



Reglamento Interno de Transporte

DISPOSICIONES GENERALES

En este documento la Administradora de la Vía Corta Tijuana-Tecate (en lo sucesivo “la Administradora”), es la que a través del Gobierno del Estado, asignatario de la Vía General de Comunicación Ferroviaria denominada Vía Corta Tijuana-Tecate, es la encargada de llevar a cabo el Servicio de Transporte Ferroviario de Carga sobre la misma.

El presente Reglamento Interno de Transporte es de observancia general y obligatoria para todos los trabajadores de la Administradora.

La operación ferroviaria se regulará a través de este Reglamento, por lo cual la misma exige su estricto cumplimiento, en la inteligencia que no se podrá aducir su desconocimiento como disculpa.

Se buscará en todo momento que los servicios ferroviarios prestados por la Administradora, se den en las mejores condiciones de seguridad, eficiencia, higiene, oportunidad y funcionalidad, para lo cual los trabajadores desempeñarán sus funciones con diligencia y lealtad.

Todos los trabajadores de la Administradora, se sujetarán a lo dispuesto en el presente Reglamento, así como a las modificaciones y adiciones que la Administradora realice.



Contenido

Definiciones

- 1. MEDIDAS DE SEGURIDAD**
 - 1.1 Seguridad**
 - 1.1.1 Mantener un Procedimiento Seguro
 - 1.1.2 Alerta y Atento
 - 1.1.3 Accidentes, Lesiones y Defectos
 - 1.1.4 Condición de Equipos y Herramientas
 - 1.2 Lesiones Personales y Accidentes**
 - 1.2.1 Auxilio a lesionados
 - 1.2.2 Testigos
 - 1.2.3 Inspección del Equipo
 - 1.2.4 Inspección Mecánica
 - 1.2.5 Reportes
 - 1.2.6 Declaraciones
 - 1.2.7 Proporcionar Información
 - 1.3 Reglas**
 - 1.3.1 Disposiciones de Comportamiento y Desempeño del Personal
 - 1.3.2 Ordenes Generales
 - 1.3.3 Circulares, instrucciones y avisos
 - 1.4 Cumplir Reglas y Reportar Violaciones**
 - 1.5 Drogas y Alcohol**
 - 1.6 Conducta**
 - 1.7 Altercados**
 - 1.8 Apariencia**
 - 1.9 Comportamiento**
 - 1.10 Juegos, lectura o Aparatos Electrónicos**
 - 1.11 Prohibido Dormir**
 - 1.12 Armas**
 - 1.13 Cumplimiento y Reporte de Instrucciones**
 - 1.14 Jurisdicción del Trabajador**
 - 1.15 No Aplica**
 - 1.16 No Aplica**
 - 1.17 Jornada de Trabajo**
 - 1.18 Restricciones en el Trabajo**
 - 1.19 Uso de las Instalaciones**
 - 1.20 No Aplica**
 - 1.21 Restricciones en Reparación de Equipo Ferroviario**
 - 1.22 Restricciones de Personas a Bordo**
 - 1.23 Modificación al Equipo**
 - 1.24 No Aplica
 - 1.25 Administración del Patrimonio
 - 1.26 Gratificaciones
 - 1.27 Divulgar Información
 - 1.28 No Aplica
 - 1.29 Evitar Demoras
 - 1.30 Viajar en Máquina
 - 1.31 Reparaciones a Equipo de Arrastre de otros Ferrocarriles
 - 1.32 Ruedas Sobrecalentadas
 - 1.33 Inspección de Equipo de Arrastre
 - 1.34 Ruedas con Aplanaduras
 - 1.35 Puertas de Descarga
 - 1.36 Cargas Voluminosas
 - 1.37 Cargas con tapa abierta
 - 1.38 Embarque con Riesgo de Daño
 - 1.39 Exactitud del indicador de Velocidad (Velocímetro)
 - 1.40 Reporte de Defectos en Máquinas
 - 1.41 Máquina Acopladas a Equipo de Arrastre Ocupados con Pasajeros
 - 1.42 Trenes Desviados
 - 1.43 Parados en Túneles
 - 1.44 Obligaciones del Despachador de Trenes
 - 1.45 No aplica
 - 1.46 Obligaciones de los Jefes de patio o Equivalentes
 - 1.47 Obligaciones para el personal Trenista
- 2. REGLAS PARA LA OPERACIÓN DEL SISTEMA DE RADIO**
 - 2.1 Transmisión
 - 2.2 Requisitos de Identificación
 - 2.3 Repetición
 - 2.4 Cambio
 - 2.5 Fuera
 - 2.6 Comunicación no Entendida o Incompleta
 - 2.7 Monitorear Transmisiones del Radio
 - 2.8 Reconocimiento
 - 2.9 Mal uso de las Comunicaciones por Radio
 - 2.10 Llamadas de Emergencia
 - 2.11 Transmisiones Prohibidas
 - 2.12 Información de Señales Fijas
 - 2.13 Transmisión de Radio en lugar de Señales de Mano



- 2.14 Transmisión de Autorizaciones de Tramo de Vía y Boletines de Vía
- 2.15 Alfabeto Fonético
- 2.16 Frecuencias Asignadas
- 2.17 Comprobación de Radios
- 2.18 Prueba de Radios
- 2.19 Transmisiones Cerca de Explosivos
- 2.20 Modificaciones Internas
- 3. HORA REGLAMENTARIA
- 3.1 Relojes Reglamentarios
- 3.2 Uso del Reloj Reglamentario
- 3.3 Sincronización de la Hora
- 3.4 Trabajadores que deberán portar Reloj Reglamentario
- 4. HORARIOS
- 4.1 Horario Nuevo
 - 4.1.1 Aviso de Horario Nuevo
- 4.2 Instrucciones Especiales
- 4.3 Características del Horario
- 5. SEÑALES Y SU USO
- 5.1 Equipos de Señales
- 5.2 Recibir y transmitir Señales
 - 5.2.1 Buscar y rastrear Señales
 - 5.2.2 Señales utilizadas por los Trabajadores
- 5.3 Señales de mano y comunicación por radio
 - 5.3.1 Señales de mano
 - 5.3.2 Transmisión de Señales
 - 5.3.3 Desaparición de las Señales
 - 5.3.4 Señal de Detenerse
 - 5.3.5 Reconocimiento de la Señal de detenerse
 - 5.3.6 Comunicación por medio de radio y voz
 - 5.3.7 Respuesta a las comunicaciones por radio
- 5.4 Banderas para condiciones temporales de la vía
 - 5.4.1 Restricciones temporales
 - 5.4.2 Exhibición de la bandera amarilla
 - 5.4.3 Exhibición de una bandera amarilla-roja
 - 5.4.4 No Aplica
 - 5.4.5 Exhibición de bandera verde
 - 5.4.6 Exhibición de banderas en el sentido de tránsito
 - 5.4.7 Exhibición de bandera roja o luz roja
 - 5.4.8 Ubicación de la bandera
- 5.5 Señales de velocidad permanente
- 5.6 No Aplica
- 5.7 No Aplica
- 5.8 Señales de campana y de silbato
 - 5.8.1 Sonido de la campana de la máquina
 - 5.8.2 Sonido de Silbato
- 5.9 Despliegue de farola delantera
 - 5.9.1 Disminuir la intensidad de la luz de la farola
 - 5.9.2. Farola delantera apagada
 - 5.9.3 Falla de la farola delantera
 - 5.9.4 Despliegue de las farolas delanteras y traseras
 - 5.9.5 Desplegar las luces de reguera
 - 5.9.6 Despliegue de luz blanca oscilante de la farola delantera
 - 5.9.7 Despliegue de la luz roja oscilante o centellante
 - 5.9.8 Despliegue de la luz del techo de la cabina
- 5.10 Marcadores
 - 5.10.1 Marcadores muy visibles
 - 5.10.2 Marcadores alternativos
- 5.11 Número de Identificación de la máquina
- 5.12 Protección a equipos de Arrastre ocupados con equipo
- 5.13 Protección de Trabajadores por medio de Señal azul
- 5.14 Señales de protección al equipo
- 5.15 Señales exhibidas inadecuadamente
- 5.16 Observación y transmisión de Señales
- 6. MOVIMIENTO DE TRENES Y MAQUINAS
- 6.1 Repetir Instrucciones
- 6.2 Iniciando movimiento
- 6.3 Autorización de la vía principal
- 6.4 Movimientos en retroceso
 - 6.4.1 Permiso para movimientos en retroceso
 - 6.4.2 Movimiento dentro de puntos de control o aparatos de enlace
- 6.5 Manejando Equipo de Arrastre delante de la máquina
- 6.6 Recoger un miembro de la Tripulación
- 6.7 Instrucciones para librar al siguiente tren
- 6.8 Parado librando para encuentro o paso de Trenes



- 6.9 Precauciones al encontrar o pasar
- 6.10 Atención a las restricciones
- 6.11 No Aplica
- 6.12 No Aplica
- 6.13 Limites de Patio
- 6.14 No Aplica
- 6.15 No Aplica
- 6.16 Aproximación del Ferrocarril a cruceros a nivel y Extremo de Vía Principal Múltiple
- 6.17 Cambios a empalmes o acceso Ferroviario
- 6.18 Parado librando cruceros y empalmes
- 6.19 Protección con Banderas
 - 6.19.1 No Aplica
 - 6.19.2 No Aplica
 - 6.19.3 No Aplica
 - 6.19.4 No Aplica
 - 6.19.5 No Aplica
 - 6.19.6 No Aplica
- 6.20 Parte de tren dejado en la vía principal
- 6.21 Precauciones contra condiciones ambientales
 - 6.21.1 Protección contra defectos
 - 6.21.2 Vías inundadas
- 6.22 Mantener el control de un tren o máquinas
- 6.23 Parada de emergencia o fuerte movimiento De Compresión entre acopladores (Slack)
- 6.24 Movimiento en vía doble
- 6.25 Movimiento contra el sentido del tránsito
- 6.26 Uso de vías principales múltiples
- 6.27 Movimiento a Velocidad Restringida
- 6.28 Movimiento sobre vía Secundaria
 - 6.28.1 Escapes de dirección asignada
 - 6.28.2 Parada en escapes librando vía principal
 - 6.28.3 Equipo de Arrastre o Equipo dejado en el escape
- 6.29 Inspección de Trenes
 - 6.29.1 Inspección de Trenes pasando
 - 6.29.2 Inspección del Tren por la tripulación
- 6.30 Subir o bajar pasajeros
- 6.31 Velocidad Máxima autorizada
- 6.32 Cruce a nivel
 - 6.32.1 Equipo de Arrastre empujado
 - 6.32.2 Aparatos automáticos en Cruce a Nivel
 - 6.32.3 Protección de vías adyacentes
 - 6.32.4 Libraje de Cruces y Circuitos de Señales
 - 6.32.5 Activación innecesaria de Señales automáticas de Cruces
 - 6.32.6 Obstrucción de Cruces públicos
- 7. MOVIMIENTO CON EQUIPO DE ARRASTRE
 - 7.1 Movimiento seguro y eficaz
 - 7.2 Comunicación entre equipos que estén realizando movimientos
 - 7.3 Precauciones adicionales durante los movimientos
 - 7.4 Precauciones para acoplar o mover Equipo de Arrastre o Máquinas
 - 7.5 Comprobación de frenos de mano
 - 7.6 Asegurar Equipo de Arrastre o Máquinas
 - 7.7 Empuje del Equipo de Arrastre
 - 7.8 Acoplado o Moviendo Equipo de Arrastre sobre vías en donde el Equipo de Arrastre se está cargando o descargando
 - 7.9 Movimiento de equipo de pasajeros o de equipo de arrastre con módulos de casa habitación
 - 7.10 Movimiento a través de puertas o portales
 - 7.11 Cargar los frenos de aire necesarios
 - 7.12 Movimientos sobre Vías de espuela
 - 7.13 Protección de Trabajadores en vías de cuenca
- 8. CAMBIOS
 - 8.1 Operación de cambios a mano
 - 8.2 Posición de cambios
 - 8.3 Cambios de la vía principal
 - 8.4 Cambio alineado a la vía principal
 - 8.5 Librar la vía principal antes de restablecer el cambio
 - 8.6 Restablecer el cambio a posición normal
 - 8.7 Ubicación de Trabajadores de la tripulación en cambios de la vía principal



- 8.8 Cambios equipados con cerraduras, ganchos o uñas
- 8.9 Movimiento sobre cambios de resorte
 - 8.9.1 Prueba del cambio de resorte
 - 8.9.2 Movimiento de Salida y parada sobre un cambio de resorte
 - 8.9.3 Operación a mano de un cambio de resorte antes de hacer un movimiento de salida
 - 8.9.4 Durante nevadas o tormentas de hielo
 - 8.9.5 Clavado de un cambio de resorte
 - 8.9.6 Aproximación a un cambio de resorte en territorio sin Señales
- 8.10 Indicador de Puntas de Aguja
- 8.11 Cambios en Escapes
- 8.12 Cambios de Cortavía
- 8.13 Cambios de vía de Báscula
- 8.14 Movimientos conflictivos de aproximación a un cambio
- 8.15 Paso en un Cambio
- 8.16 Cambios Dañados o Defectuosos
- 8.17 Evitar poner arena sobre partes móviles
- 8.18 Cambios variables
- 8.19 No Aplica
- 8.20 Ubicación y posición del descarrilador
- 9. REGLAS DEL SISTEMA DE TRAMOS
 - 9.1 Aspectos e indicaciones de Señales
 - 9.2 Ubicación de Señales
 - 9.3 Gobierno de Señales
 - 9.4 Señales desplegadas Impropiamente o Luces faltantes
 - 9.5 Señal de Tramo
 - 9.5.1 Cambios de ruta establecida
 - 9.5.2 Protección si el Aparato de Señales o Vía están dañados
 - 9.5.3 Protección durante reparaciones
 - 9.5.4 No Aplica
 - 9.5.5 Reportando demoras
 - 9.5.6 No Aplica
 - 9.6 Cambio de Indicación de Señal
 - 9.7 Falla de despliegue de la indicación más restrictiva
 - 9.8 Próxima Señal gobernante
 - 9.9 Tren demorado dentro de un tramo
 - 9.9.1 No aplica
 - 9.10 Iniciar movimiento entre Señales
 - 9.11 Movimiento de Señal requiriendo velocidad restringida
 - 9.12 Indicaciones de Alto
 - 9.12.1 En territorio de SCTT
 - 9.12.2 Aparato de enlace manual
 - 9.12.3 No Aplica
 - 9.12.4 No Aplica
 - 9.13 Autorización para operar a mano cambios de doble control
 - 9.13.1 Operación a mano del cambio de doble control
 - 9.14 No Aplica
 - 9.14.1 No Aplica
 - 9.15 No Aplica
 - 9.15.1 No Aplica
 - 9.15.2 No Aplica
 - 9.16 Señal que indica “Alto y Proceder”
 - 9.17 Entrando de la Vía Principal a cambios Operados a Mano o de Resorte
 - 9.18 Cambios y Descarriladores con Cerraduras Eléctricas
 - 9.19 Dejando Equipo Dentro del Enlace
 - 9.20 Librar Circuitos de Vía
 - 9.21 No Aplica
 - 9.22 Estacionando en Riel Enarenado
 - 9.23 Suspensión del Sistema de Tramo SCTT
 - 9.23.1 Guías en Sistema de Tramo Suspendido
 - 9.24 Luces de Llamada
- 10. REGLAS APLICABLES PARA EL SISTEMA CENTRALIZADO DE TRÁFICO DE TRENES (SCTT)
 - 10.1 Autorización para entrar a límites SCTT
 - 10.2 Librar en Cambios Operados Manualmente
 - 10.3 Vía y Tiempo
 - 10.3.1 Protección de Límites
 - 10.3.2 Protección de Maquinaria, Equipo, Carros y Trabajadores de Vía
 - 10.3.3 Autorización Conjunta de Vía y Tiempo
 - 10.3.4 Registro de Autorización de Vía y Tiempo
 - 11. No Aplica
 - 11.1 No Aplica
 - 11.2 No Aplica



- 11.3 No Aplica
- 12. No Aplica
- 12.1 No Aplica
- 12.2 No Aplica
- 13 No Aplica
- 13.1 No Aplica
- 13.1.1 No Aplica
- 13.1.2 No Aplica
- 13.1.3 No Aplica
- 13.1.4 No Aplica
- 13.1.5 No Aplica
- 13.2 No Aplica
- 13.2.1 No Aplica
- 13.2.2 No Aplica
- 13.2.3 No Aplica
- 13.3 No Aplica
- 13.3.1 No Aplica
- 13.3.2 No Aplica
- 13.3.3 No Aplica
- 14. **REGLAS APLICABLES SOLO DENTRO DE LOS LÍMITES DE AUTORIZACIÓN DE TRAMOS DE VÍA (ATV)**
- 14.1 Autorización para Entrar a Límites de Control de Autorización de Tramos de Vía (ATV)
- 14.2 Límites Designados
- 14.3 Operación con Autorización de Tramo de Vía
- 14.4 Ocupando los Mismo Límites de la Autorización de Tramo de Vía
- 14.5 Protección a hombres o Equipo
- 14.6 Movimientos Contra el Sentido del Tránsito
- 14.7 Reporte de Liberación de límites
- 14.8 Solicitud de Autorizaciones de Tramo de Vía
- 14.9 Recepción de Autorizaciones de Tramo de Vía
- 14.10 Autorización de Tramo de Vía Vigente
- 14.11 Cambiando Autorizaciones de Tramo de Vía
- 14.12 Anulación de Autorizaciones de Tramo de Vía
- 14.13 Transmisión Automática de autorizaciones de Tramo de Vía
- 15. **REGLAS DEL BOLETIN DE VIA**
- 15.1 Boletines de Vía
 - 15.1.1 Cambiando de Dirección de Autorizaciones de Tramo de Vía o Boletines de Vía
- 15.2 Protección por el Boletín de Vía Forma B
 - 15.2.1 Protección de Equipo en Vía
- 15.3 No Aplica
- 15.4 Protección cuando las Vías están Fuera de Servicio
- 15.5 Protección cuando las Vías están Obstruidas con Equipo
- 15.6 Cambio de Regla, Orden General o Instrucción Especial
- 15.7 Recibiendo Boletines de Vía
- 15.8 Duplicando Boletines de Vía
- 15.9 Copias Adicionales de Boletines de Vía
- 15.10 Reteniendo Boletines de Vía
- 15.11 Restricción a Miembros del Equipo del Tren
- 15.12 Relevos del Maquinista o Conductor Durante el Viaje
- 15.13 Anulando Boletines de Vía
- 15.14 Entrega de Boletines de Vía
- 15.15 Transmisión Automática de Boletines de Vía
- 16. No Aplica
- 16.1 No Aplica
- 16.2 No Aplica
- 16.3 No Aplica
- 16.4 No Aplica
- 16.5 No Aplica
- 16.6 No Aplica
- 16.7 No Aplica



Definiciones

1. **Abanderado:** Cualquier trabajador que proporcione una señal de protección con bandera o luces.
2. **Administradora:** Administradora de la Via Corta Tijuana Tecate
3. **Aguja de Cambio:** Parte de un cambio que opera con energía eléctrica, mecánica o un descarrilador que opera en forma manual.
4. **Agujas enfrentadas:** Son agujas de cambio vistas desde su punto delantero (puntas de aguja).
5. **Aparato de cerradura efectiva:** Es aquel que se utiliza en un cambio operado manualmente o en un descarrilador, el aparato podrá ser cerrado o abierto únicamente por un trabajador o grupo de trabajadores del departamento correspondiente que lo haya utilizado.
6. **Aparato de enlace:** Conjunto de señales interconectadas de modo que a cada uno de sus movimientos le sigue otro en secuencia propia. Mismos que podrán ser operados automática o manualmente.
7. **Aparato al final del tren (AFT):** Dispositivo que indica la parte final de un tren, que puede ser también un aparato que forme parte del sistema de telemetría. Sirve para transmitir datos relacionados con las funciones del tren a la cabina de la locomotora y recibir señales desde la cabina.
8. **Área del taller de reparación de equipo de arrastre:** Una o más vías designadas, donde se prueba, proporciona servicio de mantenimiento, repara, inspecciona o reconstruye el equipo de arrastre y esta controlada y exclusivamente por el personal del departamento mecánico.
9. **Área de servicio de maquinas:** Una o más vías designadas en donde se prueba, proporciona servicio de mantenimiento, repara inspecciona o reconstruyen las máquinas y esta controlada exclusivamente por el personal del departamento mecánico.
10. **Boletín de vía:** Es el aviso de las condiciones de la vía que afecta el movimiento de los trenes.
11. **Cambio de acceso directo:** Mecanismo de vía que permite el acceso directo al equipo que esta siendo protegido.
12. **Cerradura eléctrica de cambio de vía:** Es un sistema de control eléctrico para restringir el uso de un cambio o descarrilador operado a mano.
13. **Candado de Puntas de cambio:** Mecanismo que no permite el movimiento de las puntas de agujas de cambio.
14. **Corta Via:** Conexión de vía entre dos vías adyacentes.
15. **Cambio de doble control:** Es aquel que puede ser operado electrónicamente por el despachador y manualmente previa autorización de este.
16. **Cambio de Resorte:** Mecanismo de resorte que regresa las puntas de las agujas a la posición original después de un movimiento de arrastre.
17. **Cambio Variable:** Un cambio identificado por una "V" o una caja pintada de amarillo, durante un movimiento de arrastre las puntas de las agujas del cambio permanecen alineadas en la posición en que fueron forzadas.



