Artículo 10. Obligaciones de los Operadores Ferroviarios.- Los Operadores Ferroviarios tendrán las siguientes obligaciones:

- a) Deberán necesariamente formular la declaración de los tipos de servicio que pretende prestar.
- b) No podrán realizar actividades ferroviarias que no estén expresamente amparadas por la licencia, sin perjuicio de que soliciten, en su caso, su ampliación o la modificación de su contenido.
- c) Abonar los cánones y tarifas establecidas por el Poder Ejecutivo (literal A, numeral 7 del artículo 173 de la Ley 18.834).
- d) En caso de modificación del régimen jurídico, en especial en el caso de transformación, fusión o cualquier modificación societaria, deberá comunicarse el mismo a la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario mediante declaración jurada dentro de los cinco (5) días siguientes a la misma.
- e) Los Operadores Ferroviarios deberán facilitar la información estadística y contable que establezca la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario, que reglamentará asimismo los sistemas de control, inspección y auditoría y la periodicidad con la que debe suministrarse dicha información, y el libre acceso de los Inspectores y personal que designe la DNTF a sus instalaciones y operaciones.
- f) Los Operadores Ferroviarios que tengan por objeto el transporte de pasajeros deberán comunicar a la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario, con una antelación mínima de tres meses al inicio efectivo de sus actividades, las condiciones generales para el transporte ferroviario que aseguran los niveles de calidad y derechos de los usuarios, así como el cumplimiento de la normativa correspondiente.
- g) Los Operadores Ferroviarios cuyo objeto sea el transporte ferroviario de pasajeros deberán:
 - a. Establecer un sistema de atención y registro para los reclamos que presenten los usuarios.
 - b. Determinar normas de calidad de servicio e implantar un sistema de

gestión de la misma. Dicha norma de calidad deberá incluir los siguientes aspectos, entre otros:

- i. Información a los usuarios
 - ii. Boletos
 - iii. Puntualidad de los servicios y planes de contingencia para hacer frente a las perturbaciones de los mismos.
 - iv. Limpieza del material rodante, calidad del aire, etc.
 - v. Estudios sobre satisfacción de los usuarios.
 - vi. Tramitación de reclamaciones y reembolsos por incumplimiento de las normas de calidad del servicio.
 - vii. Prestación de atención a personas con capacidades diferentes y personas con movilidad reducida.
- c. Los Operadores Ferroviarios de transporte de pasajeros deberán facilitar a los usuarios la información de forma adecuada, accesible y velarán para que los servicios se presten con arreglo a las normas que regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación.

Estos Operadores Ferroviarios controlarán sus propios resultados en materia de calidad de los servicios y, anualmente, deberán publicar un informe sobre los resultados alcanzados en este campo. Este informe se deberá remitir a la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario y deberá ser publicado en la página web del Operador.

- h) En caso de emergencia, deberán otorgar, para los vehículos que disponga el Centro de Control de Tráfico, libre acceso a sus instalaciones al tráfico ferroviario con el objetivo de aliviar los efectos de las incidencias.

Artículo 11. Costo de la Licencia de Operador Ferroviario.- El costo que cada entidad deberá abonar por la tramitación de la Licencia de Operador Ferroviario será de 413.164 UI (cuatrocientas trece mil ciento sesenta y cuatro Unidades Indexadas). La Dirección Nacional de Transporte Ferroviario determinará el procedimiento para efectuar el mencionado pago.

Sección II

Permiso de Circulación Ferroviaria

Artículo 12. Concepto.- El Permiso de Circulación Ferroviaria (PCF) es la autorización administrativa que deberán poseer las diferentes entidades que realicen movimientos de trenes y/o material rodante unitario en la Red Ferroviaria Nacional y que tengan como objeto de su actividad la construcción, la rehabilitación y/o el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria; así como la rehabilitación y mantenimiento de material rodante.

Únicamente podrán prestar los servicios de construcción, rehabilitación y mantenimiento, tanto de infraestructura como de material rodante, aquellas entidades que posean el correspondiente Permiso de Circulación Ferroviaria.

El Permiso de Circulación Ferroviaria será una autorización personal y revocable en cualquier momento por razones de incumplimiento del PCF o de las reglamentaciones aplicables, sin derecho a indemnización alguna.

La Permiso de Circulación Ferroviaria no podrá ser objeto de cesión o

transferencia por título alguno.

El Permiso de Circulación Ferroviaria se otorgará por el término de 5 años que podrán renovarse por períodos iguales y subsiguientes, sujeto al estricto cumplimiento durante cada período de las reglamentaciones vigentes.

El Permiso de Circulación Ferroviaria será válido para toda la Red Ferroviaria, conservando su validez mientras la entidad cumpla los requisitos previstos en la reglamentación vigente.

Artículo 13. Requisitos para obtener el Permiso de Circulación Ferroviaria.- Para la obtención del Permiso de Circulación Ferroviaria, el solicitante deberá cumplir con los siguientes requisitos:

- a) Ser persona jurídica vigente y legalmente constituida dentro del territorio nacional.
- b) Acreditar estar al día con los organismos fiscales y con el Banco de Previsión Social.
- c) Estar inscripto en el Registro Único de Proveedores del Estado (RUPE).
- d) Al momento del inicio de sus actividades de operación ferroviaria, el solicitante deberá contar con:
 - I. Certificado o Autorización de Seguridad emitido por la DNTF
 - II. Personal responsable de la seguridad del transporte ferroviario habilitado por la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario, según la reglamentación vigente.
 - III. Personal de Operación habilitado por la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario según la normativa vigente.
- e) Seguros de responsabilidad civil. El solicitante deberá tener suficientemente asegurada, en el momento del inicio de las actividades y durante su desarrollo, la responsabilidad civil en la que pueda incurrir, en particular, la derivada de los daños causados a terceros. Del mismo modo, la mencionada garantía cubrirá la responsabilidad de daños a las infraestructuras ferroviarias.

La DNTF podrá establecer el importe mínimo y las condiciones de cobertura de responsabilidad civil.
- f) En el caso de las entidades que realicen servicios de construcción, rehabilitación y mantenimiento de infraestructura ferroviaria, los mismos deberán estar inscriptos en el Registro Nacional de Obra Pública del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.
- g) Contar o acreditar estar en proceso de contar con un Sistema de Gestión de Salud y Seguridad Ocupacional basado en el marco legal nacional y en la norma ISO 45001.

La Dirección Nacional de Transporte Ferroviario contará con un plazo de 90

días para pronunciarse sobre el otorgamiento del PCF, plazo que se suspenderá ante la solicitud de nueva información o aclaración al solicitante.

Artículo 14. Validez del Permiso.- El Permiso de Circulación Ferroviaria tendrá validez por el plazo de 5 años, desde su otorgamiento, o mientras la entidad cumpla los requisitos exigidos para su otorgamiento. La Dirección Nacional de Transporte Ferroviario verificará el cumplimiento de dichos requisitos; la cual se realizará:

- d) Al menos, cada dos años contados desde el otorgamiento del permiso o de su última renovación.
- e) Cuando la DNTF tenga indicios de posibles incumplimientos por parte de una empresa de los requisitos exigidos.

Artículo 15. Suspensión.- La Dirección Nacional de Transporte Ferroviario podrá comprobar en todo momento si la entidad titular de un Permiso de Circulación Ferroviaria continúa cumpliendo con los requisitos necesarios exigidos en la reglamentación, y suspender de forma total o parcial los efectos del permiso otorgado. Cuando la suspensión sea parcial, tendrá el alcance que determine la DNTF en su resolución.

- a) El Permiso de Circulación Ferroviaria podrá suspenderse en los siguientes casos: Como sanción, en virtud de expediente administrativo.
- b) Cuando la entidad adeude el pago de cánones y/o tarifas ferroviarias.
- c) Cuando la entidad hubiera interrumpido sus operaciones ferroviarias durante un periodo superior a 6 meses, salvo que se solicite la revocación del permiso.

La suspensión solo podrá realizarse por un plazo máximo de 2 años.

La DNTF deberá reglamentar el régimen aplicable a la suspensión del Permiso de Circulación Ferroviaria.

Artículo 16. Revocación.- La Dirección Nacional de Transporte Ferroviario podrá comprobar en todo momento si la entidad titular de un Permiso de Circulación Ferroviaria continúa cumpliendo con los requisitos necesarios exigidos en la reglamentación, y revocar los efectos del permiso otorgado.