18. **Conductor:** Trabajador encargado del gobierno y dirección del tren responsable de su manejo y seguridad.
19. **Control de Autorización de Tramos de vía (ATV):** Sistema que se utiliza para autorizar el movimiento de tren o cualquier equipo, designado por el horario.
20. **Corriente de tránsito:** El movimiento de trenes sobre una vía principal en una sola dirección especificada, donde existan dos o más vías principales.
21. **Crucero de enlace:** Intersección de dos vías, cuya operación requiere de dos cambios de vía.
22. **Cruce a nivel:** El crucero entre una vía férrea y otra vía general de comunicación.
23. **Cruceros a nivel:** Intersección de dos vías férreas.
24. **Desplegar o exhibir:** Colocar, ondear o mostrar.
25. **Detector de advertencia al lado de la vía:** Aparato que indica condiciones tales como ejes sobrecalentados, objetos arrastrando y funciones de telemetría.
26. **Despachador de Trenes:** Un trabajador asignado a operar la consola de control de SCTT y aparato de enlace o facultado a emitir autorizaciones de tramos de vía ATV y boletines de vía.
27. **Escape controlado:** Vía férrea auxiliar dentro de los límites de SCTT o de los límites de un aparato de enlace donde la indicación de la señal autoriza su uso.
28. **Estación:** Instalaciones donde se efectúa la salida y llegada de Trenes para el ascenso y descenso de carga y pasajeros, recepción, almacenamiento, clasificación, consolidación, despacho de bienes y designado por nombre en la columna de Estaciones del Horario.
29. **Equipo ferroviario:** Vehículos tractivos, de arrastre o de trabajo que circulan en las vías férreas.
30. **Equipo de arrastre con Equipo de vía:** Cualquier vehículo en vía de campamento, de litera o de hogar modular situado en una plataforma para albergar a trabajadores del ferrocarril. Tal equipo no es considerado como equipo de arrastre con equipo de vía cuando es acoplado en un tren de auxilio.
31. **Horario:** Contiene las especificaciones necesarias para el movimiento de trenes en un tramo determinado.
32. **Indicación de proseguir:** Cualquier indicación de señal del tramo que permite a un tren continuar su marcha.
33. **Indicación de señal:** Es la orden indicada por el aspecto de la señal.
34. **Indicador de Puntas de Agujas de Cambio:** Señal con luz que es usada durante movimientos sobre ciertos cambios para mostrar que las puntas de agujas del cambio queden propiamente alineadas.
35. **Instrucciones Especiales:** Indicaciones para la operación de trenes contenidas en el horario u otras publicaciones emitidas por "La Administradora".
36. **Jefe:** Supervisor o superior jerárquico designado para supervisar los trabajos y a los trabajadores del área a su cargo siendo responsable de los mismos.
37. **Límites de Aparato de Enlace:** Las vías entre señales absolutas opuestas al extremo del aparato de enlace.
38. **Límites de Patio:** Una parte de la vía principal designada por señales de límites de patio, instrucciones especiales del horario o boletines de vía.
39. **Luz de Reguera:** Luz colocada en la parte inferior al frente de la locomotora para iluminar los rieles.



40. **Maquinista:** trabajador asignado a la conducción y operación de un tren o maquina.
41. **Marcador:** Dispositivo luminoso que se utiliza para indicar la parte final de un tren.
42. **Movimiento en retroceso:** Movimiento que se realiza en dirección opuesta a la autorizada.
43. **Patio:** Un sistema de vías dentro de los límites definidos, incluyendo las vías principales y los escapes, usado para formar trenes, almacenar equipos de arrastre y otros fines.
44. **Piloto:** Un trabajador asignado a un tren cuando el conductor, maquinista o ambos no estén familiarizados con las condiciones físicas de la vía o con las reglas e instrucciones en vigor en el trayecto que ha de recorrer el tren.
45. **Primer punto nombrado:** Estación o ubicación inicial de una autorización de tramo de vía.
46. **Punto de Control:** Maquina de cambio y señales absolutas controladas por el despachador de trenes.
47. **Reglamento o reglas:** Las presentes emitidas como reglamento de transportes.
48. **Secretaria:** Secretaria de Comunicaciones y Transportes.
49. **Señal Absoluta:** Señal fija colocada para gobernar el movimiento de trenes.
50. **Señal Absoluta automática:** Señal de tramo o aparato de enlace sin placa de número o designada por una placa mostrando la letra "A".
51. **Señal absoluta controlada:** Es aquella señal controlada por el despachador.
52. **Señal distante:** Señal fija fuera del sistema que gobierna el acercamiento a una señal de tramo, señal de aparato de enlace o indicador de puntas de cambio.
53. **Señal de Tramo:** Señal fija a la entrada de un tramo que gobierna a los trenes cuando entran y usan ese territorio.
54. **Señales fijas:** Señal fija en una ubicación permanente que indica una condición afectando el movimiento del tren.
55. **Señales de Aparato de Enlace:** Señales que gobiernan el uso de los límites del aparato de enlace.
56. **Señal permisiva:** Señal de una unidad automática controlada por las condiciones de la vía y movimiento de trenes.
57. **Señal de Advertencia:** Señal blanca que indica "EQUIPO DE ARRASTRE OCUPADO POR EL CAMPAMENTO".
58. **Señal azul:** Señal para proteger al personal que se encuentra laborando dentro o al lado del equipo ferroviario, en el día es una bandera azul y por la noche es una luz azul que podrá ser constante o centellante.
59. **Sistema de tramo:** Tramo o serie de tramos consecutivos dentro del sistema SCTT o ATV.
60. **Sistema centralizado de Trafico de Trenes (SCTT):** Es aquel sistema por medio del cual el movimiento de los trenes se autoriza mediante señales controladas desde un punto determinado a través de medio electromecánicos, eléctricos o computarizados y el movimiento de los trenes se gobierna a control remoto desde la oficina del despachador.
61. **Slack:** Movimiento de tensión o distensión del aparejo de tracción entre acopladores.
62. **Telémetro:** Sistema indicador de la presión del aire en el tubo del freno, se utiliza también para determinar la longitud del tren y movimientos del mismo. Se colocara al frente y en la parte posterior del tren, teniendo comunicación entre sí.



- 63. Tramo:** Longitud de la vía entre señales consecutivas o entre una señal de tramo y el final de los límites del sistema.
- 64. Tramo absoluto:** Longitud de vía donde a ningún tren le es permitido entrar mientras la vía este ocupada por otro tren.
- 65. Transmisión automática:** Envío de información por computadora.
- 66. Tren:** Una o más maquinas acopladas, con o sin equipo de arrastre desplegando un marcador y autorizado a operar en una vía principal.
- 67. Trenistas:** Garrotero de patio, mayordomo de patio, jefe de patio, garrotero de camino, conductores de trenes, similares tripulantes de locomotoras, ayudante de maquinista de patio, maquinista de patio, proveedor de locomotoras, ayudante de maquinista de camino y maquinista de camino.
- 68. Ultimo Punto Nombrado:** Ultima estación o ubicación mencionada en una Autorización de Tramo de vía.
- 69. Velocidad en vía secundaria:** Es aquella que permita detenerse dentro de la mitad de la distancia del alcance de la vista antes de llegar a cualquier obstáculo, alteración o desperfecto de la vía, por lo cual no deberá exceder de 15 KPH.
- 70. Velocidad Restringida:** Es aquella que permita detenerse dentro de la mitad de la distancia del alcance de la vista antes de llegar a cualquier obstáculo, alteración o desperfecto de la vía, que no deberá exceder de 30 KPH.
- 71. Vía de Cuenca:** Tramo de vía o vías entre dos montículos para aprovechar sus características ascendentes y descendentes.
- 72. Vía doble:** vías principales donde el sentido del transito en una vía es en una dirección especificada y en la otra vía es en la dirección opuesta.
- 73. Vías férreas:** Los caminos con vías sobre las cuales transitan trenes, inclusive los que se encuentran en los patios que a su vez sean indispensables para la operación.
- 74. Vía Principal:** Es aquella que se extiende a través de patios en y entre estaciones que no deberán ser ocupadas sin autorización o protección previa.
- 75. Vías principales Múltiples:** Mas de dos vías principales utilizadas de acuerdo con las instrucciones contenidas en el horario.
- 76. Vías Secundarias:** Tramo de vía de corta longitud y escasa densidad de tráfico de trenes, que se deriva de una vía principal.



1. Medidas de Seguridad

1.1 Seguridad

Todas aquellas actividades realizadas por los Trabajadores bajo parámetros de eficiencia, higiene, oportunidad y funcionalidad tendientes a cumplir con estas Reglas y demás ordenamientos aplicables para la eficiente y segura operación del Ferrocarril. La Seguridad es el elemento más importante en el desarrollo de las labores.

1.1.1 Mantener un Procedimiento Seguro

Para el caso de presentarse duda o incertidumbre en la operación ferroviaria, los Trabajadores deberán aplicar él o los procedimientos correspondientes establecidos en las presentes Reglas. Cuando dos disposiciones se encuentren en contraposición deberá optarse por la más restrictiva.

1.1.2 Alerta y Atento

Los Trabajadores deberán estar alertas y atentos en estricto apego a éste reglamento para evitar accidentes o lesiones en el desempeño de sus labores.

1.1.3. Accidentes, Lesiones y Defectos

Los Trabajadores deberán reportar al Jefe de Despachadores, por el primer medio de comunicación disponible, cualquier tipo de accidente, ya fuere personal o de terceros, desperfectos de vía, puentes o Señales, cualesquiera otra condición que pueda afectar la operación segura y eficaz del ferrocarril. Después del accidente, el Trabajadores entregará de inmediato un informe por escrito al Jefe de Despachadores o en su caso al Superintendente de División o sus ayudantes.

1.1.4. Condición de Equipos y Herramientas

Los Trabajadores tienen la obligación, previo a su inicio de labores, verificar el estado y condiciones del equipo y herramientas a utilizar y no podrán usarlas hasta en tanto sean seguras o utilizables. Deberán hacer del conocimiento de su Jefe las condiciones, tanto del equipo como de las herramientas.



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 éste a su alcance para asistir a los miembros de la tripulación, pasajeros y terceros.

1.2.2 Testigos

Si a causa del uso del Equipo Ferroviario se originan accidentes que ocasionen lesiones, pérdida de vida humana o daños en propiedad ajena el o los Trabajadores encargados deberán obtener los nombres y direcciones de las personas implicadas en el percance, incluyendo aquellas que se encontraban en la escena cuando ocurrió el accidente.

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 ocurrió éste, será inspeccionado inmediatamente por el Jefe, encargado del trabajo o Inspector competente. Este 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 Administradora o autoridad competente, el equipo inspeccionado e involucrado en el accidente deberá ser marcado para identificarlo 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, serán revisados por el personal calificado para efectuar las inspecciones y pruebas requeridas antes de ser movidos del sitio del accidente, pudiendo estos autorizar su salida.



Un trabajador del departamento mecánico deberá revisar el equipo ferroviario u otros equipos en la primer terminal. Esté deberá reportar 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 harán esto del conocimiento del Jefe inmediato superior. En caso de requerirse atención medica u hospitalización, primero se solicitará el auxilio médico correspondiente.

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 solo 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 proporcionados 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 deban recibirla, caso contrario incurrirán en responsabilidad.



1.3 REGLAS

1.3.1 Disposiciones de Comportamiento y Desempeño del Personal

Reglas de Seguridad

Para su seguridad, los Trabajadores deberán contar, conocer y cumplir con estas Reglas, en caso contrario incurrirán en responsabilidad.

Reglamento de Transportes

Los trabajadores que por sus funciones y responsabilidad tengan que regirse por estas reglas, deberán contar con ejemplar actualizado de estas cuando se encuentren laborando y cumplir con las disposiciones del mismo.

Materiales Peligrosos

Los Trabajadores que de cualquier forma manejen materiales peligrosos, deberán contar, conocer y observar para el desempeño de sus labores, con el Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos, Normas Oficiales Mexicanas (NOM'S) y demás disposiciones legales y administrativas aplicables para el apropiado manejo de estos materiales.

Frenos de Aire

Los Trabajadores cuyas obligaciones se relacionen, directa o indirectamente, con la operación de los frenos de aire deberán contar, conocer y observar las disposiciones contenidas en el Reglamento de Frenos de Aire y Dinámico e igualmente deberán contar con las Reglas e Instrucciones necesarias para estar en condiciones de operar éstos, para la segura y eficiente operación del Tren.

Horario / Instrucciones Especiales

Los Trabajadores cuyas funciones se relacionan con el Horario/Instrucciones Especiales deberán contar con un ejemplar actualizado, conocer y cumplir sus ordenamientos.

Despachador de Trenes

Los Despachadores de Trenes deberán contar, conocer y observar las Reglas e Instrucciones para Despachadores de Trenes.

Capacitación

Los Trabajadores deben estar familiarizados con el Reglamento de Transportes y cumplir con todas las reglas e instrucciones emitidas por la Administradora o la Secretaría, deben asistir a los cursos de capacitación establecidos y aprobar los exámenes que se apliquen.



Explicación

En caso de duda sobre la correcta interpretación y cumplimiento de estas reglas, regulaciones o instrucciones los Trabajadores deberán consultar a su Jefe inmediato superior para que éste se las aclare.

Emitir, Cancelar o Modificar Reglas

Las Reglas solamente podrán ser emitidas, canceladas o modificadas por un Boletín de Vía, Orden General o Instrucciones Especiales, así como por aquellas disposiciones que emita la Secretaría.

1.3.2 Ordenes Generales

- Las Ordenes Generales reemplazan cualquier regla, 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 Reglas o prácticas de la operación.
- Deberán estar enumeradas en forma consecutiva.

Antes de iniciar su jornada de Trabajo, los Trenistas y todo aquel que por sus funciones así lo requiera, deberá revisar las Ordenes Generales que aplican al territorio donde operarán.

1.3.3 Circulares, Instrucciones y Avisos

Las Circulares, Instrucciones, Avisos y cualquier otra información serán emitidos y cancelados por los Responsables Técnicos del área. Antes de iniciar el trabajo o viaje de cada día, el personal Trenista y cualquier otra persona cuyas obligaciones así lo requieran, deberán revisar todas aquellas instrucciones que apliquen al territorio donde operarán.

1.4 Cumplir Reglas y Reportar Violaciones

Los Trabajadores tienen la obligación de observar, cumplir y hacer cumplir estas Reglas e Instrucciones que les sean impartidas o que estén previstas por estas y en otros ordenamientos. Igualmente deberán reportar inmediatamente al jefe o superior jerárquico, cualquier violación, condición peligrosa o práctica insegura 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 pueda afectar los intereses del Ferrocarril.

1.5 Drogas y Alcohol

Está estrictamente prohibido a los Trabajadores la posesión, consumo o venta de bebidas 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 adversamente el desempeño de sus labores, se encuentran estrictamente prohibidas ya sea antes, durante o después de su jornada laboral o en las instalaciones del ferrocarril. Caso contrario el Trabajador incurrirá en responsabilidad, sin perjuicio a la Administradora de las sanciones a que hubiere lugar.

Lo anterior no aplicará a los medicamentos que justificadamente hubieran sido prescritos por un médico, mientras que estos no afecten al Trabajador en el desempeño de sus funciones poniendo en peligro al Tren, a los miembros de su tripulación, a la carga, o a cualquier tercero. En todos los casos el Trabajador notificará el consumo de estos medicamentos.

Previo al inicio de su jornada laboral, los Trabajadores relacionados con la operación, deberán someterse al examen médico que les sea requerido por la Administradora o por alguna otra autoridad. En caso de que el resultado del examen médico no resulte favorable, no podrán desempeñar su jornada laboral. Lo anterior independientemente de la responsabilidad en que incurran en caso que se identifique el consumo de alcohol o de alguna sustancia prohibida.

1.6 Conducta

Durante el desempeño de su jornada laboral, los trabajadores no deberán ser:

- Descuidados de la seguridad de ellos mismos y de otros;
- Negligentes.
- Insubordinados.
- Dishonestos.
- Inmorales.
- Pendencieros y
- Descorteses.



1.7 Altercados

En todo momento los Trabajadores deberán 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 deberán presentarse a trabajar limpios, pulcros y vistiendo el uniforme prescrito, cuando así se requiera.

1.9 Comportamiento

Los Trabajadores deben comportarse con educación y respeto en el desempeño de sus funciones dentro de las instalaciones del ferrocarril y fuera de ellas también. 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 de:

- Distraer su atención en actividades que no estén relacionadas con sus deberes.
- Leer revistas, periódicos u otras literaturas no relacionadas con sus deberes.
- Usar aparatos electrónicos o de cualquier tipo, que no estén relacionados con sus deberes.
- En general, realizar cualesquiera otra actividad ajena al desempeño de sus funciones.

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 a los Trabajadores, poseer, portar y transportar cualesquiera tipo de arma de fuego o punzocortante, sean cualesquiera la forma de ésta. Su uso y portación estará restringido a aquellos Trabajadores que por el desempeño de su cargo así lo requieran y se encuentren debidamente autorizados por el Ferrocarril y las autoridades competentes.

1.13 Cumplimiento y Reporte de Instrucciones

Los Trabajadores deben reportarse ante sus supervisores y cumplir con las instrucciones que estos les impartan. Cuando por la naturaleza de sus funciones compete, los Trabajadores deberán cumplir con aquellas instrucciones que les sean emitidas por sus superiores o los de otras áreas, cuando las instrucciones se apliquen a sus obligaciones.

1.14 Jurisdicción del Trabajador

Los Trabajadores estarán bajo la jurisdicción de los supervisores del Ferrocarril en el cual operan.

En el caso de que estén operando en el territorio de otro Ferrocarril, a menos que reciban instrucción de otra manera, los Trabajadores se regirán por las:

- Reglas de seguridad, reglamento de frenos de aire y reglas de manejo del tren del Ferrocarril donde están operando.
- Reglas operativas, Horario/Instrucciones especiales del Ferrocarril donde están operando.

1.15 No Aplica

1.16 No Aplica

1.17 Jornada de Trabajo

Los Trabajadores deben estar familiarizados y cumplir con los requisitos de la jornada de trabajo.



Cuando un Trabajador es llamado para presentarse al servicio antes de que su tiempo libre haya expirado, antes de aceptar la llamada para trabajar, el trabajador deberá hacer del conocimiento de la persona que le está llamando que su tiempo libre no ha expirado.

A. Notificación

En los casos que procedan los trabajadores deberán notificar al Despachador de trenes o a su superior jerárquico con una hora y media de anticipación para que puedan ser relevados o se les pueda proveer transportación, antes de que exceda las horas de servicio.

B. Jornada de Trabajo

Los Trabajadores no deben exceder su jornada de trabajo sin la debida autorización del Despachador o superior jerárquico. Sin embargo, bajo ninguna circunstancia deberán dejar Trenes, Máquinas o Equipo de Arrastre en la vía principal. Los trabajadores deben asegurar y proteger los trenes, antes de concluir su jornada de trabajo.

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 uso apropiado y cuidado de las instalaciones de la Administradora. Los Trabajadores no deben utilizar las instalaciones de la Administradora para su uso personal.

1.20 No Aplica



1.21 Restricciones en Reparación de Equipo Ferroviario

Los Trabajadores cuyas obligaciones requieran realizar trabajos en el techo del equipo de arrastre o máquina, deberán hacerlo solamente con la debida autorización y solamente cuando el equipo éste detenido.

1.22 Restricciones de Personas a Bordo

Las personas ajenas a la tripulación del tren que no estén autorizadas, no podrán viajar a bordo del Equipo Ferroviario.

1.23 Modificación al Equipo

Los Trabajadores que no cuenten con autorización expresa del jefe de 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 o equipo de máquinas, equipo de Arrastre u otra instalación del ferrocarril, excepto en caso de emergencia. Los Trabajadores deberán reportar inmediatamente al supervisor correspondiente los cambios hechos en una emergencia.

1.24 No Aplica

1.25 Administración del Patrimonio

Los Trabajadores bajo ninguna circunstancia pueden recibir dinero de terceros ajenos al ferrocarril. Igualmente se encuentran impedidos para hacer uso de los ingresos de éste en caso que ellos lo reciban. Por ningún motivo pueden, propalar, vender, prestar o disponer de los bienes del ferrocarril. Los Trabajadores deben cuidar todos los artículos que se encuentren en las instalaciones del ferrocarril cualquier faltante deberá ser reportado a la autoridad correspondiente en 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 interpósita 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 información y que estén encargados de velar por dichos documentos o información, bajo ningún concepto pueden permitir a cualquier tercero ajeno, al acceso a éstos o revelar su contenido, excepto a las autoridades competentes.

La documentación e información que deberá ser resguardada será:

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

1.28 No Aplica

1.29 Evitar Demoras

La tripulación deberá operar los trenes y máquinas en forma segura y eficiente. Todos los Trabajadores deberán evitar demoras innecesarias.

1.30 Viajar en la Máquina

Cuando sea posible, la tripulación que va en las máquinas de un tren de carga deberá viajar en la cabina de control de la misma. Cuando el conductor vaya en las máquinas de un tren, deberá ir en la cabina de control.

1.31 Reparaciones a Equipo de Arrastre de otros Ferrocarriles

La tripulación que repare Equipo de Arrastre de otros Ferrocarriles, deberá reportar dichas reparaciones a sus superiores en la forma que para tal efecto establezca al Ferrocarril.



1.32 Ruedas Sobrecaentadas

Cuando se detectan ruedas sobrecaentadas en un tren, este debe ser detenido y esperar por lo menos veinte minutos para permitir que el calor se disipe.

1.33 Inspección de Equipo de Arrastre

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 del truck.
4. Objetos colgando, arrastrando o excedidos a los lados
5. Puertas inseguras
6. Aparatos de seguridad rotos o faltantes
7. Fugas de contenido en equipo de arrastre especialmente aquellos que contengan materiales o residuos peligrosos.
8. Acoplador inseguro
9. Rueda o eje sobrecaentado
10. Rueda quebrada o fisurada.
11. Frenos pegados y
12. Cualquier otra condición aparente que pueda causar un accidente.

Cargas con tapa abierta, incluyendo remolques y contenedores en plataformas, deben ser cargados con seguridad.

Si la anchura o la altura de la carga se acerca a las restricciones del libraje, el movimiento deberá ser autorizado por el personal responsable del área.

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

El equipo de arrastre que se encuentre en mal orden podrá moverse siempre y cuando haya sido acondicionado para llegar con seguridad al punto más cercano de reparación.



1.34 Ruedas con Aplanaduras

Si la rueda de alguna unidad del equipo presenta aplanadura de más de 2 pulgadas de largo, o si la rueda tiene aplanaduras contiguas de por lo menos 1.5 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 deberán asegurarse que las puertas de descarga inferior estén debidamente cerradas después de haber descargado el Equipo de Arrastre. Si el Equipo de Arrastre, debe ser movido por distancias cortas con las puertas de descarga abiertas, los Trabajadores deberán asegurarse que las puertas y cadenas libren vías y cruceros.

1.36 Cargas Voluminosas

Los Trabajadores deberán poner las cargas voluminosas enseguida de la máquina o lo más cercano posible de ella.

Las instrucciones serán emitidas por el Despachador a los Trenes que manejen cargas voluminosas. Si las instrucciones no han sido emitidas con respecto al manejo del equipo de arrastre, 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 no puede llegar a un punto con el suficiente espacio, la tripulación deberá asegurarse que se proporcione la debida protección contra movimientos en vías adyacentes.

1.37 Cargas con tapa abierta

Si la longitud y la formación del tren lo permite las góndolas o plataformas para remolques y contenedores o con cargas susceptibles de correrse, no deben estar colocadas enseguida de:

- Equipo de Arrastre ocupado por personal.
- Equipo de Arrastre de pasajeros.



- Máquinas.
- Embarque de vehículos automotores y maquinaria que no está completamente cubierta.

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

1.38 Embarque con Riesgo de Daño

Los embarques con superficies pintadas con riesgo de daño, como automóviles, camiones, tractores, cosechadoras, equipo o maquinaria parecida, no deben ser acoplados después del quinto Equipo de Arrastre y detrás de éstos, el Equipo de Arrastre con tapa abierta cargado con mercancías como carbón, arena, grava, cal, ceniza de sosa, etc. Sujeto a viento, vapor, o acción de humo. Las excepciones incluyen embarques con riesgo de daño como son:

- Cargado en Equipo de Arrastre donde los embarque están completamente encerrados.
- Completamente protegido por una cubierta.
- El equipo de arrastre con tapa abierta cargado de arena, grava, cal, ceniza de sosa, etc., sujeto a viento o acción de humo no debe estar colocado adelante de equipo de arrastre ocupado con personas.

1.39 Exactitud del indicador de Velocidad (Velocímetro)

El maquinista debe verificar la exactitud del indicador de velocidad lo más pronto posible después de encargarse de la máquina. Si el indicador de velocidad marca de 15 hasta 45 KPH y la variación excede de 5 KPH o si la velocidad es mayor de 45 KPH y la variación excede de 8 KPH, el maquinista debe inmediatamente reportar el desajuste al Jefe de Despachadores de Trenes.

1.40 Reporte de Defectos en Máquinas

El Maquinista reportará inmediatamente cualquier desperfecto o falla que presente la máquina al Jefe de Despachadores y notificará al Maquinista que lo sustituya de dicho desperfecto o falla.



1.41 Máquinas Acopladas a Equipo de Arrastre Ocupados con Pasajeros

Las máquinas acopladas con equipo que incluye equipos de arrastre ocupados con pasajeros no deben ser abandonadas sin que un miembro de la tripulación se quede a cargo de éstas.

1.42 Trenes Desviados

Cuando los trenes son desviados sobre vías férreas de otros Ferrocarriles, el Maquinista del tren desviado no operará la máquina a menos que sea autorizado por el Despachador del ferrocarril sobre el cual está siendo 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 sobre las vías férreas.

1.43 Parados en Túneles

A. Máquina o Trenes Parados en Túneles

Cuando una máquina está parada en un túnel y no pueda reiniciar la marcha con rapidez, la tripulación del Tren deberá:

1. Apagar el motor diesel inmediatamente.
2. Apagar el motor Waukesha o máquinas de tipo similar,
3. Aplicación plena de los frenos de aire.
4. Aplicar los frenos de mano para evitar movimiento en caso de que los frenos de aire tengan fugas.

B. Tren de Pasajeros Parado en Túnel o Nieve Profunda

Los miembros de la tripulación de un Tren de pasajeros parado en un túnel o nieve profunda deberán:

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
4. Proteger con señales de precaución respectivas

C. Notificar si está Parado en un Túnel o en Nieve Profunda

El Jefe de Despachadores de Trenes debe ser notificado inmediatamente por la tripulación para que se hagan los arreglos propios para proteger a personas y equipo.

D. Cuando éstos requisitos no se aplican

Estos requisitos no serán aplicados si existen corrientes de aire que disipen totalmente los gases de escape y los lleven lejos del tren. La seguridad de los pasajeros y de los miembros de la tripulación debe ser la primera a considerar.

1.44 Obligaciones del Despachador de Trenes

Los despachadores tienen a su cargo el control directo del movimiento de trenes y equipo ferroviario así como de los Trabajadores relacionados con ese movimiento.

1.45 No aplica

1.46 Obligaciones de los Jefes de patio o Equivalentes

Los Jefes de patio recibirán instrucciones y dependerán del Superintendente de División y sus Ayudantes en todo lo relacionado a la formación de trenes y sobre movimientos y colocación de equipos de arrastre.

Los Jefes de patio vigilarán que el personal que está bajo su supervisión no se presente en mal estado de salud, bajo los efectos del alcohol o drogas de tal manera que pudiera causar o sufrir un accidente de graves consecuencias.

El Jefe de patio es responsable y deberá supervisar directamente a los Trenistas, Maquinistas de Patio, Oficinistas y todos los demás Trabajadores que trabajen en el patio. El Jefe de patio vigilarán que trabajen en forma eficaz, segura y económica según las reglas o instrucciones emitidas por el Ferrocarril. El Jefe de patio debe asegurar el movimiento puntual y regular del equipo de arrastre, especialmente la composición y formación apropiada de trenes de acuerdo con lo establecido en el Reglamento del Servicio Ferroviario de la Secretaría y su movimiento dentro del patio.



En lugares donde los Jefes de Patio, estén en servicio, los Trabajadores del tren, máquinas y patio deben cumplir con las instrucciones de este. En lugares donde le Jefe de Patio no está de servicio, lo Trabajadores trabajarán según las instrucciones de los Oficiales designados por el Superintendente de División.

REGLAS PARA TRIPULACIONES, DESPACHADORES DE TRENES Y PERSONAL DE TERMINALES

Responsabilidades Generales de la Tripulación del Tren

Para que el tren sea operado en forma segura las tripulaciones de trenes deberán cumplir fielmente con las reglas contenidas en el presente reglamento, así como con aquellas Reglas, Circulares, Autorizaciones de Tramo de Vía, y cualquiera otra aplicable a su operación, que sean, emitidas por el Ferrocarril y/o la autoridad competente.

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

1.47 Obligaciones para el personal Trenista

El personal Trenista 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. Responsabilidad del Conductor

Los Conductores dependerán y recibirán instrucciones del Superintendente de División y sus Ayudantes, también recibirán instrucciones del Jefe de Despachadores y de los Despachadores en relación con todo lo concerniente a sus labores. Se presentarán al servicio con la debida anticipación a la hora para la que fueron llamados y vigilarán que el resto del personal del tren haga lo mismo, no permitiendo que ninguno de estos Trabajadores salga en mal estado de salud o bajo los efectos del alcohol o drogas que pudieran ocasionar algún error de graves consecuencias. Los conductores son igualmente responsables que el Maquinista de la seguridad del tren desde su salida hasta su llegada.

Los Conductores, junto con los Maquinistas, sacarán e internarán las máquinas del área de servicio de máquinas, tanto al inicio como al término de cada viaje respectivamente.



El Conductor supervisará la operación y la administración del tren, si los trenes están combinados con más de un Conductor a bordo, el Conductor de mayor antigüedad asumirá el cargo.

Todas las personas empleadas en el Tren deben obedecer las instrucciones del Conductor, a menos que las instrucciones pongan en peligro la seguridad del tren o violen 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 dar aviso al Maquinista y al Despachador de trenes, de cualquier restricción puesta en el equipo que se está manejando.

Cuando el Conductor no esté presente, los demás miembros de la tripulación deben obedecer las instrucciones del Maquinista relacionadas a estas reglas, la seguridad y la protección del tren. Los Conductores de trenes de carga serán responsables de todas las unidades del tren y su contenido. También son responsables de asegurarse que la carga sea entregada con todos los documentos juntos en su destino o terminales. Los Conductores deberán conservar la información que posteriormente fuere requerida.

B. Responsabilidad de los Mayordomos de Patio

Los Mayordomos de patio dependerán y recibirán instrucciones de los Jefes de Patio. Se presentarán al servicio con la debida anticipación y vigilarán que el resto del personal a su cargo haga lo mismo, no permitiendo que la gente a su cargo se presente en mal estado de salud o bajo el efecto del alcohol o enervantes.

Los Mayordomos de patio, designarán los lugares de cada Garrotero para el desempeño de sus labores, pudiendo hacer cambios de posición de los mismos.

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

C. Responsabilidad del Despachador de Trenes

Los Despachadores de trenes dependen y reciben instrucciones del Jefe de Despachadores en todo lo relacionado al desempeño de sus labores.

Tienen la responsabilidad de supervisar el movimiento de trenes y de todos aquellos Trabajadores relacionados con éste movimiento.

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 Autorizaciones de Tramo de Vía y Boletines de Vía, Controlarán los sistemas de despacho de Trenes, programando el movimiento de los mismos, así como todas las instrucciones ordenadas por el Jefe de Despachadores.

En sus transmisiones por radio de cualquier tipo de instrucciones u ordenamientos que afecte el movimiento de los trenes, deberán hacerlo de forma clara y precisa con estricto apego a las Reglas.

Deben dar aviso inmediato al Superintendente de División y sus Ayudantes y al Jefe de Despachadores 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 del sistema de tráfico de trenes.

No permitirán que ninguno de los Trabajadores que de él dependan se presente en mal estado de salud o bajo el efecto del alcohol o de algún enervante que pueda ocasionar error de graves consecuencias en el desempeño de sus labores, como tampoco les es permitido presentarse en ese estado.

D. Responsabilidades de los Garroteros de Camino

Los Garroteros de camino dependerán del Superintendente de División y sus Ayudantes, durante el servicio estarán bajo las órdenes del Conductor y Maquinista.

- En el tren ocuparán el lugar que les asigne el Conductor.
- En las paradas para revisión, verificarán el buen funcionamiento de todo el equipo de arrastre a su cuidado, reportando al Conductor las anomalías o desperfectos que encuentren. Deberán 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 para otros Trabajadores que puedan afectarles.

E. Responsabilidades de los Garroteros de Patio

Dependerán y recibirán instrucciones del Superintendente de División y sus Ayudantes y durante el servicio también del Jefe de Patio, del Mayordomo de Patio y del Maquinista de Patio.

Se presentarán al servicio con la anticipación necesaria a fin de que se les asignen el lugar en el servicio de patio y ayudarán al Maquinista para sacar la máquina del área de servicio de máquinas.



F. Responsabilidad del Jefe de Despachadores

Los Jefes de Despachadores dependerán de la Gerencia de Planeación de Transporte y recibirán instrucciones del Superintendente de División en todo lo relativo al movimiento de trenes. Serán responsables y supervisarán el desempeño de las 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 estricto apego a estas reglas. Cuando sean notificados o se enteren de que ha ocurrido algún accidente, darán aviso inmediato al Superintendente de División y a las autoridades de la Secretaría, así como a los Funcionarios designados de la Administradora, debiendo tomar todas las acciones, medidas y decisiones correspondientes para agilizar la fluidez al tráfico de trenes, a fin de evitar un mayor daño a los intereses de la Administradora.

Deberán efectuar una revisión tan frecuentemente como sea posible y necesaria de todas las Autorizaciones de Tramos de Vía y Boletines de Vía así como de los programas para el movimiento de trenes y demás información generada.

G. Responsabilidad de los Maquinistas de Camino

Los Maquinistas de Camino dependerán y recibirán instrucciones del Superintendente de División y sus Ayudantes, y durante el servicio recibirán instrucciones del Jefe de Despachadores, de los Despachadores 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 del tren y la máquina. La tripulación del tren debe obedecer las instrucciones del maquinista de camino relacionadas a la operación de la Máquina. Un miembro de la tripulación puede operar la máquina, sujeto a la supervisión del Maquinista y siempre y cuando cuente con la Licencia Federal Ferroviaria y vigente como Maquinista.

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 a falta del Conductor darán instrucciones a los miembros de la tripulación en lo relacionado al servicio.

Los Maquinistas de Camino deberán presentarse con la debida anticipación a la hora para la que fueron llamados al servicio.

Interpretarán y se comunicarán con el Conductor sobre el significado de las Señales, Autorizaciones de Tramo de Vía 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.

Sacarán e internarán las máquinas del área de servicio de máquinas al inicio y al término de cada viaje respectivamente.

H. Responsabilidades de los Maquinistas de Patio

Dependerán y recibirán instrucciones del Superintendente de División y sus Ayudantes, así como de los Jefes de Patio y Mayordomos de Patio durante sus labores, se presentarán al servicio con la debida anticipación a fin de revisar y sacar la máquina del área de servicio de máquinas.

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

No permitirán que personas extrañas operen o permanezcan en las máquinas o cerca de ellas, así como tampoco abandonarán estas por ningún motivo, hasta en tantos sean relevados.

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



2. REGLAS PARA LA OPERACIÓN DEL SISTEMA DE RADIO

2.1 Transmisión

El Trabajador de la Administradora que opere un radio debe hacer lo siguiente:

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

2.2 Requisitos de Identificación

Los Trabajadores que transmiten o reciben una comunicación de radio deberán 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.
- Nombre de tren (número), número de máquina o palabras para identificar la unidad móvil precisa y
- Si continúa la comunicación sin interrupción, repita la identificación cada 15 minutos.

Identificación Corta

Después de hacer una identificación positiva dentro de un patio para la clasificación de carros y otro tipo de maniobras, las unidades fijas y móviles pueden usar una identificación corta dando el número de locomotora o equipo después de la transmisión inicial y respuesta.



2.3 Repetición

Un Trabajador que recibe una transmisión debe repetirla en forma clara y precisa a la persona que se la está transmitiendo, de acuerdo a las Reglas 10,14 y 15 de éste reglamento, excepto:

- Cuando la transmisión esté relacionada con maniobras de patio
- Se trata de un mensaje grabado de un aparato de alarma automático o
- Es un mensaje generalizado y no contiene ninguna información, instrucción o advertencia que pueda afectar la seguridad de la operación del ferrocarril.

2.4 Cambio

El Trabajador que transmite debe decir: “Cambio” al Trabajador que recibe la transmisión cuando la comunicación se ha completado y se espera una respuesta.

2.5 Fuera

El Trabajador que transmite debe dar la identificación requerida y debe decir: “Fuera”. El Trabajador que recibe la transmisión debe confirmar cuando la comunicación se haya completado y no se espera respuesta.

2.6 Comunicación no Entendida o Incompleta

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

2.7 Monitorear Transmisiones del Radio

Los radios en estaciones de base, atendidas con personal o unidades móviles, deberán estar puestas en el canal adecuado con el volumen alto para recibir comunicaciones. Los Trabajadores que atienden estaciones de base o unidades móviles deben reconocer todas las transmisiones dirigidas a la estación o unidad.



2.8 Reconocimiento

Un Trabajador que recibe una llamada por radio debe reconocer la llamada inmediatamente a menos que al hacerlo interfiera con la seguridad.

2.9 Mal uso de las Comunicaciones por Radio

Los Trabajadores no deberán hacer mal uso de la comunicación por radio esto significará violar estas reglas y asumirá las responsabilidades que se deriven de dichos actos.

2.10 Llamadas de Emergencia

Las llamadas de emergencia comenzarán con las palabras “Emergencia”, “Emergencia”, “Emergencia” estas llamadas serán utilizadas solamente para cubrir informes iniciales de descarrilamiento, alcances, choques, rozamientos, tormentas, deslaves, incendios, fugas de materiales peligrosos, obstrucciones de vías, daños a la propiedad, lesiones a Trabajadores o terceros y en general todas aquellas situaciones que pongan en peligro los bienes de la Administradora, la carga y la vida de sus tripulaciones. Las llamadas de emergencia deben proporcionar la mayor información posible sobre el incidente.

En todas las llamadas de Emergencia los Trabajadores se cerciorarán de que fueron recibidas.

Todos los Trabajadores que escuchen las llamadas de emergencia se abstendrán de interferir la comunicación hasta que concluya.

2.11 Transmisiones Prohibidas

Los Trabajadores no deben transmitir una falsa emergencia, comunicaciones innecesarias o no identificadas, no deben utilizar lenguaje inapropiado por radio, no 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 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 deberá incluir la dirección y distancia que será recorrida.

2.14 Transmisión de Autorizaciones de Tramo de Vía y Boletines de Vía

Cuando sean transmitidos por radio, Autorización de Tramos de Vía y Boletines de Vía, deberán ser de acuerdo con las Reglas de Operación y lo siguiente:

- El Despachador de Trenes deberá indicar que una Autorización de Tramos de Vía o boletín de vía será transmitido.
- El Trabajador que recibe deberá informar al Despachador de Trenes cuando esta listo para recibir, dando su nombre, su identificación y el sitio exacto en que se encuentra sobre la vía principal o donde ingresara a la misma. Un Maquinista operando Trenes cuando esta listo para recibir. Un Maquinista operando los controles no deberá recibir Autorización de Tramos de Vía o Boletines de Vía, no deberá transmitirse a un Tren en movimiento, cuando se considere que la transmisión pueda afectar la operación segura del tren.
- El Trabajador que reciba Autorización de Tramos de Vía o Boletines de vía debe copiarlos en forma escrita, usando el formato descrito en estas Reglas de operación.

2.15 Alfabeto Fonético

A= de Aguascalientes, B= de Barroterán, C= de Colima, CH= de Chihuahua, D= de Durango, E= de Eban, 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 Nochinstongo, O= de Oaxaca, P= de Pachuca, Q= de Querétaro, R= de Rodríguez, S= de Salamanca, T= de Tausalipas, U= de Uruapan, V= de Veracruz, W= de Washington, X= de Xochimilco, Y= de Yurécuaro, Z= de Zacatecas.



2.16 Frecuencias Asignadas

La Administradora debe utilizar las frecuencias autorizadas para su territorio por la Secretaría. Los Trabajadores tienen prohibido usar otros transmisores o frecuencias no autorizadas.

2.17 Comprobación de Radios

Los radios utilizados en la operación de trenes, fuera de patios, deberán 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.

2.18 Prueba de Radios

Una vez probados los Radios y cuando se detecte un mal funcionamiento no deberán ser utilizados, inmediatamente deberá notificarse a cada miembro de la tripulación, al Despachador de Trenes u otros trabajadores afectados por el mal funcionamiento del Radio.

2.19 Transmisiones Cerca de Explosivos

Bajos ninguna circunstancia, los Trabajadores transmitirán señales 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 podrán hacer ninguna modificación interna a los radios de la Administradora a menos que estén expresamente autorizados para ello por el área de Telecomunicaciones de la Administradora.



3. HORA REGLAMENTARIA

3.1 Relojes Reglamentarios

Los relojes reglamentarios estarán marcados con un aviso que exhiba la leyenda “Reloj Reglamentario”.

Los Trabajadores responsables de ajustar los relojes reglamentarios se asegurarán que los relojes muestren la hora correcta.

La hora de los meridianos 90° y 105° será utilizada (24h00m) a decir 24 horas 00 minutos.

3.2 Uso del Reloj Reglamentario

Mientras estén de servicio, los Trabajadores que laboren en una oficina que no tengan reloj reglamentario ellos deberán portarlo.

El reloj debe:

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

3.3 Sincronización de la Hora

Cada día, antes de iniciar la jornada de trabajo, los Trabajadores deberán realizar cualesquiera de las siguientes acciones:

- Sincronizar su reloj con un reloj reglamentario.
- Solicitar al Despachador de Trenes la hora correcta.
- Sincronizar su reloj con un Trabajador que tenga la hora correcta, o
- Sincronizar su reloj con el servicio de la hora designado en las instrucciones especiales.

Los Trabajadores deberán asegurarse que su reloj no varía de la hora correcta por más de 30 segundos al día.



3.4 Trabajadores que deberán portar Reloj Reglamentario

- Superintendente de división.
- Ayudantes de Superintendente.
- Jefes de Operación.
- Jefes de Despachadores.
- Despachadores.
- Jefes de Patio.
- Trenistas de Patio y Camino.
- Supervisores.
- Ingenieros de División y Tramo.
- Todos aquellos otros Trabajadores que se designen con instrucciones Especiales.



4. HORARIOS

4.1 Horario Nuevo

Al momento que un horario nuevo entre en vigor, dejará sin efecto al anterior.

4.1.1 Aviso de Horario Nuevo

Por lo menos con 48 horas antes de que se ponga en vigor un horario nuevo, la notificación será dada a conocer por una Orden General. Un boletín de vía también será dado a conocer por lo menos 24 horas antes de que se ponga en vigor el Horario nuevo y continuará por 6 días después de la fecha de puesta en vigor.

4.2 Instrucciones Especiales

Las instrucciones Especiales del Horario reemplazan cualquier regla o regulación que esté en conflicto.

4.3 Características del Horario

Las características del horario son letras y símbolos localizados en las columnas del cuadro de Estaciones del Horario. Estas letras y símbolos indican las condiciones especiales de lugares específicos (como límites de patio, longitud de los escapes, ubicación de los escapes). Una columna del cuadro de estaciones del horario también incluirá información del método de operación tales como: Autorización de Tramos de Vía (ATV), Sistema Control de Tráfico de Trenes (SCTT). La explicación de las características serán mostradas en el Horario.



5. SEÑALES Y SU USO

5.1 Equipo de Señales

Los Trabajadores encargados de exhibir, mostrar o desplegar señales deberán tener los equipos y elementos apropiados. Los equipos deberán estar y mantenerse en buenas condiciones y listos para usarse en cualquier momento.

5.2 Recibir y transmitir Señales

5.2.1 Buscar y rastrear Señales

Para reconocer, interpretar y seguir las señales correctamente, los Trabajadores deberán:

- Estar atentos y seguros de que las señales son para ellos.
- Cumplir con la indicación de la Señal.
- No responder a aquellas Señales que no entiendan o que puedan ser destinadas a otros trenes o máquinas.

5.2.2 Señales utilizadas por los Trabajadores

Para transmitir señales claras durante el día y la noche, los Trabajadores deberán:

A. Durante el Día

1. Utilizar el color reglamentario de banderas o de luces.
2. Utilizar señales diurnas desde la salida hasta la puesta del sol.

B. Por la Noche

1. Utilizar el color reglamentario de banderas fosforescentes o luces.
2. Utilizar señales apropiadas durante la noche, desde la puesta y hasta la salida del sol o cuando las señales de uso diurno no puedan ser vistas claramente.
3. Las banderas pueden ser de tela, metal u otro material apropiado.

5.3 Señales de mano y comunicación por radio



5.3.1 Señales de mano

El siguiente diagrama ilustra la señal de mano para que un tren o máquina se detenga, proceda o retroceda.

| Descripción de la señal | Indicación | Movimiento |
|--|------------|---|
| 1) Movido lateralmente al lado derecho de la vía. | ALTO |  |
| 2) Levantando y bajando verticalmente. | PROCEDER |  |
| 3) Movido despacio en forma circular en ángulo recto a la vía. | RETROCEDER |  |

5.3.1 (A)



Los Trabajadores pueden utilizar otras señales de mano solamente si todos los miembros de la tripulación entienden dichas señales. Cuando los Trabajadores no transmitan señales de mano, no deberán hacer ademanes o movimientos que puedan parecer o considerarse como una señal.

5.3.2 Transmisión de Señales

Los Trabajadores que transmitan Señales deberán:

- Asegurarse de que las señales sean vistas claramente.
- Transmitir las señales claramente para que puedan ser entendidas.
- Transmitir las señales preferentemente en el lado de la vía donde esta el Maquinista.

5.3.3 Desaparición de las Señales

Si la persona que transmite la señal para retroceder o empujar un tren, una máquina o Equipo de Arrastre, desaparece del campo visual del Maquinista o Conductor o desaparece la luz que está siendo utilizada, los Trabajadores deberán detener el movimiento del tren, máquina o Equipo de Arrastre.

5.3.4 Señal de Detenerse

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

5.3.5 Reconocimiento de la Señal de detenerse

El Trabajador deberá reconocer cualquier señal para detener un tren a menos que sea una señal fija. Cuando sea detenido por un trabajador, el Maquinista deberá obtener una explicación completa antes de reanudar su marcha.

5.3.6 Comunicación por medio de radio y voz

Los Trabajadores deberán utilizar el radio, la voz y otros medios de comunicación para dar información cuando el uso de las señales de mano no sean prácticas. Los Trabajadores deberán asegurarse de que los miembros de la tripulación:



- Conozcan y entiendan cuáles movimientos serán realizados por comunicación de radio y:
- Conozcan y entiendan que mientras estén utilizando el radio, el Maquinista no deberá aceptar ninguna señal de mano, a menos que sean señales de detenerse.