Serán causas de revocación del Permiso de Circulación Ferroviaria las siguientes:

- a) El incumplimiento de los requisitos exigidos para el otorgamiento del Permiso de Circulación Ferroviaria.
En el caso de que se identifique un incumplimiento de los requisitos, que no afecte la seguridad ferroviaria, la DNTF podrá, en base al interés general, conceder un plazo para adecuar dichos requisitos a las previsiones reglamentarias.
- b) Por el acaecimiento de alguna de las causales previstas en el artículo 159 de la Ley 16.060 de fecha 4 de setiembre de 1989.
- c) La obtención del Permiso de Circulación Ferroviaria a través de declaraciones falsas.

- d) Reiteración de infracciones en los términos establecidos en las reglamentaciones ferroviarias aplicables, que no hayan sido subsanados durante un período el tiempo establecido por la DNTF en su aviso por escrito a la entidad que posee el PCF.
- e) La imposición de sanciones por infracciones graves a las reglamentaciones ferroviarias aplicables.

Artículo 17. Obligaciones de las empresas que se le otorga el Permiso de Circulación Ferroviaria.- Las entidades que posean el Permiso de Circulación Ferroviaria tendrán las siguientes obligaciones:

- a) Deberán necesariamente formular la declaración de los tipos de servicio que pretende prestar.
- b) No podrán realizar actividades ferroviarias que no estén expresamente amparadas por el permiso que posean, sin perjuicio de que soliciten, en su caso, su ampliación o la modificación de su contenido.
- c) Abonar los cánones y tarifas establecidas por el Poder Ejecutivo (literal A, numeral 7 del artículo 173 de la Ley 18.834).
- d) Brindar total acceso a los registros y área de operación para los controles correspondientes por los Inspectores y personal autorizado por la DNTF.
- e) En caso de emergencia, deberán otorgar, para los vehículos que disponga el Centro de Control Tráfico, libre acceso a sus instalaciones al tráfico ferroviario con el objetivo de aliviar los efectos de las incidencias.

Artículo 18. Costo del Permiso de Circulación Ferroviaria.- El costo que cada entidad deberá abonar por la tramitación del Permiso de Circulación Ferroviaria será de 41.316 (cuarenta y un mil trescientas dieciséis Unidades Indexadas). La Dirección Nacional de Transporte Ferroviario determinará el procedimiento para efectuar el mencionado pago.

CAPITULO IV

Adjudicación de la Capacidad Ferroviaria

Artículo 19. Objeto.- La adjudicación de capacidad es la herramienta de la DNTF que permite ordenar el uso diario de la infraestructura ferroviaria para el transporte y movilidad de las personas y las cargas, sus principales objetivos son:

1. Optimizar la explotación de la infraestructura ferroviaria.
2. Incrementar el uso del Ferrocarril en la matriz de transporte nacional y regional.
3. Diversificar los modos de transporte integrando al ferrocarril en un modelo multimodal y moderno.
4. Promover la competitividad, haciendo del ferrocarril una herramienta que viabilice cadenas de valor y la producción nacional y donde la competencia sea un factor que genere eficiencia y elimine los monopolios.
5. Rentabilizar las inversiones permitiendo el acceso equitativo al

Ferrocarril a la mayor cantidad y diversidad de usuarios posibles.

Artículo 20. Concepto.- Se denomina adjudicación de capacidad de infraestructura a la asignación por parte del ente responsable de la administración del tráfico ferroviario (Centro de Control de Tráfico/DNTF) de aquellas franjas horarias (slots) a los solicitantes con el fin de que un tren o cualquier vehículo ferroviario pueda circular entre dos puntos, durante un plazo determinado.

Respecto a las instalaciones secundarias (patios de maniobras, etc.), la DNTF realizará la asignación de capacidad de forma consistente con la adjudicación de capacidad de la infraestructura en la vía principal.

Artículo 21. Itinerario de Servicio.- La DNTF deberá elaborar anualmente el Itinerario de Servicio de la Red. Este documento, entre otros aspectos, deberá contener:

- a) Todos los movimientos planificados de trenes y material rodante que tendrán lugar sobre una determinada infraestructura en un periodo de tiempo preestablecido, incluyendo aquellos relacionados con tareas de mantenimiento.
- b) Las restricciones permanentes de la infraestructura.
- c) Tiempo de parada mínimo de los trenes de pasajeros en cada estación.
- d) Identificación de las secciones de bloqueo (en los casos donde resulte necesario por el sistema de señalización).
- e) Tipo de señalización del tramo.
- f) En los tramos de vía principal sencilla o única, longitud de los desvíos de cruce.

Artículo 22. Solicitantes/Requisitos.- Están autorizados para solicitar la asignación de capacidad de infraestructura aquellas empresas habilitadas como Operador Ferroviario (OPF), ya sea de carga o pasajeros, y aquellas empresas de construcción y mantenimiento, habilitadas según la normativa vigente.

También podrán solicitar capacidad de infraestructura, los cargadores y aquellas empresas transportistas u operadores de carga que no siendo Operadores Ferroviarios tengan interés comercial en la adquisición de capacidad. Para la utilización de esta capacidad deberán designar un OPF habilitado y comunicarlo al ente regulador (DNTF).

Artículo 23. Requisitos para la adjudicación de Capacidad Ferroviaria.- Las solicitudes de Capacidad deberán ir acompañadas de la siguiente información:

- a) Identificación.
- b) Representante legal.
- c) Certificado de Seguridad (si corresponde).
- d) Procedimientos de contingencia para el caso de transporte de mercaderías peligrosas.
- e) Determinación de la capacidad solicitada proyectada (propuesta de itinerario).

Artículo 24. Tipos de reserva.-

Slot con Reserva.

Cuando la solicitud de capacidad se realice en tiempo y forma, según lo establecido por la DNTF, el solicitante se asegurará las condiciones de calidad adecuadas para el servicio, preferencia en la programación del tráfico y compromiso en la puntualidad del servicio. Esta solicitud se confirmará 24 hs antes de la ejecución del servicio una vez que el operador confirme que realizará el servicio y la DNTF lo autorice en forma definitiva.

a) Slots regulares

Son aquellos slots solicitados para una frecuencia significativa de circulación en la red (mayor a 60 trenes anuales). Representan la base del plan de transporte de cada solicitante. El conjunto de estos slots estarán incorporados el Itinerario de Servicio. El uso del slot se confirmará 24 hs antes de la ejecución del servicio una vez que el operador confirme que realizará el servicio y la DNTF lo autorice en forma definitiva.

b) Slots eventuales

Estos slots se programan para atender las demandas puntuales o n regulares de los OPF y otros solicitantes que, en función de la escasa antelación de su solicitud (hasta 24 horas antes de la salida de origen del tren), no se incluyen en el Itinerario de Servicio.

Slots sin Reserva.

Esta modalidad de adjudicación de capacidad se realizará cuando el solicitante no haya realizado oportunamente la reserva. La asignación de esta capacidad será definida y concedida por el Centro de Control de Tráfico de acuerdo a la disponibilidad y criterios de programación definidos por DNTF.

a) Slots inmediatos

Estos slots se asignan a raíz de necesidades de transporte no programadas y que se generan con menos de un día de antelación. Este tipo de asignación será excepcional y motivada por circunstancias debidamente justificadas.

b) Slots sin solicitud

Estos slots serán asignados con motivo de incidencias o por las condiciones derivadas de incumplimiento de la programación por parte de los OPF u otras empresas y serán dispuestos únicamente por el Centro de Control de Tráfico.

Artículo 25 -Criterios de Adjudicación.- Los slots programados y establecidos tendrán prioridad y no se eliminarán para habilitar un nuevo servicio. El Centro de Control de Tráfico puede flexibilizar los tiempos de los slots establecidas en +/- 15 minutos para conformar un nuevo servicio,

siempre que el cambio no afecte la operación del servicio que se está modificando o de las terminales involucradas.

Un slot se considera establecido si el mismo se ha ejecutado efectivamente durante la vigencia del Itinerario de Servicio anterior, es decir realización de más del 90% de los servicios pre establecidos, arribos en tiempo +/- 15 minutos > 80% y al menos 50 recorridos realizados.

Los slots con prioridad de acceso (de acuerdo a los contratos marco entre Administrador y Operador Ferroviario o de Carga) se considerarán siempre como establecidos.

Si un slot establecido, no se utiliza durante un mes, esa prioridad se pierde y el Administrador puede reasignar este slot a otro candidato a menos que exista otro tipo de acuerdo entre el Operador Ferroviario o de Carga y el Administrador.