5.3.7 Respuesta a las comunicaciones por radio

Cuando la comunicación del radio esté utilizándose para hacer movimiento de equipo, los miembros de la tripulación deberán responder a las instrucciones específicas para cada movimiento.

Las comunicaciones de radio para realizar movimientos de retroceder y empujar, deberán especificar la dirección y la distancia y deberán ser repetidas cuando la distancia especificada sea mayor de la longitud de cuatro carros.

El movimiento deberá terminar dentro de la mitad de la distancia especificada a menos que se den instrucciones adicionales y éstas sean recibidas.

5.4 Banderas para condiciones temporales de la vía

5.4.1 Restricciones temporales

Los Boletines de Vía, Autorizaciones de Tramos de Vía u Ordenes Generales pueden restringir o detener movimientos del Tren a causa de las condiciones de la vía, estructuras, personas o funcionamiento del equipo. Las banderas amarillas serán utilizadas para restricciones temporales de velocidad. Las banderas amarillas-rojas se utilizarán para advertir cuando se requiera detener el tren.

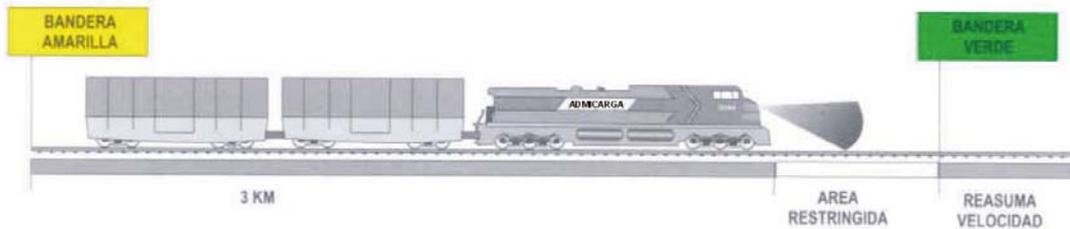
5.4.2 Exhibición de la bandera amarilla

A. Restricción especificada por escrito

Tres kilómetros antes del área restringida. Las banderas amarillas advierten a los trenes que van a 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 deberán exhibir la bandera amarilla 3 kilómetros antes del área restringida.



5.4.2 (A)

Menos de tres kilómetros antes del área restringida. Cuando el área restringida quede cerca de una terminal, Empalme ferroviario o cualquier otra área, los Trabajadores exhibirán la bandera amarilla a menos de 3 kilómetros del área restringida. Esta información estará incluida en el boletín de vía, Autorización de Tramos de Vía u orden General.



5.4.2 (B)

Cuando el tren llegue al área restringida. La velocidad especificada por Autorización de Tramos de Vía, Boletín de Vía u Orden General no deberá ser excedida hasta que la parte posterior del tren pase el área restringida.

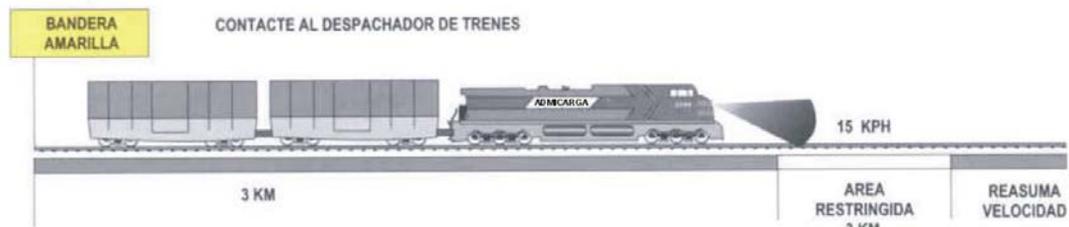
B. Restricción no especificada por escrito

Cuando una bandera amarilla esté exhibida y la restricción no esté especificada por un Boletín de Vía, Autorización de Tramo de Vía u Orden General, cuando el



tren esté a 3 kilómetros más allá de la bandera amarilla, los miembros de la tripulación deberán:

1. Continuar con el movimiento del Tren pero a una velocidad que no exceda de 15 KPH.
2. Reanudar la velocidad sólo después de que la parte posterior del Tren haya:
 - a) Pasado una bandera verde.
 - b) Recorrido 6 kilómetros más allá de la bandera amarilla y el Despachador de trenes haya verificado que ningún Boletín de Vía o Autorización de Tramo de Vía esté en vigor, especificando una restricción temporal de velocidad en esa ubicación.



5.4.2 (C)

5.4.3 Exhibición de una bandera amarilla-roja

A. Restricción especificada por escrito

Tres kilómetros antes del área restringida. Las banderas amarilla-rojas advierten al Maquinista, Conductor o miembros de la tripulación que se deberá detener a causa de personas o equipo. Para asegurarse que el tren está preparado para detenerse en el lugar correcto, los Trabajadores deberán exhibir una bandera amarilla-roja, 3 kilómetros antes del área restringida.



Menos de 3 kilómetros antes del área restringida. Cuando el área restringida está cerca de una terminal, empalme ferroviario u otra área, los Trabajadores exhibirán la bandera amarilla-roja a menos de 3 kilómetros antes del área restringida. Esta información deberá estar incluida en el Boletín de vía, Autorización de Tramo de Vía u Orden General.



Restricción no especificada por escrito:

Cuando una bandera amarilla-roja está exhibida y la restricción no está especificada por un Boletín de Vía, Autorización de Tramo de Vía u Orden General, los miembros de la tripulación deberá prepararse para detenerse antes de llegar a una Bandera roja a 3 kilómetros más allá de la bandera amarilla-roja. Si una Bandera roja está exhibida, proceda de acuerdo a regla 5,4,7 (exhibición de bandera roja o luz roja). Si ninguna bandera roja está exhibida se deberá:

1. Proceder a la velocidad restringida.
2. Aumentar la velocidad solamente después de:



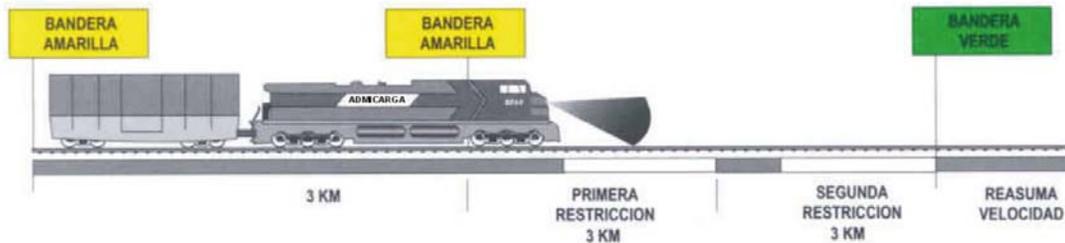
- Que un miembro de la tripulación haya recibido permiso del Trabajador encargado.
- Que la parte posterior del tren ha pasado una bandera verde.
- Que la parte posterior del tren ha recorrido 6 kilómetro mas allá de la bandera amarilla-roja y el Despachador de trenes ha verificado que ningún Boletín de Vía u Orden, esté en vigor en esa ubicación.

5.4.4 No Aplica

5.4.5 Exhibición de bandera verde

Una bandera verde indica el fin de un área restringida. Si una serie de lugares requiere velocidad restringida o protección para personas o equipo, las banderas verdes podrán traslapar a las banderas amarillas o amarilla-roja. Cuando éste sea el caso, los Trabajadores deberán:

- Colocar una bandera amarilla o amarilla-roja para cada área restringida.
- Colocar una bandera verde solamente al final de la última área restringida.

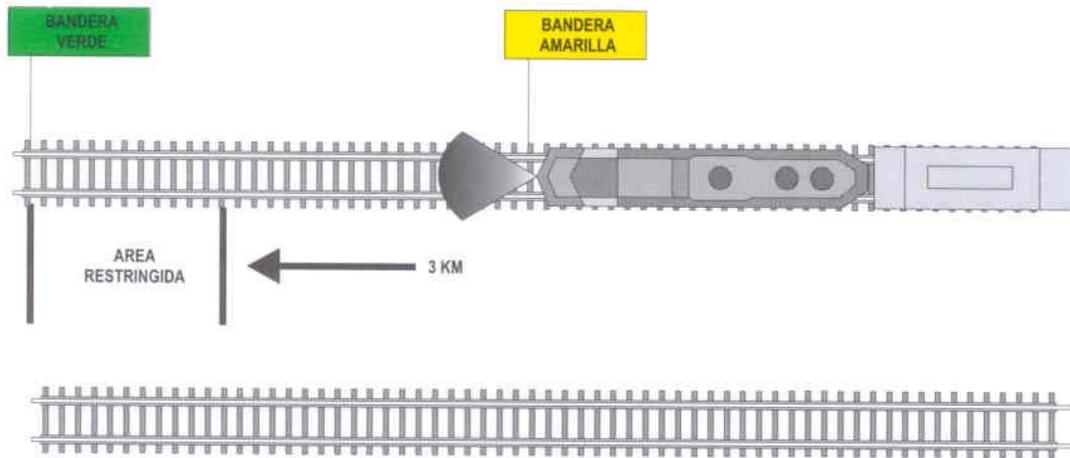


5.4.5 (A)

5.4.6 Exhibición de banderas en el sentido de tránsito

A. Banderas amarillas y verdes

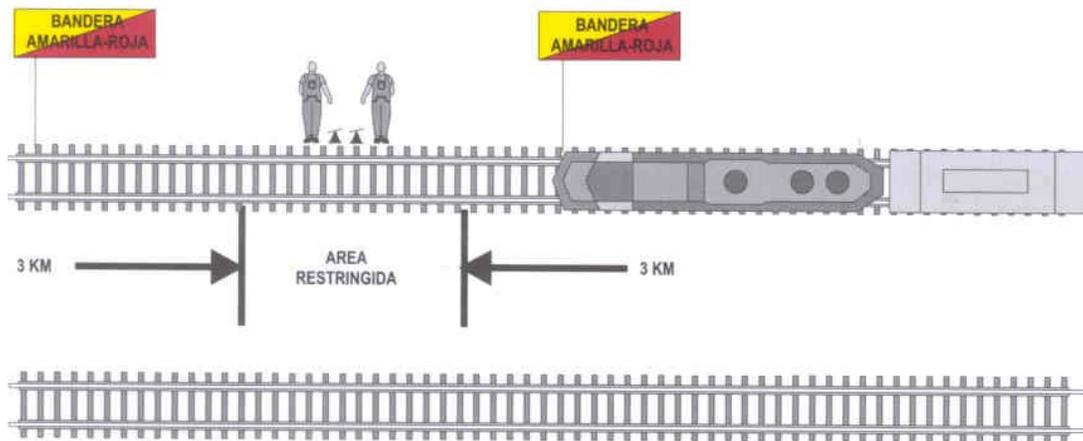
Las banderas para restricciones temporales de velocidad del equipo se pondrán únicamente para los trenes con movimiento en el sentido de la corriente de tránsito.



5.4.6 (A)

B. Banderas amarillas-rojas y verdes

Las banderas que protegen a las personas o equipo deberán estar colocados en ambas direcciones en cada vía afectada.



5.4.6 (B)

5.4.7 Exhibición de bandera roja o luz roja

Una bandera roja o luz roja está exhibida donde los trenes deberán detenerse. Cuando se aproximan a una bandera roja o luz roja, el tren deberá 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 el boletín de Vía Forma “B” no está en vigor, el permiso deberá incluir la velocidad y la distancia. Esta velocidad no deberá ser excedida hasta que la parte posterior del tren haya pasado la distancia especificada de 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 o luz roja está exhibida entre los rieles de una vía que no es la vía principal o escape controlado, el tren deberá detenerse y no deberá proceder hasta que la bandera o luz haya sido quitada por un trabajador del departamento que dio las instrucciones para su colocación.

5.4.8 Ubicación de la bandera

Las banderas serán exhibidas solamente en la vía afectada. Sin embargo, cuando las banderas amarillas, amarillas-rojas, rojas o luces rojas están siendo usadas para protección sin un Abanderado, Boletín de Vía, Autorización de Tramo de Vía u Orden General, esas banderas deberán ser puestas para proteger todo acceso al área restringida.

Las banderas deberán estar exhibidas a la derecha de la vía para ser vistas por un tren aproximándose, salvo las banderas rojas o luces rojas que puedan ser exhibidas entre los rieles conforme a lo descrito en la regla 5,4,7 (exhibición de bandera roja o luz roja). Las banderas serán colocadas de esta manera a menos que sea especificado de otra forma por el Boletín de Vía, Autorización de Tramo de Vía, Instrucciones Especiales u Orden General.

Cuando las banderas sean exhibidas más allá del primer riel de una vía adyacente, las banderas no afectarán a la vía en la que el tren se esté moviendo.

5.5 Señales de velocidad permanente

Las señales de velocidad permanente serán colocadas delante de las restricciones permanentes de velocidad. Los números en la placa de estas señales indican la velocidad máxima permitida sobre los límites de la restricción.

**Dos juegos de números
Exhibidos en la Señal de velocidad.**



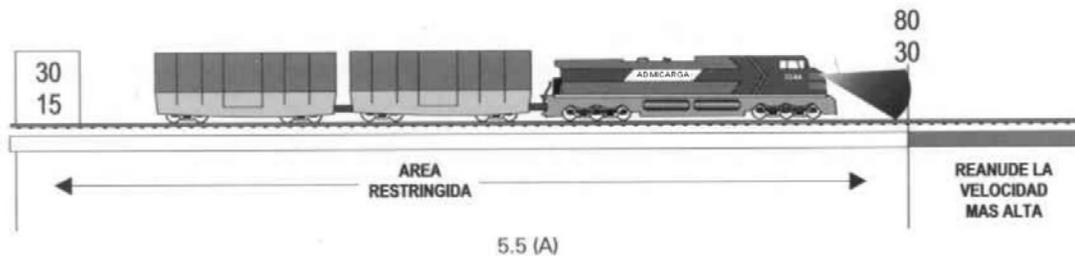
Cuando dos juegos de números son mostrados, el número más alto gobierna a los trenes que cuenten solamente con equipos de pasajeros. El número más bajo gobierna a todos los otros tipos de trenes.

Señales de reanudar velocidad

Es una señal permanente de reanudar velocidad o una señal de velocidad que muestra una velocidad mayor colocada al final de cada restricción.

Los miembros de la tripulación no deberán exceder la velocidad mostrada en cada señal permanente de velocidad restringida, hasta que la parte posterior del tren:

- Haya pasado una señal permanente de reanudar la velocidad o una señal mostrando una velocidad mayor.
- Haya pasado los límites de restricción.



5.6 No Aplica

5.7 No Aplica

5.8 Señales de campana y de silbato

5.8.1 Sonido de la campana de la máquina

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

- Antes de moverse, salvo cuando se estén haciendo paradas momentáneas y se comienza a clasificar carros.
- Como una señal de advertencia, cuando sea necesario.



- Cuando se aproxime a cruces públicos a nivel con la máquina al frente como sigue:
- Si la distancia lo permite, se deberá hacer sonar por lo menos $\frac{1}{2}$ kilómetro antes del cruce público y continuar hasta que se ocupe el cruce.

Si la distancia no lo permite, se deberá hacer sonar lo más pronto posible antes del cruce para proporcionar una advertencia y continuar hasta que el cruce sea ocupado.

5.8.2 Sonido de Silbato

Cuando las condiciones climatológicas disminuyan la visibilidad, se deberá hacer sonar el silbato frecuentemente.

Si no funciona el silbato, se deberá hacer sonar la campana continuamente notificando esta situación al Despachador de Trenes. Cuando otros Trabajadores trabajen en áreas adyacentes, se deberá hacer sonar la señal del silbato requerida antes de moverse.

El radio podrá ser usado en lugar de señales de silbato, salvo lo indicado en las señales (1) y (7).

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



| SONIDO | DESCRIPCION | INDICACION |
|-------------|---------------------------------|--|
| (1) oooooo | Sucesión de sonidos Cortos | Utilice cuando existe una Emergencia, personas o ganado estén en la vía. Cuando miembros de la tripulación de otros trenes oigan la señal, deben pararse hasta que sea seguro proceder, utilice esta señal para advertir a los Trabajadores cuando se restrinja la vista. |
| (2) _ | Un Sonido Largo | Cuando parado; se aplican los frenos de aire, la presión es equilibrada. |
| (3) _ _ | Dos largos | Afloje los frenos. Proceder |
| (4) oo | Dos cortos | Contestación a cualquier señal no definida de otra manera. |
| (5) ooo | Tres cortos | Cuando parado; retroceder. Contestando a señal de mano para retroceder. |
| (6) oooo | Cuatro cortos | Solicitud de señal que sea dada o repetir si no fue entendida |
| (7) _ _ o _ | Dos largos, un corto y un largo | Aproximación a cruces públicos a nivel, con la máquina al frente, si la distancia lo permite empiece la señal a no menos de ½ kilómetros antes de llegar al cruce, si la distancia no lo permite, empiece la señal lo más pronto posible antes del cruce para advertir la presencia del Tren. Prolongue o repita la señal hasta que la máquina ocupe el cruce. |
| (8) o _ | Un corto y un Largo | Inspecciones el sistema de frenos verificando fugas o frenos pegados. |

SEÑALES DEL EQUIPO FERROVIARIO

5.9 Despliegue de farola delantera

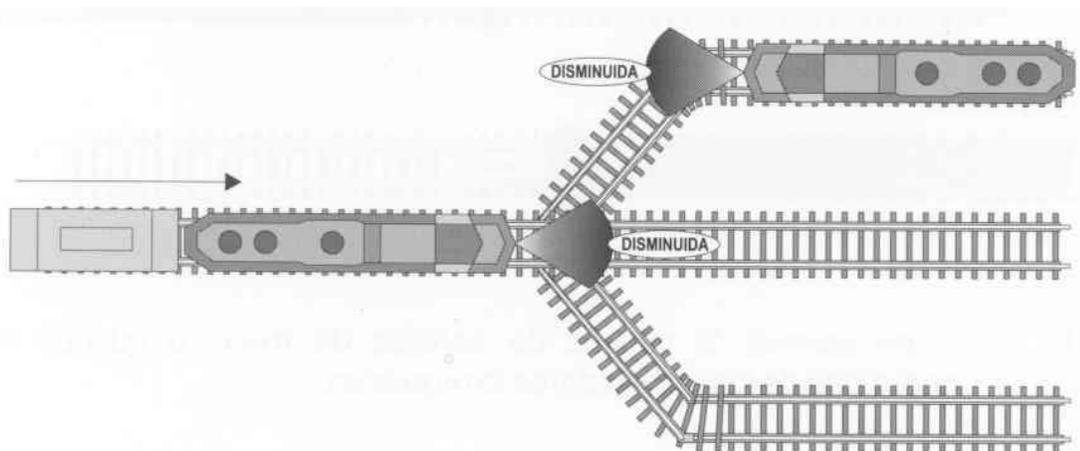
Se deberá prender la farola delantera brillante al frente de cada tren, salvo cuando la luz deba ser disminuida o apagada de acuerdo a las disposiciones contenidas en el presente reglamento.



5.9.1 Disminuir la intensidad de la luz de la farola

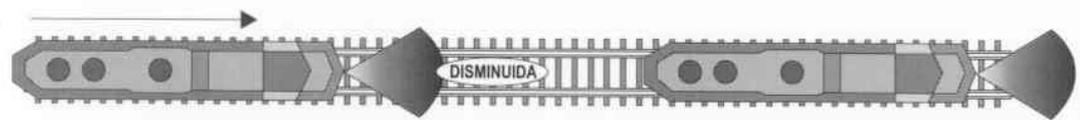
Salvo cuando la máquina se aproxime y pase sobre un cruceo público a nivel, se deberá disminuir la intensidad de la luz de la farola delantera durante cualquiera de las condiciones siguientes:

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



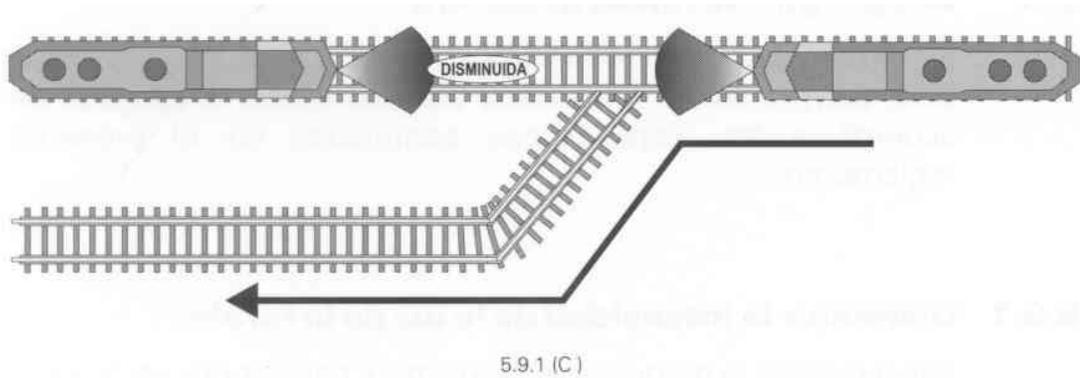
5.9.1 (A)

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

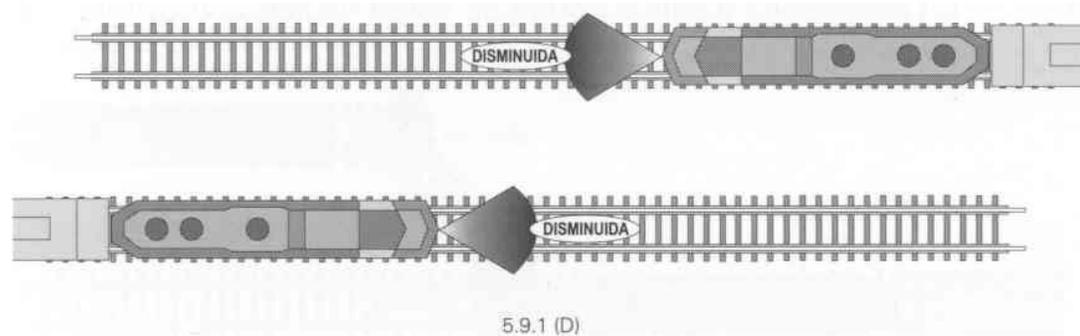


5.9.1 (B)

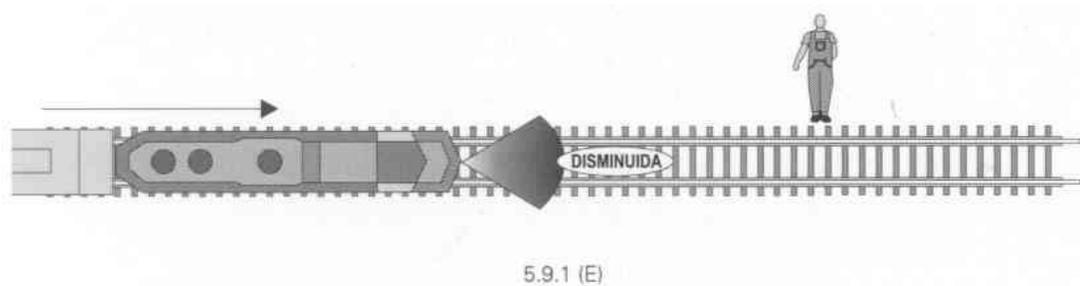
3. En un territorio sin señales, cuando la máquina esté parada en la vía principal, esperando la aproximación de un tren.



4. Cuando se aproxime y pase la parte del frente y la parte posterior de un tren en una vía adyacente.



5. Para permitir la pasada de señales de mano o cuando la seguridad de los Trabajadores lo requieran.



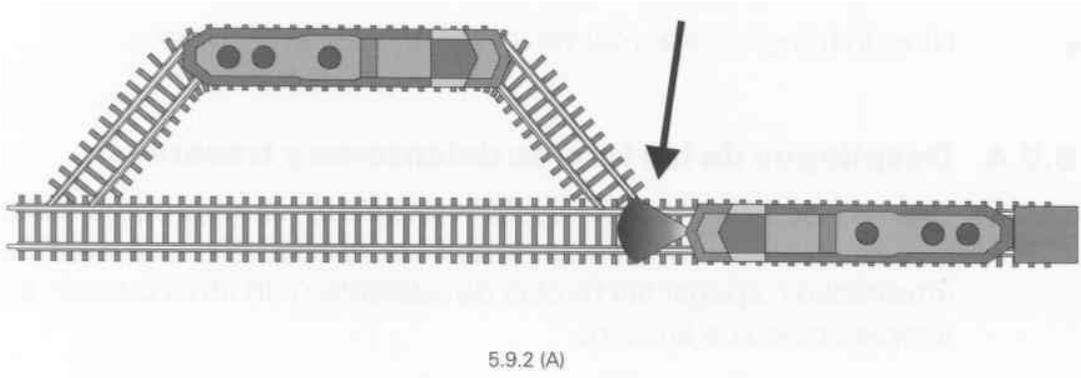


5.9.2. Farola delantera apagada

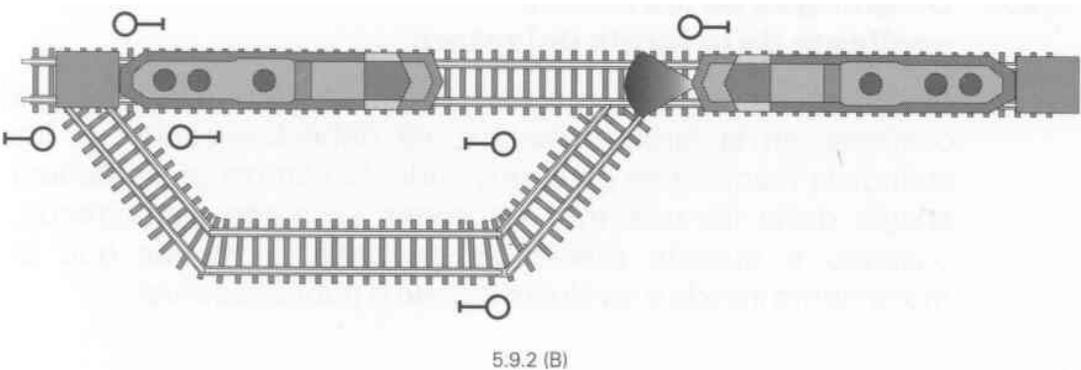
Se deberá apagar la farola delantera bajo cualquiera de las condiciones siguientes:

- A) Cuando el tren esté detenido librando la vía principal para encontrar un tren. Sin embargo, una farola delantera apagada no indica a un tren opuesto que hay un tren librando la vía principal.

NOTA: CAMBIO ALINEADO HACIA VÍA PRINCIPAL



- B) Entre límites del sistema de tramos, cuando el tren esté detenido en la vía principal para encontrar un tren aproximándose por la misma vía.





5.9.3 Falla de la farola delantera

Si falla la farola delantera del tren, las luces de reguera deberán ser encendidas, si así está equipado. La falla de la farola delantera deberá ser reportada al Despachador de Trenes.

Por la noche si fallan la farola delantera y las luces de reguera y ninguna otra máquina puede ser usada como máquina delantera, continúe el movimiento con una luz blanca exhibida en la máquina delantera. Se deberá detener el tren antes de llegar a cada crucero a nivel para que un miembro de la tripulación en tierra pueda dar advertencia hasta que el crucero sea ocupado a menos que:

- Las barreras del crucero estén totalmente horizontal.
- Ningún tránsito se aproxime o esté parado en el crucero.

5.9.4 Despliegue de las farolas delanteras y traseras

Cuando las máquinas se estén moviendo, los miembros de la tripulación deberán encenderlas, pero podrán disminuir la intensidad o apagar las farolas de adelante o de atrás cuando se acople equipo de arrastre.

5.9.5 Desplegar las luces de reguera

Se deberá desplegar luces de reguera, si están disponibles, al frente del tren cuando la farola delantera esté en brillante.

5.9.6 Despliegue de luz blanca oscilante de la farola delantera

Si la máquina de adelante está equipada con una luz blanca oscilante en la farola delantera, se deberá encender la luz cuando la máquina se esté moviendo. Sin embargo, se deberá apagar dicha luz mientras los trenes se estén encontrando, pasando o durante maniobras de patio, a menos que el movimiento invada o involucre cruceros públicos a nivel.

5.9.7 Despliegue de la luz roja oscilante o centellante

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



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

La luz roja avisa al tren que está aproximándose por la misma vía o vía adyacente, que deberá detenerse inmediatamente y que solo podrá proceder después de que la vía esté segura para el paso de trenes. Se deberán apagar las luces rojas centelleantes cuando ya no se necesiten.

El despliegue de estas luces no modifica los requisitos de la regla 6.19 (protección con banderas) o 6.23 (Parada de emergencia o fuerte movimiento de slack).

5.9.8 Despliegue de la luz del techo de la cabina

Si la máquina está equipada con una luz ámbar o blanca que gira o centellea en el techo de la misma, se deberá desplegar en la máquina de control.

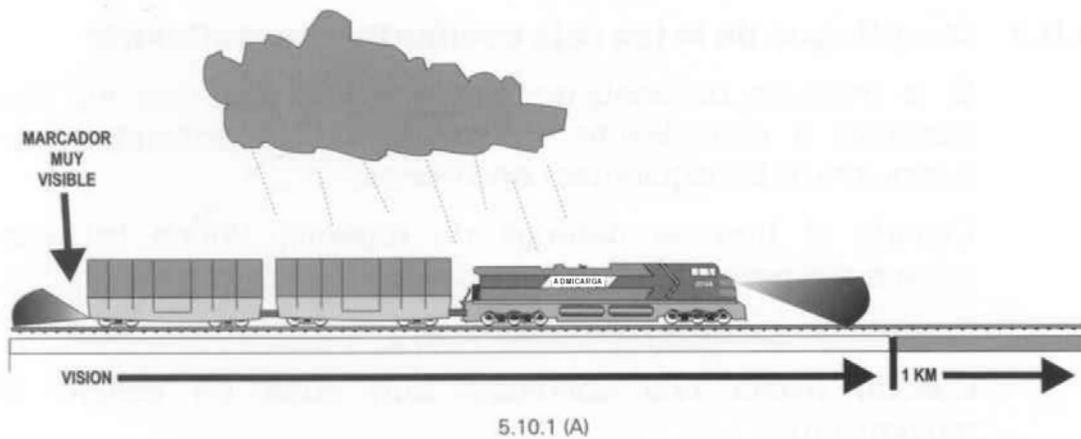
5.10 Marcadores

Un marcador deberá ser exhibido para indicar la parte posterior del tren.

5.10.1 Marcadores muy visibles

Se deberá desplegar un marcador muy visible en la parte posterior de cada tren como sigue:

- (a) Empezando 1 hora antes del ocaso, hasta 1 hora después del amanecer; y
- (b) Cuando las condiciones climatológicas restrinjan la visibilidad a menos de 1 kilómetro.



Un marcador equipado con una celda fotoeléctrica se iluminará automáticamente a la hora apropiada.

Cuando una máquina este operando sin equipos de arrastre o esté en la parte posterior del tren, la farola trasera con luz tenue podrá ser usada como el marcador.

Inspección del Marcador

Cuando un marcador muy visible es requerido, un Trabajador calificado deberá inspeccionarlo en la terminal inicial y en cada punto de cambio de tripulación. Para determinar si el marcador está funcionando correctamente, el Trabajador lo inspeccionará por medio de observación o por medio del despliegue del telémetro en la cabina de la máquina. El maquinista deberá ser informado inmediatamente de los resultados de la inspección.

5.10.2 Marcadores alternativos

Se deberá desplegar un reflector, una bandera roja o una luz portátil en la parte posterior del tren como marcador, cuando cualesquiera de las siguientes condiciones existan:

- Un marcador muy visible no es 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 está inutilizada y no puede ser movida y un marcador muy visible no puede estar desplegado en la parte posterior de la parte que va a ser movida;
- El marcador muy visible deje de funcionar durante el viaje. Si esto ocurre, notifique al Despachador de Trenes y mueva el tren al próximo lugar delantero donde el marcador muy visible puede ser reparado o reemplazado.

5.11 Número de Identificación de la máquina

Los trenes serán identificados por el número de la máquina, agregando la dirección cuando sea requerida. Cuando la máquina de otra compañía es utilizada, las iniciales de la compañía precederán al número de la máquina. Cuando un tren consista de más de una máquina o cuando dos o más máquinas estén acopladas, solamente el número de una máquina estará iluminado como el número de identificación. Cuando sea práctico, se deberá usar el número de la máquina de Guía.

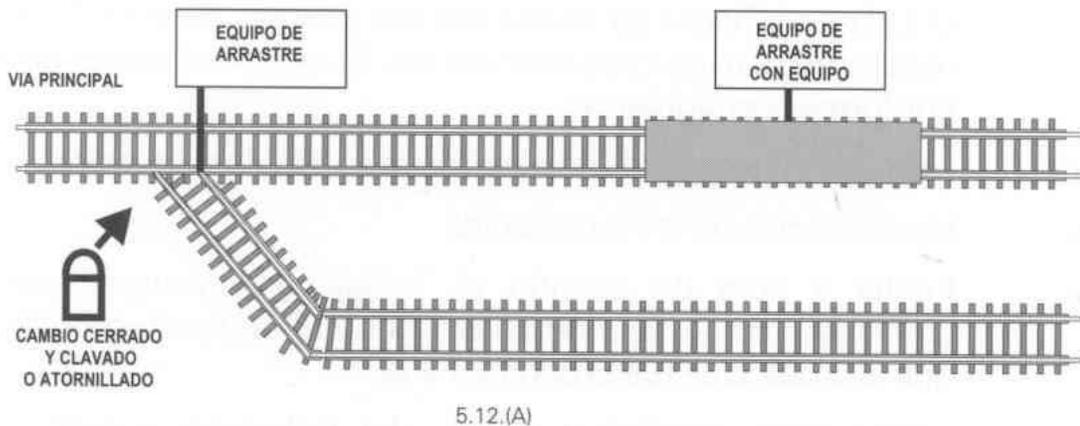
5.12 Protección a equipos de Arrastre ocupados con equipo

Esta regla describe los requisitos para proteger el equipo de arrastre ocupados con equipo.

A. En una vía principal

Uno de estos dos métodos o una combinación de estos deberán ser proporcionados:

1. Cada cambio operado manualmente que proporcione acceso directo a la parte de la vía principal donde el equipo de arrastre esté localizado, deberá ser alineado en contra del sentido de esa vía, y asegurado con un candado de cerradura eficaz, clavado o atornillado. Deberán ser desplegadas señales de advertencia en o cerca de cada cambio.



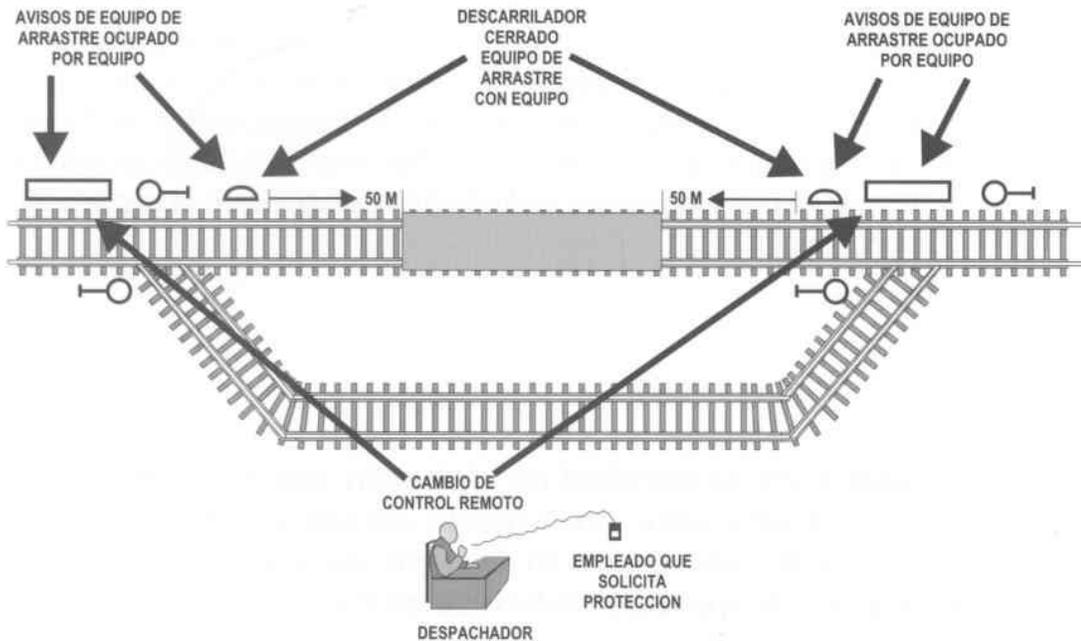
2. Si los cambio de control remoto proporcionan acceso directo a la vía principal donde el equipo de arrastre ocupado por el equipo de Vía esté localizado, el Despachador alineará el cambio en contra del movimiento a esa vía y aplicará los candados de seguridad en la consola de control para prevenir el movimiento hacia esa vía. El despachador de Trenes deberá completar las tareas arriba mencionadas antes de informar al Trabajador que solicitó la protección, que la misma fue proporcionada.

Los aparatos de obstrucción no deberán ser quitados hasta que el trabajador encargado de los ocupantes del equipo de arrastre con equipo de Vía (o un representante designado) informe al Despachador de Trenes que la protección ya no es requerida.

- a) Las señales de advertencia deberán ser exhibidas en o cerca de cada cambio de control remoto.
- b) Además, un descarrilador capaz de restringir el acceso a la parte de la vía principal donde el equipo de arrastre ocupado por el equipo de vía esté localizado, deberán ser colocados por lo menos a 50 metros del extremo del equipo de arrastre ocupado con el equipo de vía. El descarrilador deberá estar cerrado en la posición de descarrilar con un candado de cerradura eficaz. Las señales de advertencia deberán ser exhibidas en cada descarrilador.
- c) El Despachador de trenes deberá guardar durante 15 días el registro escrito de cada notificación. El registro deberá 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 de arrastre con el equipo fue notificado que la protección fue proporcionada.
- Fecha, hora, nombre y puesto del Trabajador autorizando a remover la protección.

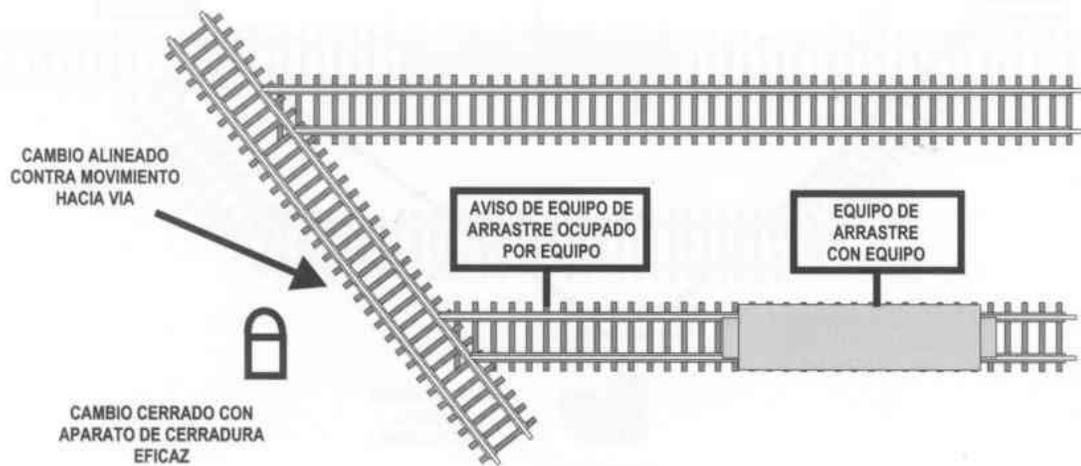


5.12 (B)

B. En otra vía que no es vía principal

Uno de los siguientes tres métodos de protección o una combinación de estos mismo deberán ser proporcionados:

1. Cada cambio operado manualmente que proporcione acceso directo a la vía donde el equipo de Arrastre (ocupado con Equipo de Vía) esté localizado, deberá ser alineado en contra del movimiento a esa vía y asegurado con un candado de cerradura eficaz. Las señales de advertencia deberán ser exhibidas en o cerca de cada cambio.

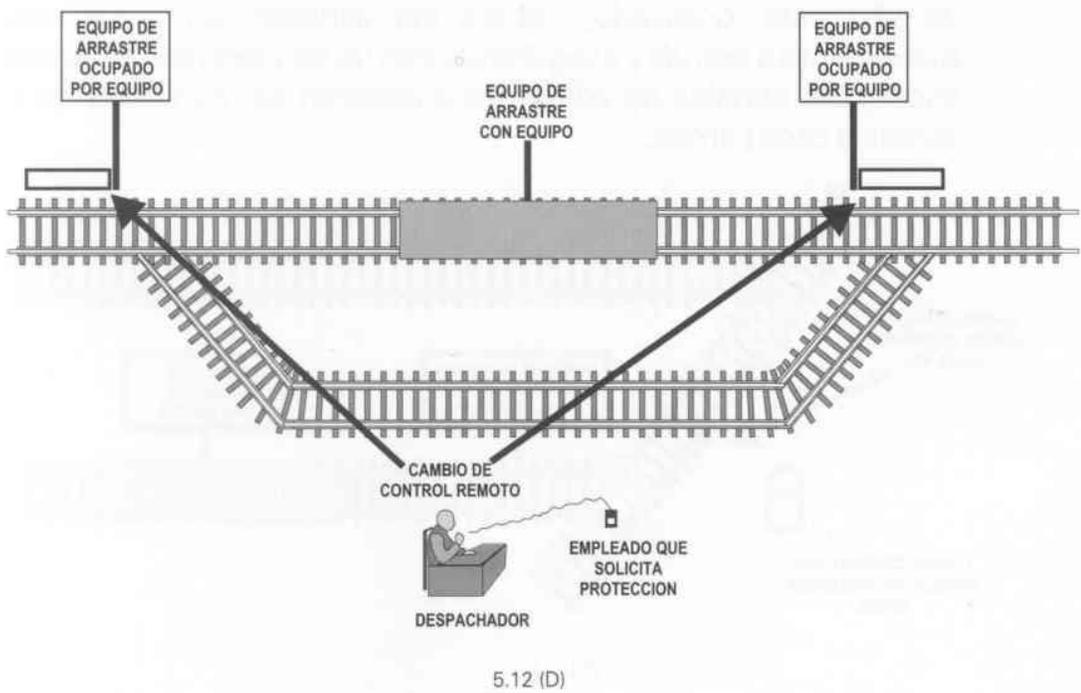


5.12 (C)

2. Si los cambio de control remoto proporcionan acceso directo a la vía donde el Equipo de Arrastre ocupado por el Equipo de Vía están localizados, el Despachador de Trenes deberá alinear el cambio en contra del movimiento a esa vía y aplicará condados de seguridad a la consola de control para prevenir el movimiento hacia esa vía. El despachador de Trenes deberá completar las tareas arriba mencionadas antes de informar al Trabajador que pidió la protección, que la protección fue proporcionada.

Los candados de seguridad no deberán ser quitados hasta que el Trabajador encargado de los ocupantes del equipo de Arrastre con el Equipo de Vía (o un representante designado) informe al Despachador que la protección ya no es requerida.

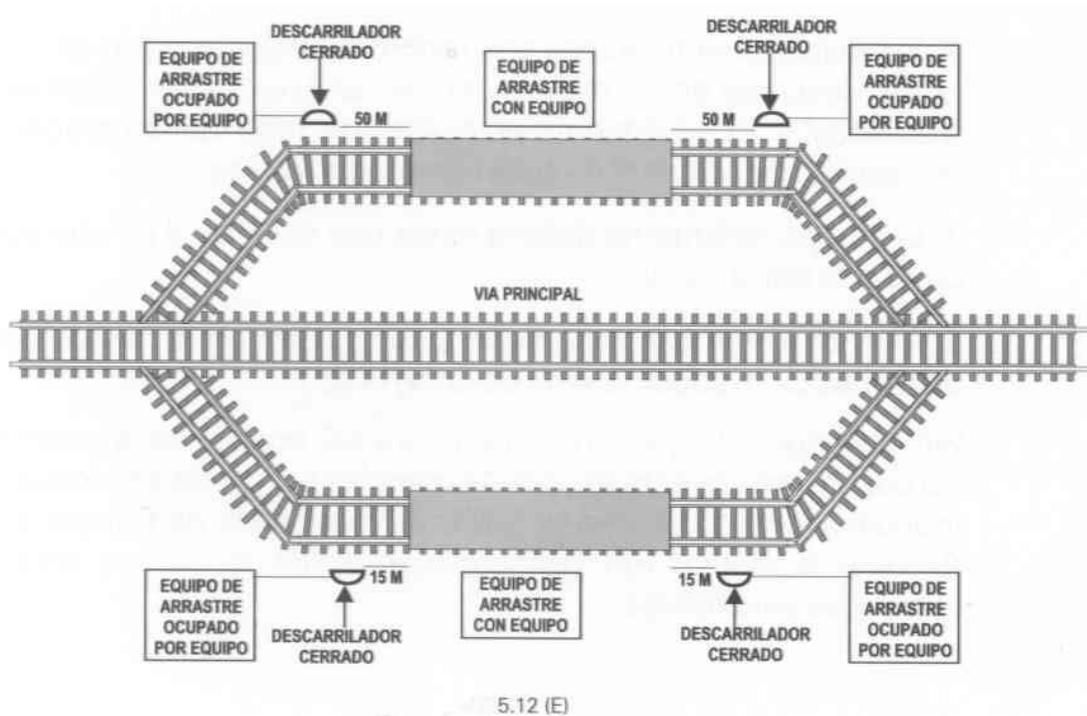
- a) Las señales de advertencia deberán ser exhibidas en o cerca de cada cambio de control remoto.