Cuando existan varias solicitudes para obtener una mismo slot, los criterios de prioridad serán los siguientes:

- 1) Servicios regulares de transporte de pasajeros
- 2) Aquellas solicitudes supeditadas a la existencia de un acuerdo marco, en el caso de que en este se convenga la prioridad en el tráfico ferroviario.
- 3) Trenes de carga
- 4) Trenes de pasajeros fuera de servicio o "expresos"
- 5) Otros movimientos (maniobras, trenes de infraestructura, material auxiliar, pruebas técnicas, etc.)

La Dirección Nacional de Transporte Ferroviario elaborará un procedimiento administrativo de adjudicación de la capacidad, especificando los derechos y obligaciones de los solicitantes, del Centro de Control de Tráfico y del Administrador de la infraestructura. Este procedimiento deberá ajustarse a principios de transparencia, objetividad, no discriminación y promoción de la diversificación y el uso del modo ferroviario.

El mencionado procedimiento deberá contemplar la coordinación de las solicitudes de capacidad y las medidas a adoptar en caso de congestión de la infraestructura. Se deberá establecer claramente los plazos para realizar las solicitudes de capacidad y los que contará el Administrador para responder.

Una vez otorgada la capacidad, el servicio puede comenzar a realizarse.

Artículo 26. Criterios de planificación.- El Itinerario de Servicio Base se publicará anualmente e incluirá los slots adjudicados, con base en los criterios y procedimientos indicados en el punto anterior. Mensualmente se publicarán actualizaciones donde consten los servicios previstos, los servicios cumplidos y los porcentajes de cumplimiento por cada OPF.

Este proceso de planificación estará sujeto a principios técnicos de ajuste con el fin de optimizar la utilización de la infraestructura. En especial, se tendrán en cuenta los aspectos de seguridad ferroviaria que puedan verse afectados. En este sentido quedará terminantemente prohibido el

cruce de trenes que transporten mercaderías peligrosas con trenes de transporte de pasajeros en las zonas de trinchera, ya sea abierta o cerrada.

Para los operadores que incumplan más del 15% de los servicios pre asignados durante un mes se iniciará un proceso de ajuste al mes siguiente que reduzca los servicios autorizados a futuro a los porcentajes de servicios realmente ejecutados, a menos que exista otro tipo de acuerdo entre el Operador Ferroviario o de Carga y el Administrador. Para retomar los niveles de servicios a pre asignar el operador que haya incumplido servicios perderá la prioridad y solo se le adjudicarán si no existe otra solicitud sea ésta de la categoría que sea.

Artículo 27. Medidas especiales en caso de perturbación del tráfico ferroviario.- En caso de accidente, incidencia o cualquier otra situación que perturbe significativamente el tráfico ferroviario, el Centro de Control de Tráfico adoptará todas las medidas necesarias para restablecer la situación de normalidad a la mayor brevedad posible. A tal fin, el Centro de Control de Tráfico elaborará un Plan de Contingencias que incluirá, además de los protocolos sobre las acciones y equipos de respuesta inmediata para los rescates relevantes (humanos y de material rodante), protocolos para la participación de un equipo calificado para evaluar el estado de la infraestructura y determinar las obras necesarias de reacondicionamiento, así como una posible participación del Órgano Investigador de Accidentes e Incidentes Ferroviarios.

Cuando por causas de Fuerza Mayor la infraestructura haya quedado temporalmente inutilizable, el Centro de Control de Tráfico podrá suspender, sin previo aviso, la prestación de los servicios ferroviarios, para la ejecución, con carácter urgente, de las reparaciones oportunas. Las empresas u operadores afectados no tendrán derecho a exigir compensación o indemnización alguna.

En estos casos los Operadores Ferroviarios estarán obligados a poner a disposición del Administrador los recursos que éste estime apropiados en cada caso y a prestarle la colaboración que les sea requerida.

Artículo 28. Derecho del uso de capacidad.- El Derecho de uso de capacidad de infraestructura será adjudicado por la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario (Administrador del Tráfico Ferroviario) y, una vez atribuido, no podrá cederse a otra empresa u operador, salvo autorización expresa de la DNTF. No se considerará cesión la utilización de capacidad por parte de un Operador Ferroviario que opere por cuenta de un candidato adjudicatario de capacidad que no sea Operador Ferroviario.

Queda prohibido todo negocio jurídico sobre la capacidad de Infraestructura adjudicada.

No se considerará transmisión la utilización de capacidad por parte de un Operador Ferroviario que opere por cuenta de un candidato.

El Administrador del Tráfico Ferroviario y los candidatos podrán celebrar acuerdos marco de largo plazo para la reserva de capacidad en lo que se especificarán las características de la capacidad solicitada y ofrecida al

candidato por una duración superior a un período de vigencia del Itinerario de Servicio (1 año).

Estos acuerdos marco no determinarán los slots ferroviarios en detalle, no impedirán la utilización de la infraestructura por parte de otros candidatos o para otros servicios y deberán permitir una utilización óptima de la infraestructura ferroviaria.

Los acuerdos marco de largo plazo tendrán una vigencia máxima de cinco años, renovable por periodos iguales. Sin embargo, podrá acordarse un período de vigencia superior previa autorización del Poder Ejecutivo.

Artículo 29. Control y Auditoría.- La adjudicación de Capacidad de Infraestructura deberá ser un proceso justo y transparente. El cual será objeto de auditorías anuales, tanto internas como externas. El resultado de estas auditorías deberán ser publicadas, y la DNTF deberá tomar las medidas de control y mitigación que el proceso de adjudicación de capacidad requiera. Todos los OPF como parte de sus obligaciones deberán presentar la información requerida por los Auditores pudiendo clasificar la misma dentro de los niveles de confidencialidad que la ley prevé, pero colaborando y siendo contestes en todos los casos con los mecanismos de mejora y corrección de fallas que el Auditor proponga y que sean solicitados por la DNTF.

CAPITULO V

Administración del Mantenimiento de la Infraestructura

Sección I

El mantenimiento de la infraestructura ferroviaria

Artículo 30. Objeto del mantenimiento de la infraestructura.- El objeto principal del mantenimiento de la infraestructura ferroviaria es asegurar la disponibilidad y la fiabilidad de la misma en condiciones de operación y seguridad óptimas.

La gestión del mantenimiento debe aplicarse de forma tal que todas las acciones planificadas afecten de la menor manera posible el tráfico ferroviario.

Las actividades de mantenimiento se planificarán y prepararán con suficiente antelación junto con los planificadores de tráfico del Centro de Control Tráfico para prevenir o mitigar cualquier alteración en los servicios de trenes y permitir la sincronización necesaria de las obras y/o la reprogramación de aquellos servicios que puedan resultar afectados.

Artículo 31. Obligaciones de mantenimiento.- El Administrador de Infraestructuras ferroviarias deberá realizar las tareas de mantenimiento por sí mismo o contratarlo total o parcialmente.

El mantenimiento se deberá organizar y realizar de manera sistemática, bien planificada y documentada a fin de evitar o minimizar cualquier perturbación o retraso en las operaciones y funciones del ferrocarril. El

enfoque del mantenimiento debe ser preventivo, es decir, basado en inspecciones y medidas periódicas que llevarán a acciones de mantenimiento correctas y oportunas. El mantenimiento también debe contener componentes correctivas y de apoyo, con el fin de detectar y remediar cualquier falla, defecto y/o daño de manera planificada y eficiente.

El mantenimiento debe contar con recursos adecuados para garantizar la competencia profesional y los conocimientos especializados necesarios así como la disponibilidad de equipos y materiales.

El Administrador de Infraestructuras deberá asegurar que el equipamiento utilizado para el mantenimiento, propio o de las empresas subcontratadas para tareas de mantenimiento, no cause fallas en la infraestructura ferroviaria o restricciones de velocidad al tráfico ferroviario. El Administrador de Infraestructuras deberá crear, desarrollar y compilar instrucciones, contratos y sistemas de gestión para garantizar el cumplimiento de los requisitos para el material rodante utilizado en tareas de mantenimiento, siendo este propio o de terceros. En caso de que los trabajos impliquen precauciones temporarias de velocidad, éstas deberán ser comunicadas de inmediato al Centro de control Tráfico.