- b) El despachador deberá guardar durante 15 días el registro escrito de cada notificación. El registro deberá contener la siguiente información.
- Nombre y puesto del Trabajador solicitando protección.
 - Identificación de la vía protegida.
 - Fecha y hora de cuando el Trabajador encargado de los ocupantes del Equipo de Arrastre con el Equipo de Vía fue notificado que la protección fue proporcionada.
 - Fecha, hora, nombre y puesto del Trabajador autorizado a remover la protección.
3. Un descarrilador capaz de restringir acceso a la parte de la vía donde el Equipo de Arrastre ocupado con el Equipo de Vía está localizado deberá cumplir con los requerimientos de protección cuando el descarrilador está:
- a) Colocado a por lo menos 50 metros del extremo del Equipo de Arrastre ocupado con el Equipo de vía.
 - b) Colocado a por lo menos 15 metros del extremo del Equipo de Arrastre ocupado con el equipo de Vía donde la velocidad máxima en esa vía es 10 KPH.



Las señales de advertencia deberán ser desplegadas en cada descarrilador.



C. Señales de Advertencia

Cuando una señal de advertencia sea colocada o exhibida para proteger al equipo de Arrastre ocupado con el equipo de Vía, se deberá cumplir con lo siguiente:

1. El equipo de Arrastre ocupado con el personal no deberá estar acoplado o ser movido.
2. El equipo rodante no deberá pasar la señal de advertencia
3. El equipo rodante no deberá ser colocado en la misma vía de una manera que pudiera obstruir o reducir la visibilidad de los miembros de la tripulación a la Señal de advertencia.

5.13 Protección de Trabajadores por medio de Señal azul

Esta regla describe los requisitos para proteger a los Trabajadores de la Administradora que inspeccionan, prueban, reparan y proporcionan servicio al



equipo rodante. Particularmente porque estas tareas requieren que los Trabajadores estén trabajando debajo, dentro, cerca de o entre el equipo rodante, los Trabajadores están expuestos a lesiones potenciales debido al movimiento del equipo.

A. Significado de la Señal Azul

Una señal azul significa que los Trabajadores están debajo, dentro, cerca de o entre él equipo rodante y requiere que:

1. El equipo rodante no sea acoplado o movido, excepto en los casos descritos en “El movimiento en el Area de Servicios de Máquinas” y “El movimiento en el Area de Taller de Reparación de Equipos de Arrastre” de acuerdo a estas Reglas.
2. El equipo rodante no deberá pasar una señal azul en una vía protegida por la señal.
3. Otro equipo rodante no deberá ser puesto en la misma vía para obstruir o reducir la vista de la Señal azul.

Sin embargo, el equipo rodante podrá ser puesto en la misma vía cuando sea puesto en vías designadas al área de servicio de máquinas o vías del área de taller de reparación de Equipo de Arrastre o cuando un descarrilador divida la vía en áreas separadas para trabajar.

4. El equipo rodante **NO** deberá entrar en una vía cuando una Señal azul esté exhibida a la entrada de esta.

Las señales azules o Señales azules de control remoto deberán ser exhibidas para cada cuadrilla o grupo de Trabajadores que laboren debajo, cerca de, dentro o entre el equipo rodante.

PROTECCIÓN REMOVIDA. Las señales azules podrán ser removidas solamente por la persona del grupo que las colocó.

B. Como proporcionar protección

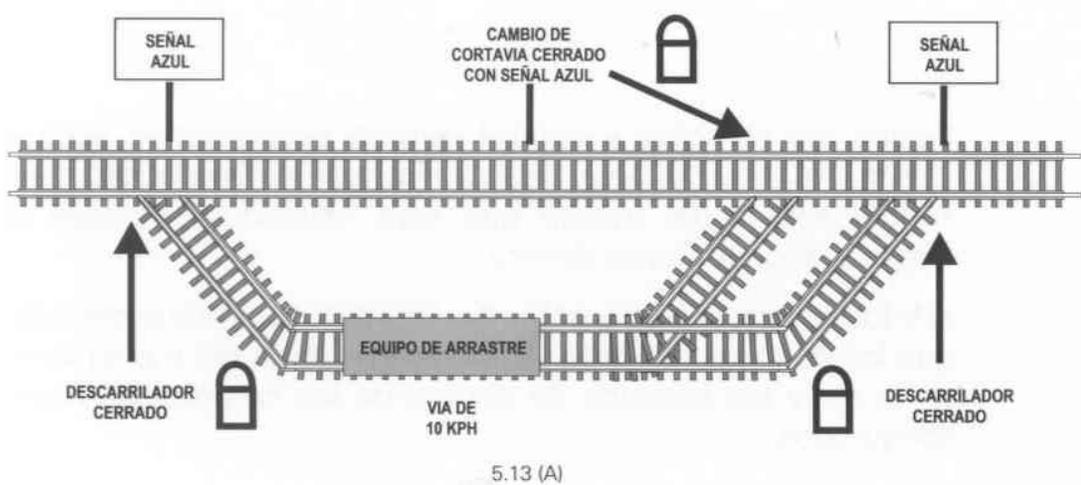
Cuando los Trabajadores estén laborando dentro, debajo, cerca de, o entre el equipo rodante y expuestos a lesiones potenciales, la protección deberá ser proporcionada como sigue:

En una vía principal. Una señal azul deberá ser colocada a cada extremo del equipo rodante.



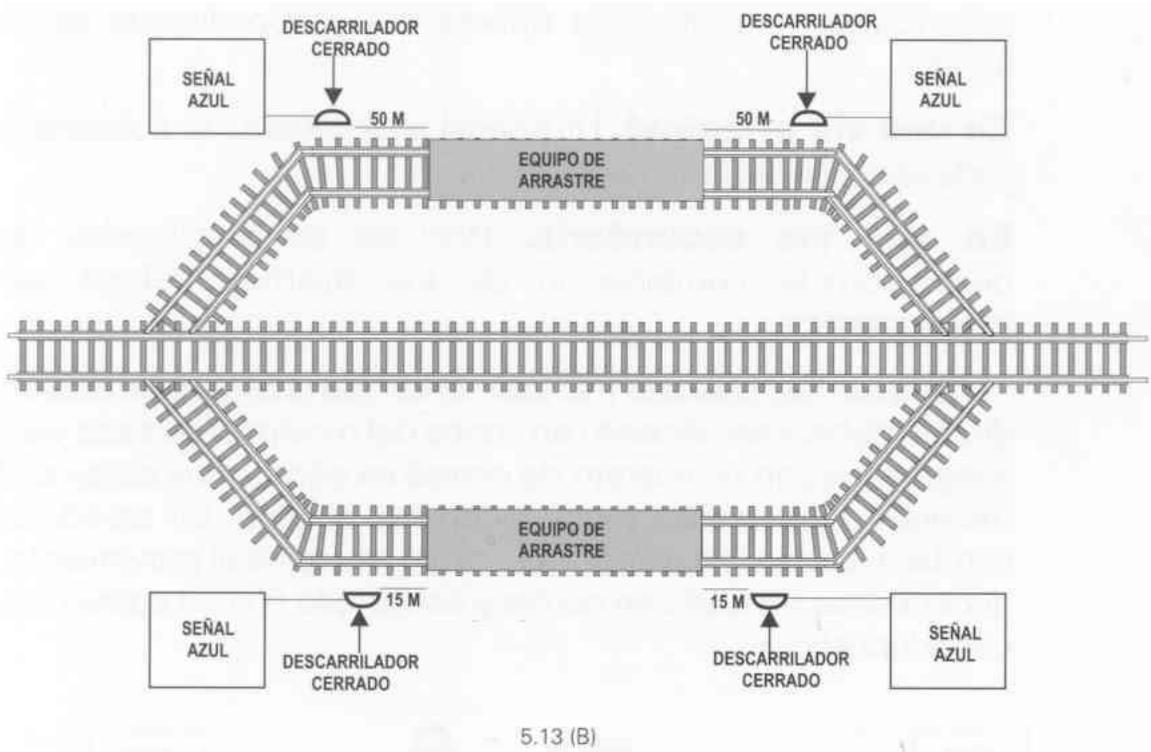
En una vía secundaria. Uno de estos métodos de protección o la combinación de los mismos deberá ser proporcionada.

1. Cada cambio operado manualmente que proporcione acceso directo deberá ser alineado en contra del movimiento a esa vía y asegurados con un aparato de cerradura eficaz. Una señal azul deberá ser puesta en o cerca de cada cambio. En adición del cambio o corta vía cuyas puntas están de frente al movimiento, deberá estar alineado en contra y asegurado con un aparato de cerradura eficaz.



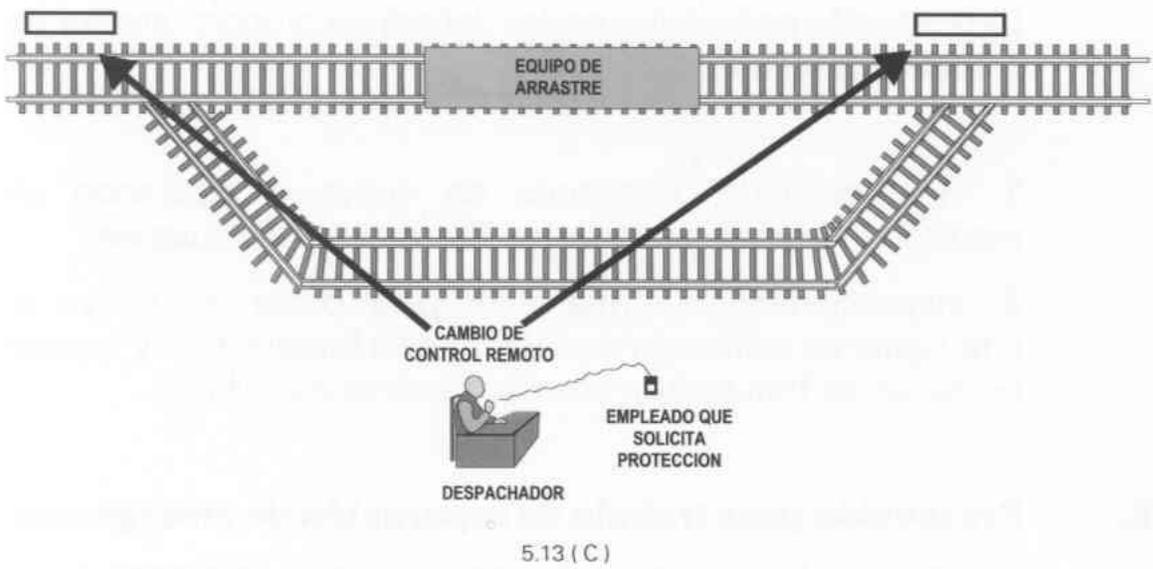
2. Un descarrilador que restrinja el acceso a la vía donde se realizarán trabajos deberá ser cerrado en posición de descarrilar con un aparato de cerradura eficaz:
 - a) Colocado a por lo menos 50 metros del extremo del equipo rodante que va a ser protegido.
 - b) Colocado a por lo menos 15 metros del extremo del equipo rodante en una vía designada al servicio de máquinas o vía de taller de reparación del Equipo de Arrastre donde la velocidad está limitada a 10 KPH.

Una señal azul deberá ser exhibida en cada descarrilador.



Donde los cambios a control remoto proporcionen acceso directo, el jefe del área deberá informar al Despachador de Trenes acerca del trabajo que será realizado. Entonces el Despachador de Trenes deberá:

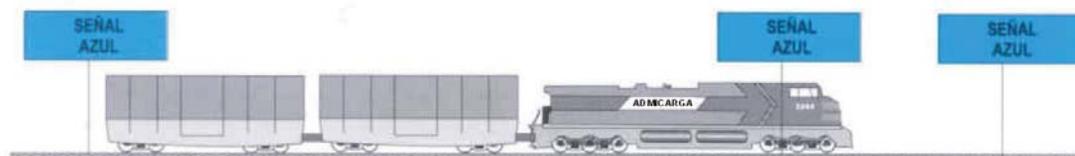
- Informar al jefe responsable del área que solicitó la protección que los cambios han sido alineados en contra del movimiento en la vía y los aparatos de control de los cambios han sido asegurados.
- No remover los candados de cerradura a menos que el jefe del área que solicitó la protección diga que es seguro hacerlo.
- Guardar por 15 días un registro escrito de cada notificación que incluya:
 - El nombre y el puesto del jefe que solicitó la protección.
 - Identificación de la vía involucrada.
 - La fecha y la hora de cuando el jefe fue notificado que la protección fue proporcionada.
 - La fecha, hora y el nombre y puesto del jefe que autorizó remover la protección.



C. Señal azul visible al Maquinista

Además de proporcionar la protección requerida “En una vía Principal” y “En una Vía Secundaria”, cuando los Trabajadores están debajo, dentro, cerca de o entre una máquina o equipo rodante acoplado a una máquina, se deberá proceder a lo siguiente:

1. Una señal azul deberá ser colocada a la máquina de control.
2. Una señal azul deberá estar visible al Maquinista o al Trabajador que controla la Máquina.





D. Protección para los Trabajadores inspeccionando marcadores

La protección por señales azules deberá ser proporcionada a los Trabajadores cuando están:

1. Reemplazando, instalando de nuevo o reparando un marcador y la parte posterior del Tren está en cualquier vía.
2. Inspeccionando un marcador para poner de nuevo el interruptor de activación o cubrir la celda fotoeléctrica y la parte posterior del Tren está en una vía que no es la principal.

E. Protección para trabajo de reparación de emergencia

Si una señal azul no está disponible para proteger a los Trabajadores que estuvieran realizando reparaciones de emergencia debajo, dentro, cerca de o entre una máquina o un equipo rodante acoplado a una máquina, el Trabajador que controla la máquina deberá ser notificado y las acciones descritas en éste reglamento deberán ser llevadas a cabo para proporcionar protección a los Trabajadores.

F. Movimiento en el área de servicio de máquinas

Una máquina no deberá entrar en un área designada a servicio de máquinas hasta que la protección de señal azul sea removida de la entrada. La máquina deberá detenerse antes de acoplarla con otra máquina.

Una máquina no deberá salir del área designada a servicio de máquinas, a menos que la Señal azul sea 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 del área de servicio de máquinas deberá ser restablecida inmediatamente después de que la máquina entre o salga del área.

Una máquina protegida por Señales azules puede ser movida en una vía designada para el servicio de máquinas cuando:

1. Un trabajador autorizado opere la máquina bajo la dirección del jefe.
2. La señal azul ha sido removida de la máquina de control para mover la máquina de nuevo.
3. Todos los miembros de la tripulación han sido advertidos del movimiento por el Despachador de Trenes.



G. Movimiento en el área de Taller de Reparación de Equipo de Arrastre

Cuando el equipo rodante este en vías del taller de reparación y está protegido por Señales azules, un remolcador lo podrá reubicar solo cuando:

1. Los Trabajadores hayan sido advertidos del movimiento.
2. Un Trabajador autorizado por el jefe del área correspondiente que opera el Remolcador bajo la dirección del jefe inmediato.

5.14 Señales de protección al equipo

Cuando una Señal dice:

ALTO-(CARRO TANQUE CONECTADO);
ALTO-HOMBRES TRABAJANDO;
TRABAJADORES LABORANDO;
CONEXIONES DE SERVICIO; O

Una advertencia similar es exhibida en una vía o Equipo de Arrastre, el Equipo de Arrastre no deberá ser acoplado o movido. Otro equipo no deberá ser colocado en la misma vía de manera que pueda obstruir o reducir la visibilidad de la señal.

5.15 Señales exhibidas inadecuadamente

Si una señal o bandera está exhibida inadecuadamente o ausente del lugar donde normalmente está exhibida, considere la Señal como exhibiendo la indicación más restrictiva.

Los Trabajadores deberán reportar inmediatamente al Despachador de Trenes, las señales exhibidas inadecuadamente o señales Fijas, banderas o Señales apagadas o faltantes.

5.16 Observación y transmisión de Señales

Los miembros de la tripulación en la cabina de control de la máquina deberán estar siempre atentos y alerta a las Señales.

Tan pronto como estas sean visibles o audibles, los miembros de la tripulación deberán comunicarse claramente entre ellos, el nombre o aspecto de las Señales



que están afectando su Tren. Deberán continuar observando las señales y avisar cualquier cambio de aspecto hasta que el tren haya pasado la Señal. Si no se ha cumplido inmediatamente con la Señal, los otros miembros de la tripulación deberán recordar al Maquinista y/o Conductor del requerimiento de la regla. Si los miembros de la tripulación no recibieran respuesta o si el maquinista y/o Conductor no pudieran responder, ellos deberán tomar acciones inmediatas para obtener la seguridad del Tren, pudiendo utilizar la válvula del freno de emergencia para detener el Tren, en caso de ser necesario.



6. MOVIMIENTO DE TRENES Y MAQUINAS

6.1 Repetir Instrucciones

Un Trabajador que reciba instrucciones o información verbalmente sobre los movimientos del Tren o de la máquina, deberá repetirlas a todos los miembros de la tripulación.

6.2 Iniciando movimiento

Antes de iniciar el movimiento en una vía principal, el Maquinista o el Conductor deberán:

Recibir una Autorización de Tramo de Vía y

Recibir del Despachador de Trenes o Jefe de Patio, todos los Boletines de Vía que sean necesarios, entregando una copia y recabando firma de recibido de los demás miembros de la tripulación.

6.3 Autorización de la vía principal

No se deberán ocupar las vías principales a menos que sea autorizado por las siguientes disposiciones:

- Regla 6, 13 (Limites de Patio)
- Regla 10, 1 (Autorización para Entrar a Limites del Sistema Centralizado de Tráfico de Trenes SCTT)
- Regla 14, 1 (Autorización para entrar a limites de control de Autorización de Tramo de Vía ATV)
- Regla 14, 6 (movimiento contra el sentido del tránsito)
- En aparatos de enlace manuales, autorización verbal del Despachador de Trenes o una Señal controlada que indique proceder.
- Instrucciones Especiales u Ordenes Generales.

6.4 Movimientos en retroceso

Se deberán hacer los movimientos en retroceso en la vía principal a velocidad restringida, solamente dentro de los límites donde un Tren tiene autorización para ocupar la vía.



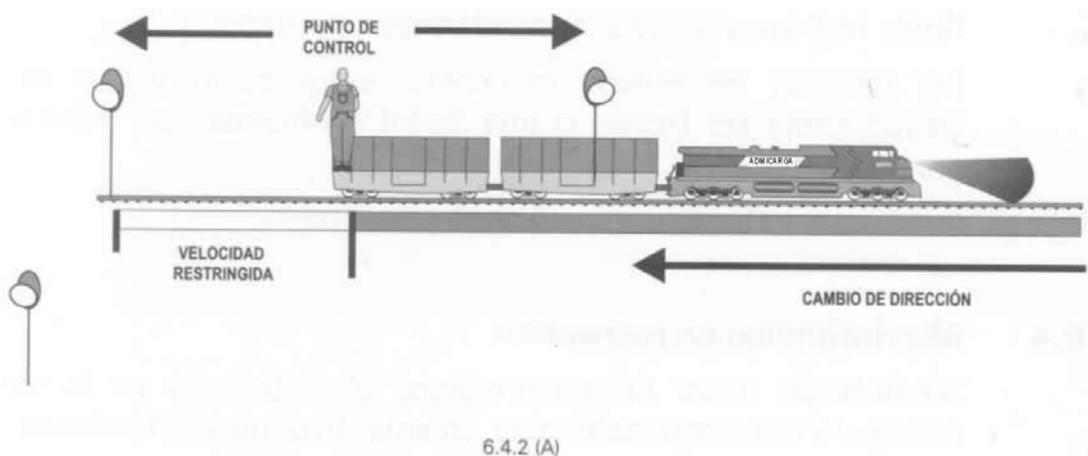
6.4.1 Permiso para movimientos en retroceso

Se deberá obtener el permiso del Despachador de Trenes antes de hacer un movimiento en retroceso, a menos que el movimiento sea dentro del mismo tramo del territorio del SCTT.

6.4.2 Movimientos dentro de puntos de control o aparatos de enlace

A. Puntos de control o enlaces manuales

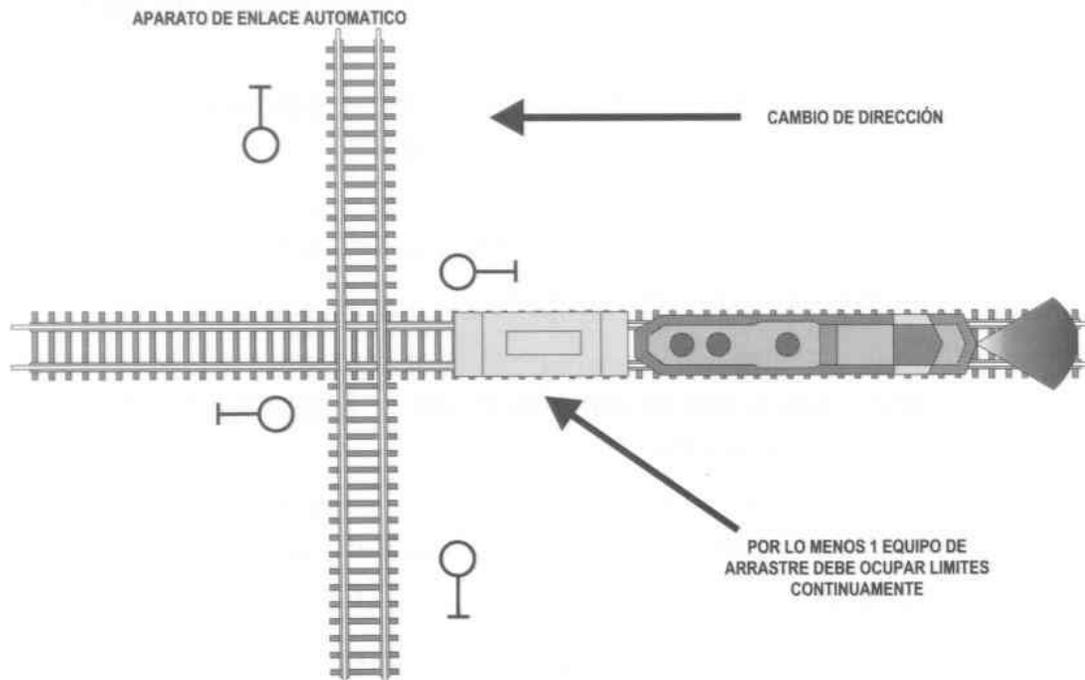
Si el tren se detiene y el extremo de la parte posterior del mismo queda entre las señales anteriores absolutas opuestas de un punto de control o aparato de enlace manual, el movimiento del tren no deberá cambiar de dirección sin autorización del Despachador de Trenes.