Artículo 32. Gestión de la Infraestructura.- El Administrador de Infraestructuras será responsable de la gestión, coordinación y supervisión del mantenimiento de la infraestructura ferroviaria, en su jurisdicción. Esto incluye obras contratadas por el Administrador de Infraestructuras con terceros y las obras contratadas por otras entidades en el área ferroviaria. En caso de que el Administrador de Infraestructuras contrate el mantenimiento con otras entidades, éstas serán responsable ante aquel de garantizar el tráfico regular y puntual del transporte ferroviario mediante y el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria. El Administrador de Infraestructura deberá evaluar el desempeño del contratista en base a indicadores de gestión.

El Administrador de la infraestructura deberá estar en contacto permanente con el Centro de Control de Tráfico a efectos de entender las necesidades y requerimientos del tráfico a fin de considerarlos en las soluciones de infraestructura que se apliquen. A estos fines se deben establecer canales de comunicación con referentes definidos y contactos regulares y planificados entre las partes.

Artículo 33. Declaración de Red. La Declaración de Red deberá exponer las características de la infraestructura ferroviaria puesta a disposición de los Operadores Ferroviarios e informará sobre las condiciones técnicas de cada tramo de la red y sobre las condiciones de acceso a la misma.

El Administrador de Infraestructura, previa consulta con la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario, elaborará, aprobará y publicará la Declaración sobre la red, así como sus actualizaciones.

El contenido de la Declaración de Red se podrá obtener gratuitamente en formato electrónico en los sitios web del Administrador de Infraestructuras y del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

La Declaración de Red se publicará como mínimo cuatro meses antes de que

finalice el plazo de solicitud de capacidad de infraestructura.

La Dirección Nacional de Transporte Ferroviario deberá reglamentar el contenido mínimo de la Declaración de Red.

Artículo 34. Base de datos centralizada. El Administrador de Infraestructuras deberá implementar una base de datos centralizada donde se almacenará y administrará los datos históricos de las acciones de mantenimiento, así como obras de rehabilitación o mejora. El Administrador de Infraestructuras actualizará la base de datos con toda la información relevante recopilada de las empresas que realicen mantenimiento, operación, construcción y diseño, y que tienen contratos con la Administración.

La mencionada base de datos estará abierta, según el marco legal de la República Oriental del Uruguay, a todas las empresas que tengan contratos de acceso ferroviario vigentes o capacidad adjudicada.

Artículo 35. Sistema de gestión y desviaciones. El Administrador de Infraestructuras deberá implementar un sistema de gestión que considerará los procedimientos para manejar las desviaciones. El objetivo será maximizar la seguridad y minimizar la perturbación del tráfico ferroviario regular.

El Sistema de Gestión se aplica a un accidente que cause daños a la Vía Férrea o un peligro inmediato para las personas, la propiedad o el medio ambiente, o que requiera medidas de rescate o limpieza luego de un accidente. Las instrucciones del servicio de rescate para accidentes ferroviarios no serán incompatibles con las leyes y requisitos locales.

El Sistema de Gestión deberá considerar diferentes tipos de eventos, que incluyen, entre otros, accidentes, otras situaciones de emergencia, condiciones climáticas excepcionales (por ejemplo, inundaciones, tormentas), incendios y vandalismo. El Sistema de Gestión identificará las reglamentaciones e instrucciones específicas de la situación y los pasos a seguir en caso de una desviación y cómo deberían prepararse las situaciones con anticipación. El Sistema de Gestión será aplicable a todas las actividades del Administrador de Infraestructura y a todas las compañías con las que el Administrador de Infraestructura tenga contratos de servicios.

Artículo 36. Mediciones de desempeño de las tareas de mantenimiento. El Administrador de infraestructuras deberá medir el rendimiento del mantenimiento en base a indicadores clave y adecuados, que midan el desempeño separando los diferentes tipos de fallas y ubicaciones; y que cumplan con las diferentes normas aplicables.

El Administrador de infraestructuras exigirá que cualquier tercero, contratado por este para realizar tareas de mantenimiento, este sujeto a este respecto a los indicadores antes mencionados, con sanciones y bonificaciones relacionadas establecidas contractualmente.

Artículo 37. Seguridad, calidad y requisitos ambientales para el mantenimiento.- El Administrador de Infraestructuras deberá desarrollar e implementar sistemas y procesos al nivel recomendado o en consonancia con los sistemas de certificación internacional y con la regulación nacional vigente

en relación con la seguridad, la calidad y los requisitos ambientales para las tareas de mantenimiento.

Artículo 38. Sistema de gestión de seguridad.- El Administrador de Infraestructuras deberá desarrollar e implementar un sistema de gestión de seguridad conforme a los requerimientos establecidos por la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario.

Los mencionados requerimientos deberán establecer los requisitos mínimos en relación con el sistema de gestión de seguridad que el Administrador de Infraestructuras deberá desarrollar e implementar a fin de alcanzar el máximo nivel de seguridad en las operaciones ferroviarias.

Artículo 39. Gestión de riesgos.- El Administrador de Infraestructuras y los terceros contratados por este para las tareas de construcción, rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria, deberán desarrollar e implementar un proceso de gestión de riesgos basado en la norma ISO 31000.

Artículo 40. Sistema de gestión de salud y seguridad ocupacional.- El Administrador de Infraestructuras y los terceros contratados por este para las tareas de construcción, rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria, deberán desarrollar e implementar un sistema de gestión de salud y seguridad ocupacional que estará basado en el marco jurídico nacional y en la norma ISO 45001 de salud ocupacional.

Artículo 41. Gestión de Calidad.- El Administrador de Infraestructuras y los terceros contratados por este para las tareas de construcción, rehabilitación y mantenimiento de la Infraestructura ferroviaria, deberán desarrollar e implementar un sistema de gestión de calidad basado en el marco jurídico nacional y en la norma ISO 9001 vigente.

Artículo 42. Gestión Ambiental.- El Administrador de Infraestructuras y los terceros contratados por este para las tareas de construcción, rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria, deberán desarrollar e implementar un sistema de gestión ambiental basado en el marco legal nacional y en la norma ISO 14001 vigente.

Artículo 43. Alcance del mantenimiento de la infraestructura ferroviaria.- El mantenimiento de la infraestructura ferroviaria abarca toda el área ferroviaria y aquellas infraestructuras relacionadas a la actividad ferroviaria, entre las que se encuentran las estructuras de vía, los sistemas de señalización, sistemas de control y seguridad, estaciones, caminos de acceso para mantenimiento, sistemas auxiliares y sistemas de servicios públicos.

Entre las tareas de mantenimiento de la infraestructura se incluyen, como mínimo, aquellas relacionadas al aseguramiento del estado y correcto funcionamiento de los siguientes elementos:

- a) Superestructura de vía, incluyendo ADV
- b) Puentes y estructuras
- c) Pasos a Nivel

- d) Cerramientos
- e) Subestructuras de vía
- f) Sistemas de drenaje
- g) Área ferroviaria (faja de vía)
- h) Estaciones
- i) Sistema de señalización y seguridad
- j) Sistemas de comunicación
- k) Sistemas y elementos de control

Sección II

Procedimientos mínimos antes desviaciones críticas

Artículo 44. Accidentes en Pasos a Nivel.- El Administrador de Infraestructuras deberá desarrollar e implementar un manual de políticas y procedimientos para accidentes en pasos a nivel basado en la normativa nacional vigente.

El Administrador de Infraestructuras será responsable de:

- a) Contar con un servicio 24 horas diarias / 7 días semanales todo el año (24/7) para situaciones de emergencia (teléfono, respuesta, sitio)
- b) Prevenir nuevos accidentes en el sitio, señalar la escena según las Normas de uso en este tipo de eventos
- c) Alertas de ayuda, guiar a los equipos de emergencia y brindar ayuda para las operaciones de asistencia a personas afectadas en el sitio del accidente
- d) Contar con un contacto personal al Centro de Control de Tráfico en el sitio
- e) Organizar el tráfico de automóviles a una ruta alternativa realizando las coordinaciones con las autoridades competentes y sus referentes previamente identificados.
- f) Despeje del sitio del accidente para continuar el tráfico ferroviario
- g) Posibles reparaciones de vías, estructuras y equipos
- h) Verificar la vía para reiniciar de forma segura el tráfico ferroviario
- i) Estimar la necesidad de posibles restricciones de velocidad
- j) Realizar informes sobre el accidente, medidas adoptadas y seguimiento.

Artículo 45. Lesiones Personales.- El Administrador de Infraestructuras deberá desarrollar e implementar un manual de políticas y procedimientos para lesiones y accidentes de empleados u otras personas en el área ferroviaria.