B. Enlace Automático

En un aparato de enlace automático, el movimiento del tren podrá cambiar de dirección entre los límites del aparato de enlace, si por lo menos la última unidad del Tren ocupa los límites del enlace continuamente.



6.4.2 (B)

6.5 Manejando Equipo de Arrastre delante de la máquina

Cuando el equipo de Arrastre o máquinas estén siendo empujados y las condiciones así lo requieran, un miembro de la tripulación deberá tomar una posición que sea fácilmente visible en el Equipo de Arrastre o la máquina delantera, o estar delante del movimiento, para proporcionar protección. El equipo de Arrastre o máquinas no deberá ser empujado para ocupar otras vías hasta que sea seguro hacerlo.



Cuando el equipo de Arrastre sea empujado en una vía principal o escape controlado en la dirección autorizada, el movimiento no deberá exceder la velocidad restringida.

6.6 Recoger un miembro de la Tripulación

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

1. El Despachador de Trenes autoriza 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 límites o límites traslapados.
2. El movimiento esté limitado a la autorización del Tren.
3. El movimiento no procederá si obstruye un cruceo privado o público salvo por lo autorizado en la Regla 6.32.1 (Equipo de Arrastre Empujado).
4. El movimiento no será hecho en o dentro de los límites de patio o dentro de los límites de un aparato de enlace.
5. El movimiento no excede la longitud del Tren.
6. El movimiento no exceda de 10 KPH.

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

6.7 Instrucciones para librar al siguiente tren

Si el Despachador de trenes instruye a un tren dentro de los límites del sistema SCTT para que libere la vía principal al tren siguiente, el tren deberá dejar el área indicada antes de que el siguiente tren pueda recibir una indicación de señal restringida.

Determinando la ubicación del siguiente tren por radio u otros medios de comunicación.



6.8 Parado librando para encuentro o paso de Trenes

Un tren que pueda ser encontrado o pasado deberá detenerse por lo menos a 150 metros de la Señal o punto de libraje del cambio sobre el cual el otro Tren pasará, si el largo del tren así lo permite.

6.9 Precauciones al encontrar o pasar

Un tren que requiere entrar al escape deberá detenerse librando el cambio, a menos que esté propiamente alineado para librar la vía principal.

Si un tren detenido en la vía principal recibió notificación del Despachador de Trenes para encontrarse con un tren opuesto, deberá, si es posible, alinear el cambio para que el tren opuesto entre al escape y libre la vía principal.

6.10 Atención a las restricciones

El conductor deberá recordar al Maquinista que el Tren está aproximándose a un área restringida por:

- Límites autorizados.
- Autorización de Tramo de Vía; o
- Boletín de Vía.

El Conductor deberá informar al Maquinista después de que el Tren haya pasado la última estación cuando menos a 3 kilómetros antes de la restricción.

Si el Maquinista no cumple con la restricción, el Conductor deberá detener el tren.

6.11 No Aplica

6.12 No Aplica

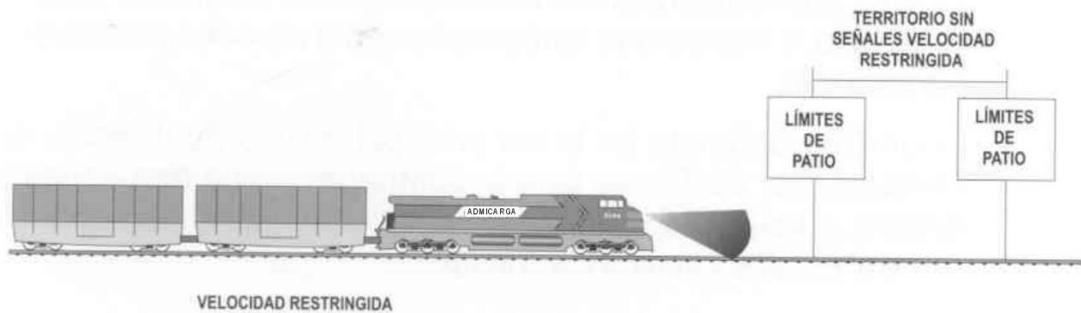
6.13 Límites de Patio

Dentro de los límites de patio, los trenes o máquinas serán autorizadas a usar la vía principal sin protegerse en contra de otros trenes o máquinas. Las máquinas



deberán dar el derecho de paso lo más pronto posible a los trenes que se vayan aproximando.

Todos los movimientos entrando o moviéndose entre los límites de patio deberán ser hechos a la velocidad restringida a menos que se esté operando bajo una indicación de Señal de Tramo que sea más favorable que la de aproximación.

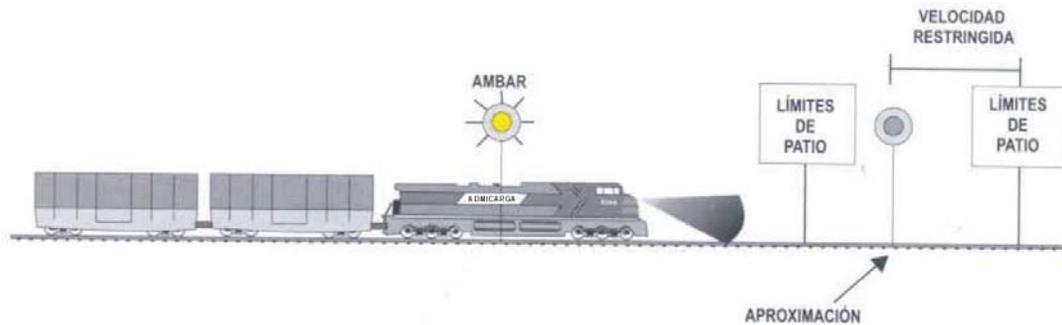


6.13 (A)

Al ser observada o saber con anticipación que una señal de tramo pudiera requerir la velocidad restringida debido a los límites de patio, si está entrando o está dentro de los límites del patio, el movimiento deberá ser a velocidad restringida en la Señal de Tramo, o lo más pronto posible, de acuerdo con el buen manejo del tren.



6.13 (B)



6.13 (C)

Los límites de patio quedarán en vigor a menos que sean modificados por instrucciones Especiales o Boletín de Vía, previa autorización de la Secretaría.

Contra el Sentido del Tránsito

Los movimientos en contra del sentido del tránsito no deberán ser realizados a menos que sean autorizados o protegidos por una Autorización de Tramo de Vía, o Boletín de Vía.

6.14 No Aplica

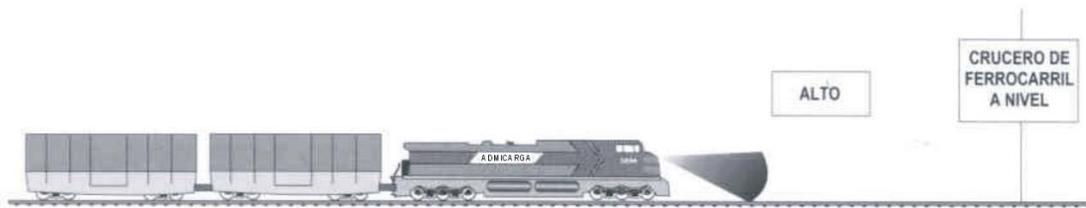
6.15 No Aplica

6.16 Aproximación del Ferrocarril a cruces a nivel y Extremo de Vía Principal Múltiple

Los trenes y máquinas deberán ir preparados para detenerse cuando se aproximen a cruces a nivel y a los extremos de vía principal múltiple, a menos que estas áreas estén protegidas por Señales de tramo o de aparato de enlace.

PROTEGIDO POR SEÑALES DE ALTO

Si las señales de alto protegen estas áreas, el tren deberá detenerse antes de que cualquier parte del tren o máquina pase la Señal de alto.



6.16 (A)

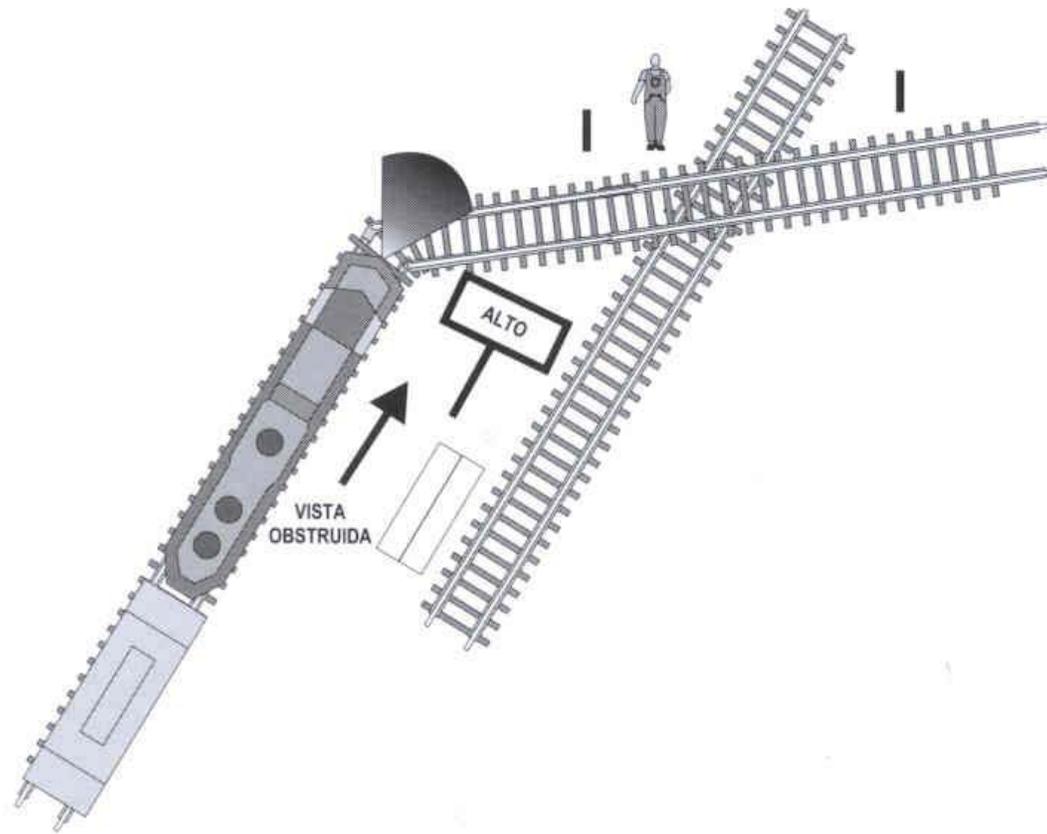
PROTEGIDO POR UNA PUERTA

Si una puerta está alineada en contra de la ruta deseada, los trenes y máquinas deberán detenerse por lo menos 15 metros de obstruir la vía en la ruta contradictoria hasta que la puerta sea cambiada a la posición de alto en la ruta contradictoria.

Donde sea requerido, se restablecerá la puerta a la posición normal después de que el movimiento se haya completado.

VISTA OBSTRUIDA EN LA RUTA CONTRADICTORIA

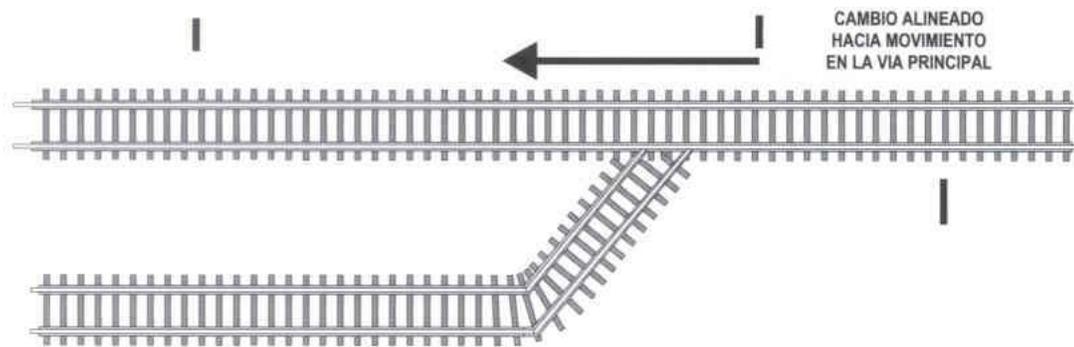
Si un tren debiera detenerse antes de invadir un cruce a nivel del ferrocarril y la vista a la ruta contradictoria está obstruida, un miembro de la tripulación deberá preceder al tren y dar aviso por señales desde el cruce cuando sea seguro proceder.



6.16 (B)

6.17 Cambios a empalmes o acceso Ferroviario

Donde exista un empalme o acceso ferroviario, la posición normal del cambio es a la vía principal.



6.17 (A)

6.18 Parado librando cruceros y empalmes

En un cruce de ferrocarril o empalme, un tren o máquina, no deberá detenerse donde pueda interferir el movimiento de un Tren en otra vía.

6.19 Protección con Banderas

A. Protección con banderas no requerida

La protección con banderas no es requerida en contra de los trenes siguientes en la misma vía, sí la parte posterior del tren esta dentro del sistema SCTT, ATV o en el límite de aparato de enlace:

1) Regla 6.13 (limites de Patio) está en vigor

- A. No Aplica
- B. No Aplica
- C. No Aplica
- D. No Aplica
- E. No Aplica
- F. No Aplica
- G. No Aplica

6.19.1 No Aplica

6.19.2 No Aplica



6.19.3 No Aplica

6.19.4 No Aplica

6.19.5 No Aplica

6.19.6 No Aplica

6.20 Parte de tren dejado en la vía principal

Cuando sea necesario dejar una parte del Tren en la vía principal temporalmente, se deberá ejecutar el siguiente procedimiento:

- Aplicar en forma segura los frenos de mano de los carros para impedir que la parte segregada se mueva; y
- Colocar una luz roja a ½ kilómetro enfrente de la parte segregada del tren para advertir el regreso a los miembros de la tripulación.

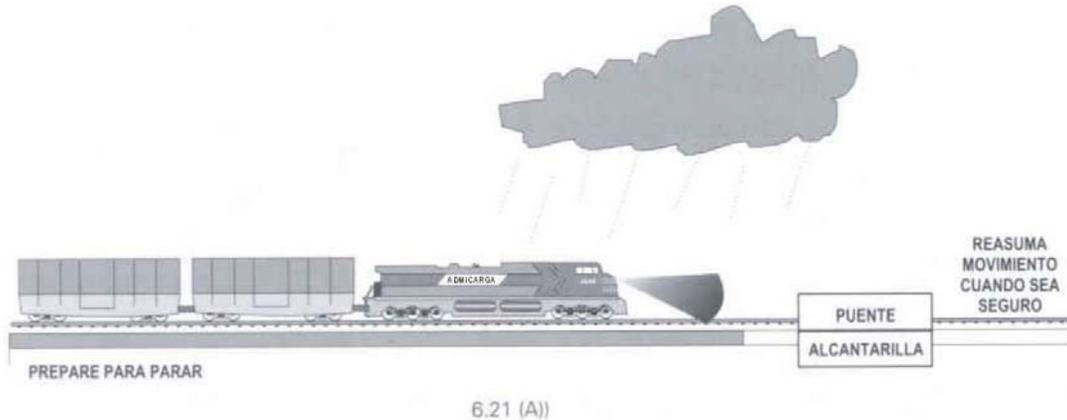
6.21 Precauciones contra condiciones ambientales

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

Cuando las condiciones de visibilidad sean mínimas, controle la velocidad para asegurar que los miembros de la tripulación puedan observar y cumplir con las indicaciones de las Señales.

Durante fuertes lluvias, tormentas o vía inundada, los trenes y máquinas deberán acercarse a puentes, alcantarillas y otros puntos potencialmente peligrosos, preparados para detenerse.

Si no se pudiera proceder con seguridad, deberán detenerse hasta que estén seguros de continuar el movimiento.



El maquinista o el Conductor deberán informar al Despachador de Trenes, de tales condiciones, por el primer medio de comunicación que esté 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 técnicas de vía deberán realizar tan pronto como sea posible, inspecciones especiales, para garantizar la operación segura y eficiente.

6.21.1 Protección contra defectos

Si cualquier defecto o condición que pueda causar un accidente es detectado en vías, puentes, alcantarillas o si cualquier miembro de la tripulación cree que el Tren o máquina ha pasado sobre un defecto peligroso, deberá notificar inmediatamente al Despachador de Trenes, para que emita un boletín de vía, en caso de ser necesario.

6.21.2 Vías inundadas

No se deberá operar trenes y máquinas sobre vías inundadas hasta que la vía haya sido debidamente inspeccionada y verificada por el Departamento de Mantenimiento de Vías y personal de éste departamento la haya declarado apta para operar.

Si el agua está a más de 7 centímetros sobre la parte superior del riel, un supervisor del departamento mecánico deberá autorizar el movimiento. En éste



caso, las maquinas se deberán operar a 10 KPH o menos cuando el agua éste sobre la parte superior del riel.

6.22 Mantener el control de un tren o máquina

Los miembros de la tripulación deberán considerar la velocidad del tren o la máquina, las condiciones de la pendiente y las instrucciones del indicador de aire, para determinar si el tren o máquina están siendo operados con seguridad y bajo control. Si es necesario, se deberá tomar acción inmediata para poner al tren o máquina bajo control.

6.23 Parada de emergencia o fuerte movimiento De Compresión entre acopladores (Slack)

Cuando un tren o máquina es detenido por la aplicación de los frenos de emergencia y ocurre un fuerte movimiento de compresión entre acopladores (slack) mientras se vaya deteniendo el tren o la máquina, deberán comunicarse inmediatamente con el Despachador de Trenes para que proporcione protección.

Inspección del Equipo de Arrastre, máquinas y vías

Todas las máquinas, Equipo de Arrastre y vías, deberán ser inspeccionadas de acuerdo a las Normas Oficiales Mexicanas y demás normas técnicas aplicables al caso.

Tren en una vía adyacente

Un tren en una vía adyacente que reciba una notificación de precaución por el radio, deberá acercarse al lugar a velocidad restringida. El tren deberá detenerse antes de llegar a cualquier obstrucción, después de que sea notificado que la vía está libre podrá continuar su marcha.

6.24 Movimiento en vía doble

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



6.25 Movimiento contra el sentido del tránsito

Los movimientos que se realicen contra el sentido del tránsito deberán ser autorizados por un Boletín de Vía o una Autorización de Tramo de Vía, emitido por el Despachador de Trenes.

Regla 6.13 (Limites del Patio)

Los trenes y máquinas moviéndose contra el sentido del tránsito, deberán acercarse a las Señales de Tramo, aparatos de enlace y con los cambios de resorte con las puntas de agujas enfrentadas preparados para detenerse, a menos que:

- La vía esté libre.
- Los cambios estén alineados propiamente.
- Las señales indiquen proceder.

Sin embargo, esto no aplicará a un cambio de resorte fuera de los límites del aparato de enlace, si el Despachador de trenes ha notificado a los miembros de la tripulación que el cambio está clavado en la posición normal.

6.26 Uso de vías principales múltiples

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

6.27 Movimiento a Velocidad Restringida

Cuando un tren o máquina sea requerido para moverse a velocidad restringida, el movimiento deberá realizarse a la velocidad que permita detenerse antes de llegar al:

- Tren;
- Máquina;
- Equipo de Arrastre de ferrocarril;
- Hombres o equipo obstruyendo la vía;
- Señal de alto; y
- Descarrilador o cambio alineado impropiaamente.



En éste caso, los miembros de la tripulación deberán ir atentos, alertas y pendientes de encontrar rieles rotos y no deberán exceder de 30 KPH. Será indispensable cumplir con estos requerimientos hasta que las ruedas del frente lleguen a un punto donde el movimiento a velocidad restringida ya no sea requerido.

6.28 Movimiento sobre vía Secundaria

Cuando se esté moviendo sobre una vía secundaria, los Trenes o máquinas deberán moverse a una velocidad que no podrá exceder de quince kilómetros por hora, antes de llegar a:

- Tren;
- Máquina;
- Equipo de Arrastre de Ferrocarril;
- Hombres o equipo obstruyendo la vía;
- Señal de Alto; o
- Descarrilador o un cambio impropriamente alineado.

6.28.1 Escapes de dirección asignada

No se deberán usar escapes en un sentido contrario al asignado, a menos que sea autorizado por el Despachador de Trenes.

6.28.2 Parada en escapes librando vía principal

Cuando sea posible, un Tren que esté entrando a un escape no deberá detenerse, hasta que la totalidad del Tren haya librado la vía principal.

6.28.3 Equipo de Arrastre o Equipo dejado en el escape

Se deberá evitar en la medida de lo posible dejar Equipo de Arrastre o equipo en los escapes a menos que sea autorizado por el Despachador de Trenes, o en caso de emergencia. Se deberá notificar inmediatamente al Despachador de Trenes.



6.29 Inspección de Trenes

6.29.1 Inspección de Trenes pasando

Los miembros de las tripulaciones deberán inspeccionar los trenes pasando. 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 arrastrando;
- 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 al tren pasando, deberán avisar a los otros miembros de la tripulación 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 esté siendo inspeccionado por otros Empleados.

Inspecciones desde tierra

Cuando un tren se pare para evitar que otro Tren se encuentre con él o permitir que lo pase, los Trenistas del tren detenido deberán inspeccionar al Tren pasando desde tierra. Si es seguro hacerlo, un miembro de la tripulación deberá cruzar la vía e inspeccionar el lado del Tren pasando por el lado opuesto al Tren que esté detenido.

Detectores de advertencia al lado de la vía e inspecciones

Los miembros de la tripulación deberán estar enterados de los detectores de advertencia al lado de la vía y de las Señales de personas inspeccionando su Tren. Si ellos reciben una Señal de alto o el detector de advertencia al lado de la vía indica alguna falla en el equipo, los miembros de la tripulación deberán detener



su Tren inmediatamente para una inspección. No deberán continuar hasta que el movimiento del Tren sea seguro.

6.29.2 Inspección del Tren por la tripulación

Cada vez que un tren se detenga, se inspeccionará el total de unidades a pie. En caso de que las condiciones físicas de la topografía no permitan completar dicha inspección, el tren será puesto en marcha sin exceder de 10 KPH hasta donde sea posible o necesario para completarla. Las inspecciones deberán realizarse causando la menor demora posible al tren.

Mientras el tren esté en movimiento, los miembros de la tripulación deberán ir pendientes de su Tren frecuentemente, buscando indicaciones de defectos, especialmente cuando se esté moviendo sobre las curvas.

Cuando estén inspeccionando su Tren, los miembros de la tripulación deberán observarlo cuidadosamente buscando lo siguiente:

- Ejes sobrecalentados;
- Frenos pegados;
- Ruedas resbalando;
- Ruedas posicionadas impropriamente en el riel; (Descarriladas)
- Equipo arrastrando;
- Contenido inseguro;
- Humo o fuego;
- Cualquier otra condición que pudiera representar un peligro para la operación segura del Tren.