El Administrador de Infraestructuras será responsable de:

- a) Contar con un servicio 24 horas diarias / 7 días semanales todo el año (24/7) para situaciones de emergencia (teléfono, respuesta, sitio)
- b) Prevenir nuevos accidentes en el sitio, señalar la escena según las Normas de uso en este tipo de eventos
- c) Alertas de ayuda, guiar a los equipos de emergencia y brindar ayuda para las operaciones de asistencia a personas afectadas en el sitio del accidente

- d) Contar con un contacto personal al Centro de Control de Tráfico en el sitio

Artículo 46. Restricciones de velocidad.- El Administrador de Infraestructuras deberá eliminar las restricciones de velocidad lo más rápido posible. Las causas que generan las restricciones de velocidad se detectarán y corregirán dentro de las dos siguientes semanas desde que fueron detectadas, con excepción de situaciones de fuerza mayor.

Artículo 47. Acciones de mantenimiento.- El Administrador de Infraestructuras deberá definir un plan de mantenimiento quinquenal, que incluirá límites de acción (límite de alerta, límite de intervención, límite de acción inmediata), en base a normativa definida por la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario. Este plan de mantenimiento deberá ser actualizado regularmente en pos de una mejor ejecución de los recursos.

Artículo 48. Recursos para el mantenimiento.- El Administrador de Infraestructuras deberá contar con los recursos suficientes para hacer frente a las tareas de mantenimiento. Todos los trabajos de mantenimiento se deben ejecutar de acuerdo a estándares de calidad.

El Administrador de Infraestructuras es responsable de asegurar que el personal que realiza tareas de mantenimiento, así como de construcción y rehabilitación, esté capacitado para desarrollar sus tareas sin riesgos y tan eficientemente como sea posible.

Del mismo modo el Administrador de Infraestructuras deberá asegurar la disponibilidad de máquinas, vehículos de mantenimiento, repuestos, herramientas y materiales necesarios para la realización de todas las tareas ligadas a la gestión del mantenimiento.

CAPITULO VI

Seguridad, Salud Ocupacional y Medio Ambiente

Sección I

Seguridad Ferroviaria

Artículo 49.- La realización de cualquier actividad ferroviaria en la Red Ferroviaria Nacional estará sujeta a las pautas de seguridad previstas en la normativa vigente.

Artículo 50. La Seguridad en la circulación ferroviaria.- La seguridad en la circulación ferroviaria comprende los siguientes aspectos:

- a) Análisis de riesgos de la operación ferroviaria a efectos de su consideración en las medidas de gestión de la circulación ferroviaria.
- b) Establecimiento de objetivos e indicadores de seguridad que permitan su seguimiento y evolución en el tiempo.
- c) Los requisitos que deben cumplir los sistemas de gestión de la seguridad para la Certificación de Seguridad de los Operadores

- Ferrovianos y la Autorización de Seguridad de las entidades encargadas de la construcción, rehabilitación y mantenimiento de infraestructura y material rodante.
- d) Las condiciones para la puesta en servicio del material rodante, de la infraestructura y de los sistemas funcionales de la operación.
 - e) La gestión de las instalaciones de seguridad del Sistema Ferroviario Nacional, incluidos los sistemas de señalización y control de tráfico.
 - f) Las condiciones que deben cumplir el Administrador de Infraestructuras, los Operadores Ferroviarios y todas las entidades que realizan operaciones ferroviarias, en relación con su gestión interna en materia de seguridad.
 - g) Los requisitos del personal que desempeñe funciones relacionadas con la seguridad en la circulación ferroviaria, incluidos los criterios para su habilitación.
 - h) El régimen de la investigación de accidentes ferroviarios.
 - i) Establecimiento de una metodología para la evaluación y valoración de los riesgos en la operación ferroviaria.
 - j) El Establecimiento de un régimen sancionador que tipifique y recoja de forma sistemática las infracciones y sanciones en materia de seguridad.
 - k) Cualquier otro aspecto relacionado con las infraestructuras ferroviarias, material rodante y personal ferroviario no comprendido en los literales anteriores y que pudiera incidir en la seguridad ferroviaria.

Artículo 51. Autorización y Certificado de Seguridad.- Para poder operar y circular en la Red Ferroviaria Nacional, los Operadores Ferroviarios y demás entidades encargadas de la construcción, rehabilitación y mantenimiento de infraestructura y material rodante deberán obtener:

- a) Una Autorización de Seguridad en caso de los Administradores de Infraestructuras Ferroviarias y entidades encargadas de la rehabilitación y mantenimiento de material rodante.
- b) Un Certificado de Seguridad en el caso de los Operadores Ferroviarios y demás entidades que utilicen la Red Ferroviaria Nacional.

Artículo 52. Autorización de Seguridad.- Para ejercer sus funciones el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias deberá poseer la Autorización de Seguridad emitida por la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario.

La Autorización de Seguridad acredita que el Administrador de Infraestructuras ha establecido un sistema de gestión de la seguridad y está en condiciones de cumplir con los requisitos en la materia necesarios para la administración de la infraestructura ferroviaria en condiciones de seguridad, incluidos el mantenimiento de los sistemas de control de tráfico y señalización.

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias deberá cumplir, en todo momento, las condiciones establecidas en su Autorización de Seguridad. El incumplimiento de estas condiciones determinará la revocación de la Autorización, sin perjuicio del régimen sancionador establecido en la normativa vigente.

Artículo 53. La Autorización de Seguridad deberá incluir:

- a) La confirmación de la aprobación del Sistema de Gestión de Seguridad (SGS) del Administrador de Infraestructuras según lo dispuesto en la reglamentación.
- b) Una autorización que confirme la aprobación de las disposiciones adoptadas por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias para cumplir con los requisitos exigidos para la administración de infraestructuras ferroviarias en condiciones de seguridad, incluidos el mantenimiento de los sistemas de control de tráfico y señalización.

La Dirección Nacional de Transporte Ferroviario contará con un plazo de 90 días para pronunciarse sobre el otorgamiento de la Autorización de Seguridad, plazo que se suspenderá ante la solicitud de nueva información o aclaración al solicitante.

Artículo 54. La Autorización de Seguridad tendrá una vigencia de cinco años, y podrá renovarse por periodos iguales, siempre que se cumplan las condiciones exigidas para su otorgamiento, previa solicitud de su titular, al menos seis meses antes de su vencimiento.

La Autorización de Seguridad deberá actualizarse, total o parcialmente, siempre que se produzcan modificaciones sustanciales en la infraestructura ferroviaria, en sus sistemas de señalización o en las normas que rigen su mantenimiento.

El Administrador de Infraestructuras deberá comunicar a la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario cualquier modificación que se produzca sobre los aspectos antes mencionados a fin de actualizar la Autorización.

La Dirección Nacional de Transporte Ferroviario podrá exigir la revisión de la Autorización de Seguridad luego de cambios sustanciales en el marco regulatorio de seguridad y circulación.

Artículo 55. Certificado de Seguridad.- Para poder acceder a la infraestructura ferroviaria, los Operadores Ferroviarios y demás entidades que deseen utilizar la Red Ferroviaria deberán poseer un Certificado de Seguridad. Este Certificado de Seguridad puede cubrir toda la red ferroviaria o parte de ella).

En el Certificado de Seguridad se deberán establecer las condiciones que la entidad certificada debe cumplir en materia de sistemas de control, circulación y seguridad ferroviaria, de conocimientos y requisitos de su personal vinculado con la seguridad de la circulación ferroviaria y de características técnicas del material rodante que utiliza y de las condiciones de mantenimiento; así como cualesquiera otras derivadas de los reglamentos y normas vigentes.

El Certificado de Seguridad acredita que la entidad ha establecido un sistema propio de gestión de la seguridad y está en condiciones de cumplir los requisitos fijados en las especificaciones técnicas que le afectan así como otras disposiciones y normas de seguridad, con el objeto de controlar

los riesgos y prestar servicios de transporte ferroviaria de forma segura.

Los Operadores Ferroviarios y todas las entidades que utilicen la Red Ferroviaria estarán obligados a cumplir, en todo momento, las condiciones establecidas en su Certificado de Seguridad. El incumplimiento de estas condiciones determinará su revocación, sin perjuicio de la aplicación del régimen sancionador establecido en la normativa vigente.

Artículo 56. El Certificado de Seguridad deberá incluir:

- a) La confirmación de la aceptación del Sistema de Gestión de Seguridad (SGS) adoptado por la entidad solicitante.
- b) Confirmación sobre las disposiciones establecidas por la entidad para el cumplimiento de los requisitos específicos (necesarios para el cumplimiento seguro de sus servicios en la red).

Artículo 57. El Certificado de Seguridad deberá contener:

- a. Documentación de la entidad solicitante sobre las normas de seguridad nacionales y otras normas aplicables a sus operaciones, su personal y su material rodante, y cómo su sistema de gestión de seguridad garantiza su cumplimiento.
- b) Documentación de la entidad sobre las diferentes categorías del personal empleado o contratado para la operación, incluyendo la evidencia de que cumplen con los requisitos de las normas nacionales y han sido debidamente certificados.
- c) Documentación de la entidad sobre los diferentes tipos de material rodante utilizados para la operación, incluyendo el cumplimiento de los requisitos correspondientes de las normas nacionales y que hayan sido debidamente certificados.

En caso de otorgar la certificación, la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario deberá especificar en su resolución el tipo y el alcance de las operaciones ferroviarias autorizadas.

El Certificado de Seguridad tendrá una vigencia de cinco años, y podrá renovarse a solicitud del titular a intervalos no mayor a 5 años. Se actualizará total o parcialmente cuando el tipo o el alcance de la operación se modifiquen sustancialmente.

El Certificado de Seguridad se otorgará a la entidad respecto al conjunto de los servicios que vaya a prestar y de las líneas ferroviarias sobre las que pretenda realizar su actividad, debiendo ser solicitado por este antes de efectuar una solicitud de adjudicación de capacidad. Los Operadores Ferroviarios deberán obtener el Certificado de Seguridad antes de que les sea adjudicada la capacidad de infraestructura que hubieran solicitado.

El titular del Certificado de Seguridad deberá informar sin demora a la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario de todos los cambios relevantes en las condiciones de cualquier parte del Certificado de Seguridad. Además, deberá informar a dicha Dirección cada vez que introduzca nuevas categorías

de personal o nuevos tipos de material rodante.

La Dirección Nacional de Transporte Ferroviario podrá exigir la revisión del Certificado de Seguridad luego de cambios sustanciales en el marco regulatorio de seguridad y circulación.

Si la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario encuentra que el titular del Certificado de Seguridad ya no cumple con las condiciones para una certificación, deberá revocar la parte afectada o todo el certificado si correspondiera, justificando tal decisión. Del mismo modo, la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario deberá revocar el Certificado de Seguridad si constata evidencias de que el titular del mismo no lo ha utilizado durante los doce (12) meses siguientes a su emisión.

La Dirección Nacional de Transporte Ferroviario contará con un plazo de 90 días para pronunciarse sobre el otorgamiento del Certificado de Seguridad, plazo que se suspenderá ante la solicitud de nueva información o aclaración al solicitante.

Artículo 58. Sistema de Gestión de Seguridad Ferroviaria.- Los Administradores de Infraestructuras Ferroviarias y las entidades encargadas de la rehabilitación y mantenimiento de material rodante; así como los Operadores Ferroviarios y demás entidades que deseen circular por la Red Ferroviaria, deberán establecer, en el ámbito de sus competencias, un sistema de gestión de la seguridad que garantice que la infraestructura ferroviaria, el material rodante y la prestación de servicios de transporte ferroviario que realizan, según sea el caso, cumplen con los objetivos, especificaciones y las normas de seguridad fijadas por la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario.

El mencionado sistema de gestión de seguridad deberá contener los elementos básicos mencionados en el artículo 61 de esta reglamentación. En todos los casos, deberá garantizar el control de los riesgos derivados de su actividad y deberá tener en cuenta aquellos derivados de otras actividades que puedan repercutir en la operación ferroviaria.

En el caso de los Administradores de Infraestructura, su sistema de gestión de seguridad deberá contener disposiciones que permitan a todas las entidades autorizadas operar en forma segura y en cumplimiento de las especificaciones técnicas y normas de seguridad vigentes.

Este sistema deberá incluir los procedimientos de emergencia derivados de los planes de contingencia de todos los actores del sistema ferroviario.

Anualmente, todas las entidades antes mencionadas deberán presentar a la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario un informe sobre su gestión de la seguridad.

La Dirección Nacional de Transporte Ferroviario establecerá el contenido mínimo de dicho informe y el procedimiento de presentación.

Artículo 59. Elementos básicos del sistema de gestión de seguridad.- En el sistema de gestión de seguridad se deberá documentar, particularmente, todo lo que respecta al reparto de responsabilidades dentro de la organización

para el sistema de gestión de seguridad.

Se deberá explicar cómo se asegura el control de la gestión en todos los niveles de la organización, cómo se asegura la participación del personal y de sus representantes en la gestión de la seguridad, y cuáles son las políticas internas que aseguren la mejora continua del sistema de gestión de seguridad.

El sistema de gestión de seguridad deberá contener, como mínimo, elementos básicos en relación a tres dimensiones esenciales de la gestión ferroviaria: la organización de la empresa, el personal ferroviario y el material rodante.

Respecto a la organización de la empresa, deberá contener:

- a) Una política de seguridad de la organización, que incluya criterios y objetivos respecto al mantenimiento y mejora continua de la seguridad, aprobados y comunicados a todo el personal. Esta política de seguridad debe reflejar el compromiso, la obligación y la visión estratégica de la organización en materia de seguridad ferroviaria; así como los principios y valores fundamentales según los cuales operan la organización y el personal, demostrando así el compromiso de la dirección de la organización con el desarrollo y la mejora de la ética laboral, brindando al personal una guía clara para la acción de consolidación de la cultura de la seguridad y la conciencia de la seguridad dentro de la organización.
- b) La existencia de un área, en el ámbito de la organización, dedicado a la gestión de la seguridad y a los planes y procedimientos tendientes a alcanzar los mencionados objetivos.
- c) Procedimientos, correctamente definidos, que aseguren la distribución de la información sobre la seguridad dentro de la organización y con otras organizaciones que interactúan en el sistema ferroviario.
- d) La existencia de procedimientos que aseguren los estándares técnicos y operativos establecidos en la normativa vigente; así como aquellos necesarios para realizar la evaluación de riesgos e implementar medidas de control en los casos que se realicen cambios en las condiciones operativas o se utilice un nuevo material que suponga nuevos riesgos en la infraestructura ferroviaria o en los servicios.
- e) Procedimientos y formatos sobre el registro y archivo de la información en materia de seguridad.
- f) La existencia de procedimientos para llevar a cabo auditorías internas periódicas en relación del sistema de seguridad; garantizando que todas las incidencias sean adecuadamente analizadas e informadas, y sean adoptadas las medidas de prevención necesarias.
- g) La existencia de un plan de contingencias, que en el caso de los Operadores Ferroviarios y demás entidades que utilicen la red ferroviaria deberá estar acordado con el Administrador de Infraestructuras.
- h) Procedimientos que garanticen el cumplimiento por parte de los proveedores y subcontratistas de los estándares técnicos y operativos exigidos, así como de toda la normativa vigente.
- i) Planes de acción, alerta e información en caso de emergencia, concertados con las autoridades públicas pertinentes.
- j) Registro documentado de los planes de acción y del proceso de mejora

continúa con objetivos e indicadores que permitan verificar su cumplimiento.

- k) Un sistema de auditorías regulares y externas para verificar la gestión.

Respecto al personal ferroviario, deberá contener:

- a) La disponibilidad de medios y recursos que aseguren la formación continua del personal ferroviario.
- b) La existencia de procedimientos y disponibilidad de medios para llevar a cabo periódicamente controles físicos y psíquicos del personal ferroviario.
- c) La disponibilidad de medios y recursos que permitan la realización aleatoria de controles que permitan la detección de consumo de alcohol y de drogas.
- d) Registro documentado de los planes de acción y del proceso de mejora continua con objetivos e indicadores que permitan verificar su cumplimiento.
- e) Un sistema de auditorías regulares y externas para verificar la gestión.

Respecto al material rodante:

- a) Detalle del material rodante ferroviario de que se dispone en el momento de solicitar el Certificado de Seguridad.
- b) Planes de mantenimiento, así como personal técnico e instalaciones habilitadas para llevarlos a cabo.
- c) Registro documentado de los planes de acción y del proceso de mejora continua con objetivos e indicadores que permitan verificar su cumplimiento.
- d) Un sistema de auditorías regulares y externas para verificar la gestión.

Sección II

Salud y Seguridad Ocupacional

Artículo 60- Este texto establece los principios y objetivos básicos que debe cumplir el sistema de gestión de seguridad y salud ocupacional dentro del Sistema Ferroviario Nacional.

En esta línea, cada uno de los actores del Sistema Ferroviario deberá implementar dentro de su Sistema de Gestión de Seguridad un capítulo que incluya el tratamiento de los principios mencionados en este documento; y especialmente dicho capítulo sobre salud y seguridad ocupacional deberá contemplar el marco jurídico nacional y estar basado en la norma ISO 45001.

Artículo 61. Principios ferroviarios sobre salud y seguridad ocupacional.- El Sistema Ferroviario deberá garantizar la eliminación, o reducción y control de los riesgos para la salud y la seguridad en la infraestructura, los vehículos ferroviarios, los productos o los procesos.

La vía férrea deberá lograr esto considerando y abordando en la etapa de

planificación y diseño, cualesquiera de los posibles riesgos en la construcción de infraestructura y los vehículos ferroviarios y la fabricación de los equipos, para que sea seguro utilizarlos en la vía férrea durante la instalación, puesta en marcha, operación, mantenimiento, desactivación y desmantelamiento o demolición.

Para garantizar los objetivos de este principio, se deben tomar las siguientes medidas:

- a. Evaluar el impacto en todo el sistema ferroviario de la introducción de vehículos nuevos o modificados, equipos de infraestructura o mecanismos operativos durante todo el ciclo de vida del proyecto.
- b. Minimizar, en la medida de lo razonable, los riesgos e impactos.
- c. Gestión efectiva de los riesgos residuales, incluido el nombramiento de personas responsables para la gestión de esos riesgos residuales.
- d. Evaluación regular del impacto de las decisiones de planificación y de diseño en todos los aspectos del ciclo de vida de los componentes del Sistema Ferroviario, comenzando en las primeras etapas de un proyecto y continuando de acuerdo con las opciones seleccionadas y los cambios realizados.
- e. Integración de los procesos teniendo en cuenta el factor humano, que define cómo se gestionarán los factores humanos durante todo el ciclo de vida del proyecto.

Como el factor humano es un elemento central en el marco de la seguridad, es importante seguir los siguientes principios relacionados con dicho factor:

- i. Un sistema es adecuado para el propósito (desde el punto de vista de los factores humanos) si permite al personal capacitado llevar a cabo sus tareas designadas de manera segura y confiable en condiciones normales, anormales o degradadas y de emergencia.
- ii. El sistema no debe imponer exigencias indebidas a acciones humanas sin errores y/o rápidas en respuesta a situaciones de emergencia.
- iii. Cualquier equipo (hardware y/o software) provisto al personal debe soportar sus necesidades y ser tolerante para con los errores humanos. Debe estar diseñado para evitar cualquier pérdida de confianza o frustración con el equipo por parte de los usuarios.
- iv. El equipo debe estar diseñado para minimizar la necesidad de que el personal capacitado recurra con frecuencia a los manuales instructivos u otras formas de ayuda o procedimientos escritos.
- v. La terminología utilizada en cualquier equipo debe coincidir con la utilizada por el personal para evitar confusiones.
- vi. Las respuestas prioritarias del personal para garantizar la seguridad de las personas y los trenes deben estar adecuadamente diseñadas. Tales respuestas deben ser rápidas y fáciles de llevar a cabo.
- vii. Los diferentes elementos del equipo (incluyendo equipos de diferentes proveedores) utilizados por el personal deben presentar la información en un formato consistente con los medios de navegación y control compatibles.
- viii. Deben identificarse cualquier efecto a largo plazo para la salud que pueda surgir de la ergonomía del lugar de trabajo e implementarse los controles adecuados.
- ix. Siempre que sea posible, se deben cumplir con los estándares actuales

referentes a la contemplación de los factores humanos y las buenas prácticas.

Los factores que deben considerarse para alcanzar el resultado esperado para este principio son los siguientes:

- a. Cómo los vehículos, los elementos de la infraestructura o equipos particulares interactuarán con otros componentes nuevos, modificados o ya existentes en la vía férrea.
- b. Cómo los vehículos, los elementos de la infraestructura o equipos particulares interactuarán con otros componentes nuevos, modificados o ya existentes en otras infraestructuras diferentes a la vía férrea y que tenga interacción con esta.
- c. Para qué se utilizarán los vehículos, los elementos de infraestructura o equipos, cómo se operará y cómo afectará esto al sistema de gestión de seguridad relacionado con ello.
- d. Nuevos enfoques utilizados por el sector derivados de la información disponible, tras el análisis de un accidente o incidente.
- e. Gestión de asuntos de salud laboral para el personal, tales como manipulación manual, vibración, sustancias y ruidos peligrosos.
- f. Integración de los principios del factor humano mencionados anteriormente.
- g. Vandalismo y sabotaje.
- h. Cómo la vía férrea interactúa con su entorno, incluidas las interfaces físicas, el ruido, la vibración, la interferencia eléctrica y magnética.
- i. La fiabilidad y durabilidad de los vehículos, elementos de la infraestructura o equipos y el nivel de mantenimiento requerido.
- j. Cómo se inspeccionarán y mantendrán los vehículos, los elementos de la infraestructura o equipos.
- k. El control del riesgo que se plantea cuando ocurre la degradación del sistema.
- l. La integridad de las partes de los vehículos, elementos de la infraestructura o equipos críticos para la seguridad.
- m. Las condiciones climáticas previsibles en las que se utilizarán los vehículos, los elementos o equipos de la infraestructura, incluidos los riesgos derivados del cambio climático.
- n. Legislación ambiental sobre contaminación, como emisiones, ruido, etc.; cuando esto pueda afectar la seguridad del personal.
- o. Limitar las fuentes ignición y la propagación del fuego.
- p. Los impactos en los pasajeros, especialmente las personas con movilidad reducida.

Artículo 62. Principios y requisitos relacionados con la infraestructura.-

1. Principios relacionados con las personas dentro o en proximidad del sistema ferroviario.
 - 1.1. Protección de la vía férrea.

La vía férrea deberá estar protegida contra la intrusión indeseada y el acceso no autorizado.

1.2. Separación de las personas de la vía férrea operativa.

Las personas que llevan a cabo tareas en la vía férrea operativa deben estar separadas de la misma de forma segura. Cuando los procedimientos operativos permiten el acceso de personas a la infraestructura mientras los trenes están operativos, deben proporcionarse márgenes de espacio libre adecuados para permitir llevar a cabo sus tareas en forma segura y las comunicaciones pertinentes para que todos los operadores que coinciden en un área tengan conocimiento de las tareas que allí se realizan.

1.3. Identificación de las zonas.

Deben existir los medios apropiados para identificar las zonas definidas en la infraestructura para la realización de la operación y el mantenimiento en forma segura.

2. Principios relacionados con las vías férreas.

2.1. Vía férrea.

La vía férrea debe proporcionar la guía y el soporte seguros para el tráfico ferroviario.

2.2. Márgenes de espacio libre para trenes (gálibo).

Debe existir un margen de espacio libre adecuado y suficiente entre los trenes que se encuentran en vías adyacentes y entre las estructuras y los quipos fijos. Deben considerarse en este marco las distancias para una correcta operación de los aparatos de vía, vías de escape, agujas trampa y otros dispositivos de seguridad que deben estar siempre antes del acceso a la vía principal.

3. Principios relacionados con las estructuras ferroviarias.

3.1. Subestructuras.

Cualquier subestructura de la vía férrea que sirve de apoyo para la vía debe ser capaz de soportar y transferir las fuerzas impuestas por los trenes.

3.2. Superestructuras.

Las superestructuras por encima o adyacentes a la vía férrea deben ser capaces de tolerar las cargas impuestas sobre ellas y proporcionar protección a la vía férrea.

3.3. Túneles y estructuras similares

Los túneles y otros espacios cerrados deben proporcionar un entorno seguro para las personas y para la evacuación segura.

Los desarrollos por encima de la vía férrea, las trincheras, zanjas profundas u otras estructuras similares pueden dar lugar a situaciones con características similares a los túneles con respecto a los medios limitados

para el acceso y el egreso, los medios y el tiempo para escapar hacia un lugar seguro, y la falta de ventilación natural.

3.4. Pasos a Nivel.

Cuando no existe una alternativa razonable o viable en la práctica para que las personas crucen la vía férrea a nivel respecto a la vía, una evaluación de riesgos debe identificar los medios apropiados que deben suministrarse para proteger y advertir a los usuarios acerca del paso a nivel, así como para salvaguardar la vía férrea.

El retiro de un cruce o el uso de un medio alternativo para cruzar la vía férrea siempre es la mejor opción a considerar en la estrategia de control de riesgos por parte del responsable de la tarea.

4. Principios relativos a estaciones y playas de maniobras.

4.1. Seguridad en las estaciones para los usuarios.

Las instalaciones de las estaciones deben permitir el movimiento seguro de las personas y no deben representar un riesgo a la salud de los usuarios o personal de la estación. Deben además estar claramente señalizados, limpios y despejados de elementos que generen riesgos para la operación.

4.2. Seguridad de las personas en los andenes.

Los andenes deben permitir la espera segura de las personas así como el ascenso y descenso seguro de las personas a los trenes. Deben además estar claramente señalizados, limpios y despejados de elementos que generen riesgos para la operación.

4.3. Finales de vía en las estaciones.

Cuando las estaciones tengan vías terminales, se deben proporcionar los elementos necesarios -paratopes- para detener un tren y proteger a las personas y a la estación de los efectos de una falla al detenerse.

4.4. Control de la estación.

Se debe contar con los medios y las instalaciones necesarios para permitir un control operativo efectivo de la estación en coordinación con el ferrocarril y con las actividades adyacentes al ferrocarril.

4.5. Evacuación.

La estación y sus elementos de control deben permitir una evacuación segura en caso de emergencia. Deben estar visibles y legibles los carteles de indicación de las rutas de evacuación y puntos de reunión.

4.6. Precauciones contra incendios.

Las estaciones deben poseer medidas de prevención y de control de incendios y de humo ajustadas al riesgo de incendio y los elementos necesarios para la evacuación.

4.7. Áreas de playas y patios seguros para los usuarios.

El Sistema Ferroviario deberá proporcionar lo necesario para la clasificación, el estacionamiento, el servicio y el mantenimiento seguro de los trenes.

5. Principios y directrices del Sistema de Control de Trenes.

5.1. Ubicación de rutas, espaciado y control de los trenes.

El sistema de control de trenes debe ser tal que asegure la ubicación de rutas (slots), el espaciado y el control seguros de los trenes.

5.2. Condiciones degradadas.

El sistema de control de trenes debe permitir tomar las medidas necesarias para asegurar el pasaje seguro de los trenes a los que se permite operar en las condiciones degradadas.

5.3. Operación y control seguros durante una emergencia.

Deben proporcionarse los elementos y las instalaciones suficientes para la operación segura del ferrocarril y para el control coordinado entre el ferrocarril y las organizaciones externas en caso de emergencia.

6. Principios de seguridad para vehículos ferroviarios.

6.1. Integridad estructural de los vehículos ferroviarios.

La integridad estructural debe mantenerse durante las operaciones normales y debe permitir una protección efectiva de las personas y mercancías transportadas en el caso de accidente.

6.2. Interior de los vehículos ferroviarios.

Los interiores de los trenes deben proporcionar un entorno saludable y seguro para las personas y la mercancía transportada.

6.3. Sistemas de embarque y desembarque.

Los trenes deben contar con un medio que permita el acceso, el egreso y la retención de las personas y las mercancías transportadas, con la correspondiente señalización y procedimientos escritos.

6.4. Comunicaciones.

Deben existir medios efectivos para comunicar los mensajes de seguridad a los pasajeros a bordo o a quienes están embarcando o desembarcando del tren; y entre los pasajeros y el personal del tren, tanto los que están a bordo del tren como los controladores externos en caso de emergencia.

6.5. Sistemas de alimentación eléctrica.

Los sistemas eléctricos y demás sistemas y equipos a bordo de los trenes no deben poner en peligro a las personas u otros sistemas.

Los sistemas cubiertos por este principio incluyen los sistemas o equipos eléctricos, mecánicos, neumáticos o hidráulicos a bordo, incluida la recolección de corriente de tracción eléctrica, los sistemas de alimentación principales y auxiliares y todos los sistemas de control eléctricos, incluido el software.

6.6. Control de velocidad y frenado.

El sistema de control de velocidad y frenado del tren debe cumplir con los requisitos operativos del ferrocarril sin poner en peligro a las personas y las mercancías transportadas.

6.7. Equipos en contacto directo con la infraestructura de la vía.

Los equipos y dispositivos del vehículo que interactúan con la infraestructura deben guiar al tren en forma segura a lo largo de la vía.

7. Compatibilidad entre el tren y la infraestructura.

7.1. Compatibilidad con el sistema de control de trenes.

El tren debe ser compatible con el sistema de control de trenes existente en la red ferroviaria.

7.2. Compatibilidad con la infraestructura.

El tren debe poseer dimensiones compatibles con la infraestructura y debe ser capaz de operar en todo momento dentro del gálibo de diseño de la red ferroviaria.

Sección III

Políticas Ambientales para las Operaciones Ferroviarias

Artículo 63.- El Sistema Ferroviario posee fortalezas desde el punto de vista ambiental que se deben desarrollar y potenciar, haciendo esto un objetivo primordial para cada uno de los actores que interviene en dicho sistema.

Todos los actores del Sistema Ferroviario deben contar con sistemas de gestión y procesos establecidos para manejar los aspectos medioambientales y energéticos, los cuales deben estar integrados en el Sistema de Gestión de Seguridad.

El capítulo de los sistemas de gestión de aspectos medioambientales y energéticos debe cumplir con la normativa nacional vigente y debe ser desarrollado con base en la norma ISO 14001: Sistemas de Gestión Ambiental y la norma ISO 50001: Sistemas de Gestión de la energía.

En particular, los lineamientos y especificaciones relativos al desarrollo de obras ferroviarias se basarán en la aplicación del Manual Ambiental para Obras y Actividades del Sector Ferroviario.

Artículo 64. Elementos de orientación sobre las políticas de gestión ambiental y energética.-

Las políticas de gestión ambiental y energética deben traducirse a un conjunto de iniciativas concretas que ayudarán a garantizar las buenas prácticas ambientales.

Este conjunto de iniciativas debe incluir, para cada política los siguientes elementos:

a) Declaración general de la política.

Esta declaración general establece el compromiso con:

- I. El cumplimiento de la legislación ambiental pertinente.
- II. El desarrollo de la actividad de forma tal que pueda minimizarse el efecto adverso de las operaciones ferroviarias sobre el medio ambiente.
- III. Las mejoras continuas en el rendimiento pertinente en toda la gama de actividades desarrolladas.

b) Metas particulares.

Las políticas de gestión ambiental y energética deben contener metas específicas para cada organización, de manera de sentar una base para poder establecer objetivos claros y medibles. Las medidas de gestión deberán ser apropiadas tanto para la escala del impacto ambiental como la para estructura de la organización. Cada objetivo debe cuantificar la mejora planificada y su plazo.

Se deben incluir:

- I. Objetivos para cumplir con los requisitos legales o superarlos.
- II. Objetivos para el desarrollo de prácticas ambientales.
- III. Objetivos para las áreas no cubiertas por los requisitos legales.
- IV. Objetivos para la comunicación con otros actores del Sistema Ferroviario y logístico en general.

c) Medidas y sistemas de gestión.

Los aspectos de gestión ambiental y energética deben entenderse como una parte integral de la ejecución de una actividad ferroviaria de calidad.

Por tanto, las medidas de gestión deben tener por objetivo mostrar los siguientes aspectos:

- I. Cómo se integran los asuntos de gestión ambiental y energética a la estructura comercial y operativa.
- II. Cómo los directivos y mandos medios de la organización conocen sus

responsabilidades.

- III. Cuáles son los sistemas establecidos para garantizar que no se pasen por alto los asuntos ambientales cuando se planifican nuevas operaciones.
- IV. Qué sistemas existen para evaluar los costos y beneficios financieros de las mejoras en la gestión ambiental y energética.
- V. Cuáles son los procedimientos para comunicarse con otras organizaciones del sector, en particular para garantizar una acción conjunta cuando sea necesario.

d) Monitoreo.

Los objetivos de la gestión ambiental y energética y las medidas de gestión deben incluirse en los procesos para supervisar y evaluar resultados. Las medidas de monitoreo deben incluir:

- I. Cómo se recopila la información, incluida la información financiera relacionada con las medidas de gestión ambiental y energética.
- II. Las personas dentro de la organización que son responsables del cumplimiento de ambas políticas.
- III. El calendario de monitoreo o seguimiento del proceso, incluidos los puestos de control.
- IV. Las medidas necesarias para mantener reuniones de monitoreo en conjunto con otros actores del Sistema Ferroviario y logístico nacional.