Los miembros de la tripulación que descubran defectos mientras que el Tren se está moviendo, deberán detener el Tren inmediatamente y corregir cualquier defecto si es posible. Si el equipo de Arrastre defectuoso debe ser cortado del Tren, no deberán intentar mover el Equipo de Arrastre hacia el punto donde va a ser removido a menos que sea seguro hacerlo.

Cuando un Equipo de Arrastre está siendo removido debido a un eje sobrecalentado o exista fuego, deberá estar completamente extinguido y deberán tomarse precauciones para evitar que se vuelva a incendiar.



6.30 Subir o bajar pasajeros

Cuando un Tren de pasajeros está subiendo o bajando pasaje, un Tren, máquina o unidad de equipo, no deberá pasar entre sí y el andén de la estación que está siendo usado a menos que sea protegido.

6.31 Velocidad Máxima autorizada

El Conductor y Maquinista serán responsables de no exceder la velocidad máxima autorizada de su Tren.

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

6.32 Cruce a nivel

6.32.1 Equipo de Arrastre empujado

Cuando el Equipo de Arrastre es empujado, sobre un cruce a nivel, un miembro de la tripulación deberá estar en tierra al inicio del cruce para advertir al tránsito, que el cruce va a ser ocupado por el Tren. Para hacer cualquier movimiento sobre el cruce, solamente es necesario recibir la Señal del miembro de la tripulación del Tren que está en tierra. Tal advertencia no es requerida cuando:

- Las barreras del cruce a nivel estén totalmente en la posición más baja;
- Se ve claramente que ningún vehículo se aproxima o está parado en el cruce a nivel.

6.32.2 Aparatos automáticos en Cruce a Nivel

Bajo cualquiera de las condiciones siguientes, un movimiento no deberá obstruir a un cruce a nivel equipado con aparatos automáticos de Señal de advertencia hasta que el aparato haya estado operando por el tiempo suficiente para proporcionar la Señal de advertencia y funcionen las barreras en la posición más baja:

- El movimiento ha sido detenido dentro de los 1000 metros del cruce;
- El movimiento sigue a otro movimiento de cerca.
- El movimiento es en una vía que no es la vía principal o escape.



Los miembros de la tripulación deberán observar todos los aparatos automáticos de advertencia en cruces y reportar al Despachador de Trenes o al área correspondiente cualquiera que no esté funcionando apropiadamente por el primer medio de comunicación que esté disponible.

Cuando un Tren ha sido notificado que los aparatos automáticos de advertencia no están funcionando apropiadamente, el Tren no deberá ocupar el cruce hasta que esté libre de vehículos.

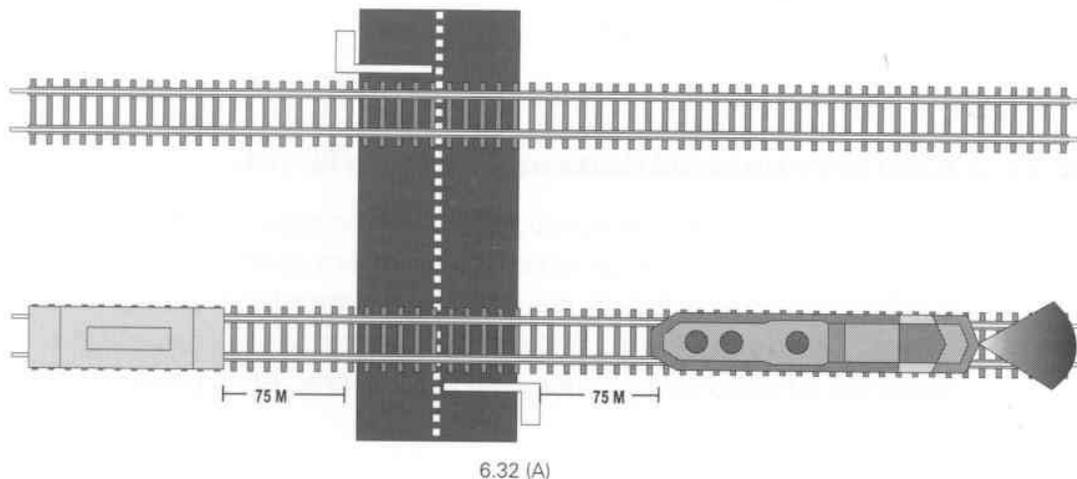
6.32.3 Protección de vías adyacentes

Si un tren o grupo de Equipos de Arrastre es dividido para librar un cruce de camino o está detenido cerca del cruce, cuando sea posible, un miembro de la tripulación deberá estar en tierra para advertir al tránsito de vehículos de los Trenes o las máquinas que se están acercando por las vías adyacentes.

6.32.4 Libraje de Cruces y Circuitos de Señales

Se deberá dejar el Equipo de Arrastre, máquinas o equipo, librando los cruces de camino y los circuitos de Señal de los cruces.

Si es posible, evite dejar Equipo de Arrastre, máquinas o equipo parado a una distancia no menor de 75 metros del cruce del camino cuando haya una vía adyacente.





6.32.5 Activación innecesaria de Señales automáticas de Cruces

No se deberá activar innecesariamente Señales automáticas de cruces dejando cambios abiertos o permitiendo al equipo que esté parado dentro del circuito de control. Si esto no puede evitarse y si las Señales están equipadas para operación manual, un miembro de la tripulación deberá operar manualmente la Señal para el movimiento del tránsito. Un miembro de la tripulación deberá restablecer las Señales para que operen automáticamente antes de que un Tren o máquina ocupe el cruce o antes de que salga de éste.

6.32.6 Obstrucción de Cruces públicos

Un Tren detenido o en movimiento que esté cambiando el Equipo de Arrastre, no deberá obstruir un cruce público por más de 10 minutos.



7. MOVIMIENTO CON EQUIPO DE ARRASTRE

7.1 Movimiento seguro y eficaz

Durante el movimiento de Equipo de Arrastre, los Trabajadores deberán trabajar segura y eficazmente para evitar daños al contenido del Equipo de Arrastre, equipo tractivo, estructuras y otras propiedades.

7.2 Comunicación entre equipos 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 que se van a realizar.

7.3 Precauciones adicionales durante los movimientos

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

- Coches de pasajeros o carros con equipo;
- Equipo de Arrastre Intermodales o remolques en plataformas;
- Cargas de multi-nivel; o
- Equipo de Arrastre con ganado
- Cargas con tapa abierta en peligro de moverse

No será cortada en movimiento o impactada por un Equipo de Arrastre moviéndose por sí sólo, el siguiente equipo:

- Coches de pasajeros.
- Carros con equipo de arrastre-habitación.
- Cargas de alto valor;
- Materiales peligrosos;
- Máquinas;
- Plataformas cargadas con piso deprimido; y
- Plataformas cargadas con módulos de casa-habitación.



7.4 Precauciones para acoplar o mover Equipo de Arrastre o Máquinas

Antes de acoplarse Equipo de Arrastre o máquina, se deberá verificar que estén propiamente asegurados y puedan ser acoplados y movidos en forma segura.

Los acoplamientos se deberán realizar a una velocidad de no más de 6 KPH y posteriormente estirar el Equipo de Arrastre para asegurarse que todos los acoplamientos fueron hechos.

7.5 Comprobación de frenos de mano

Los Trabajadores deberán saber operar el tipo de frenos que están usando. Cuando los frenos de mano deban controlar o prevenir el movimiento de un Equipo de Arrastre, se deberán probar para asegurarse que están operando propiamente antes de usarlos.

7.6 Asegurar Equipo de Arrastre o Máquinas

No se deberá depender de los frenos de aire para estacionar un tren, máquina o equipo de arrastre en un lugar donde esté solo. Se deberán aplicar en forma segura los frenos de mano para prevenir el movimiento del equipo. Si los frenos de mano no son suficientes, las ruedas deberán ser bloqueadas.

Cuando la máquina esté acoplada a un tren o a un Equipo de Arrastre parado en una pendiente, no se deberán aflojar los frenos de mano hasta que el sistema de frenos de aire esté totalmente cargado.

Cuando el Equipo de Arrastre es movido de cualquier vía, se deberán aplicar suficientes frenos de mano al Equipo de Arrastre sobrante para prevenir cualquier movimiento.

7.7 Empuje del Equipo de Arrastre

El Equipo de Arrastre se empujará únicamente cuando no ponga en peligro a los Trabajadores, equipo o contenido del mismo.



7.8 Acoplado o Moviendo Equipo de Arrastre sobre vías en donde el Equipo de Arrastre se está cargando o descargando

Antes de acoplar o mover el Equipo de Arrastre en vías en donde el Equipo de Arrastre esté siendo cargado o descargado, los miembros de la tripulación deberán asegurarse que ha sido removido o desplegado lo siguiente:

- Personas dentro o alrededor del Equipo de Arrastre;
- Andenes;
- Tablas;
- Conexiones y acoples de los carros tanque;
- Bandas transportadoras;
- Tubos de carga o descarga y aparatos o conexiones parecidos;
- Vehículos; y
- Otras obstrucciones.

Las puertas se deberán cerrar y asegurar apropiadamente.

Además, se deberá:

- Tener cuidado de evitar daño a la carga en Equipo de Arrastre que esté parcialmente cargado.
- No manejar Equipo de Arrastre que esté cargado inapropiadamente o desigualmente pues la carga podría moverse, caerse o el Equipo de Arrastre podría descarrilarse o volcarse;
- Devolver cualquier Equipo de Arrastre puesto para cargar o descargar a la ubicación donde fue encontrado, si no ha sido liberado para su movimiento; y

No sacar Equipo de Arrastre vacío de la fabrica o industria hasta que haya sido descargado completamente y esté limpio de residuos.

7.9 Movimiento de Equipo de Pasajeros o de Equipo de Arrastre con módulos de casa-habitación

Antes de cambiar el Equipo de Pasajeros o Equipo de Arrastre cargado con casas-habitación, se deberá:

- Acoplar las mangueras de aire.
- Cargar totalmente el sistema de frenos; y
- Usar la válvula del freno automático cuando se esté haciendo el movimiento.



Cuando esté acoplado el Equipo de Arrastre de Pasajeros o con equipo módulo de casa-habitación, se deberá:

- Parar el movimiento del equipo aproximadamente 15 metros antes de acoplarlo.
- Tener un Trabajador en tierra para dirigir el enganche.

Los acopladores deberán estar completamente comprimidos y estirados para asegurar que las muelas estén cerradas antes de hacer conexiones de:

- Aire;
- Vapor;
- Electricidad.

7.10 Movimiento a través de puertas o portales

Cuando las estructuras superiores o laterales sean estrechas, se deberá cerciorar si el movimiento es seguro.

7.11 Cargar los frenos de aire necesarios

No se deberá manejar equipo de arrastre sin cargar el sistema del freno de aire, a menos que el Equipo de Arrastre pueda ser manejado y parado en forma segura dentro de la distancia requerida. Si es necesario, se deberán acoplar las mangueras de aire y cargar los sistemas de freno a un suficiente número de equipos de arrastre para controlar el movimiento.

7.12 Movimientos sobre Vías de espuela

Cuando el Equipo de Arrastre sea empujado a una vía de espuela, se deberá controlar el movimiento para prevenir el daño al final de la vía y se realizara lo siguiente:

- Parar el movimiento a 50 metros del final de la vía;
- Aplicar los frenos de mano, cuando sea necesario, para control del slack.
- Poner a un miembro de la tripulación a que preceda cualquier movimiento más allá para que pueda realizarse con seguridad; y
- Moverse solamente según la Señal del miembro de la tripulación.



7.13 Protección de Trabajadores en vías de cuenca

Durante los movimientos de Equipo de Arrastre en vías de cuenca, antes de que un miembro del Tren o de un patio se ubique entre máquinas o Equipo de Arrastre en una vía de cuenca para acoplar mangueras de aire o para ajustar aparatos de acoplamiento o antes de que un Trabajador ejecute mantenimiento en una vía de cuenca, la protección deberá ser proporcionada contra Equipo de Arrastre librado del montículo hacia la vía como sigue:

- El Trabajador que pide la protección deberá notificar al Trabajador controlador de los cambios que proporcionan acceso del montículo a la vía donde el trabajo se llevará a acabo.
- Después de ser notificado, el controlador del cambio deberá alinear cualquier cambio de control remoto para evitar el movimiento a la vía de cuenca afectada y aplicar un aparato de cerradura o bloquear el control de ese cambio.
- El controlador del cambio entonces deberá notificar al Trabajador que la protección ha sido proporcionada. La protección será mantenida hasta que el controlador del cambio reciba aviso que el trabajo ha sido terminado y la protección ya no es requerida.



8. CAMBIOS

8.1 Operación de cambios a mano

Los cambios de resorte o de doble control operados a mano son considerados Cambios de Operación Manual y se aplicarán todas las Reglas que gobiernan la operación de estos. Excepto que no deben hacerse volantes sobre estos cambios.

8.2 Posición de cambios

Los Trabajadores que operen cambios o descarriladores serán responsables de la posición del cambio o descarrilador que estén usando. El Trabajador no deberá dejar que ningún movimiento obstruya una vía adyacente hasta que el cambio o el descarrilador de operación a mano sea alineado adecuadamente.

Los Trabajadores operando cambios y descarriladores deberán asegurarse que:

- Los cambios y los descarriladores estén alineados adecuadamente.
- Las puntas de agujas del cambio queden en posición correcta 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 utilizará el pie para aflojar la palanca salvo cuando se esté operando el cambio.
- Después de cerrar un cambio o un descarrilador, deberán inspeccionar que la cerradura esté segura.

Cuando sea posible, los miembros de la tripulación en la máquina deberán observar que los cambios y descarriladores cerca de la máquina estén propiamente alineados.

8.3 Cambios de la vía principal

La posición normal de un cambio en la vía principal es para el movimiento en la misma y deberá ser alineado y cerrado en esa posición.

Sin embargo, el cambio de la vía principal podrá ser dejado abierto:

- En el territorio de SCTT, previa autorización del Despachador de Trenes.



- Cuando es atendido por un miembro de la tripulación o un custodio del cambio.
- Durante el movimiento de Equipo Arrastre, cuando se tenga conocimiento que ningún otro Tren o máquinas pasará sobre el cambio.
- Para otro Tren o máquina cuando el cambio esta atendido por un miembro de ese tren.
- Dentro del territorio de Autorización de Tramo de Vía, cuando sea ordenado por una Autorización de Tramo de Vía. La protección por la Autorización de Tramo de Vía deberá ser proporcionada para esta condición. El cambio no deberá ser considerado como restablecido a la posición normal hasta que el Despachador de Trenes sea notificado por un Trabajador en esa ubicación.
- En cambios de vía principal (si está equipado) el indicador será rojo, si el cambio está alineado en una posición que no es la posición normal.

8.4 Cambio alineado a la vía principal

Cuando un Trabajador alinea el cambio para permitir que un Tren entre o salga de la vía principal, el Trabajador deberá trasladarse al lado opuesto de la vía principal y no regresarse al puesto del cambio hasta que el movimiento esté completo. Si no pudiera trasladarse al lado opuesto de la vía, el Trabajador deberá quedarse por lo menos a 10 metros retirado del cambio,

8.5 Librar la vía principal antes de restablecer el cambio

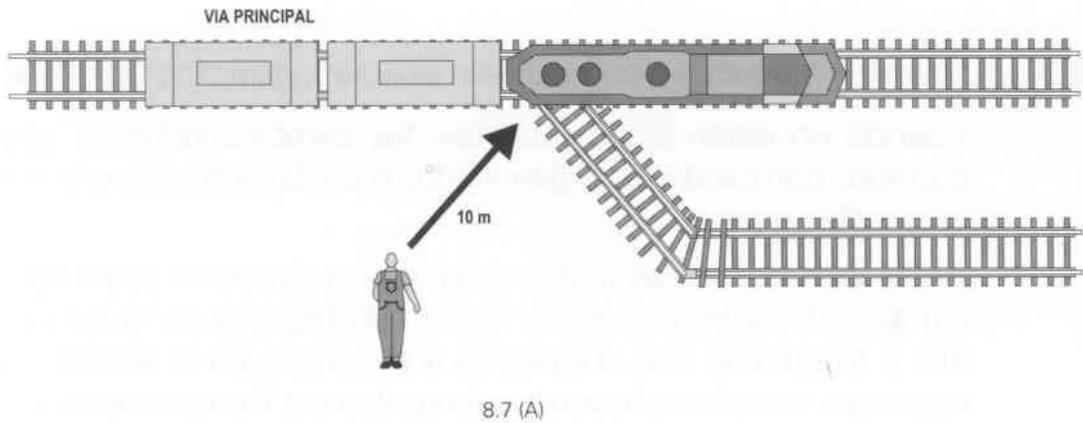
No se deberá restablecer un cambio de la vía principal a la posición normal hasta que esté libre la vía principal.

8.6 Restablecer el cambio a posición normal

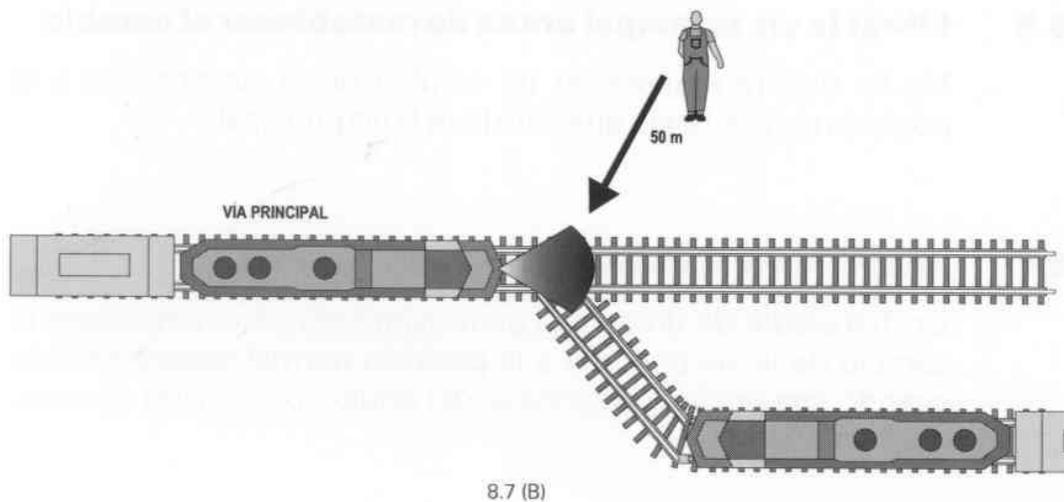
Un Trabajador de un equipo en movimiento para restablecer el cambio de la vía principal a la posición normal deberá hacerlo cuando sea posible, bajándose del equipo por el lado opuesto del cambio.

8.7 Ubicación de Trabajadores de la tripulación en cambios de la vía principal

Salvo en movimientos de cambio de Equipo de Arrastre, cuando un Tren o una máquina se esta aproximando o pasando por una vía principal, los Trabajadores deberán colocarse a una distancia de por lo menos 10 metros del cambio de la vía principal.



Cuando un tren o máquina sea encontrado, esté pasando o esté localizado en un escape u otra vía, el Trabajador encargado de atender el cambio deberá estar a una distancia no menor de 50 metros del cambio cuando el Tren se esté aproximando.



Inspección de Cambios de Operación a mano en Territorio sin Señales

Cuando en un territorio sin señales, el Tren esperando no se aproxima, un miembro de la tripulación inspeccionará las puntas de agujas enfrentadas 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 enfrentadas queden correctamente ajustadas.
- La palanca del cambio esté asegurada.

8.8 Cambios equipados con cerraduras, ganchos o uñas

Cuando no están siendo usados, los cambios deberán estar cerrados con candado, enganchados o enclavados con una uña, si así están equipados.

Antes de hacer movimientos en cualquier dirección sobre estos cambios, se deberá asegurar que el cambio está enclavado con uña o asegurado con el candado o el gancho en el broche. Sin embargo, cuando se hacen movimientos el Tren en la dirección de las puntas de agujas enfrentadas, se deberán cerrar con llave los cambios equipados con un candado.

Se deberá reemplazar cualquier candado de cambio que falte o que esté defectuoso. Si no se puede reemplazar, se reportará inmediatamente al Despachador de Trenes, al Jefe de Patio o supervisor encargado de las condiciones en que se encuentra y se clavará el cambio si es posible.

8.9 Movimiento sobre cambios de resorte

Los cambios de resorte son identificados por las letras “CR”, indicadores especiales, Señales y/o luces.

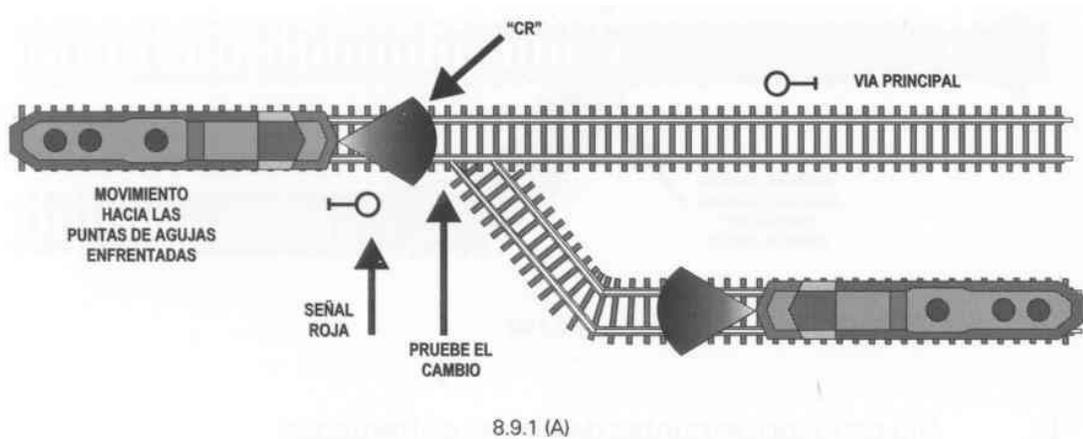
8.9.1 Prueba del cambio de resorte

Un miembro de la tripulación deberá probar el cambio alineándolo a mano, accionándolo hacia adelante y hacia atrás y examinará las puntas de agujas para ver que queden propiamente ajustadas.

Cuando un tren o una máquina haga un movimiento hacia las puntas de agujas enfrentadas sobre un cambio de resorte deberá detenerse y un miembro de la tripulación deberá probar el cambio cuando exista cualquiera de las siguientes condiciones:



1. Un indicador de las puntas de agujas del cambio protegiendo al cambio que indique Alto e Inspeccione el Cambio; o
2. El cambio no está protegido por una señal de tramo o un indicador de las puntas de agujas del cambio.



Sin embargo, un miembro de la tripulación no probara el cambio si ha sido alineado para la ruta de divergencia o las instrucciones escritas avisen a los miembros de 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 este haciendo un movimiento de salida y se detenga sobre un cambio de resorte, deberá controlar la acción de compresión entre acopladores (slack). Un miembro de la tripulación deberá alinear el cambio a mano antes de que el Tren o la máquina pueda cambiar de dirección o recoger el juego de acopladores.

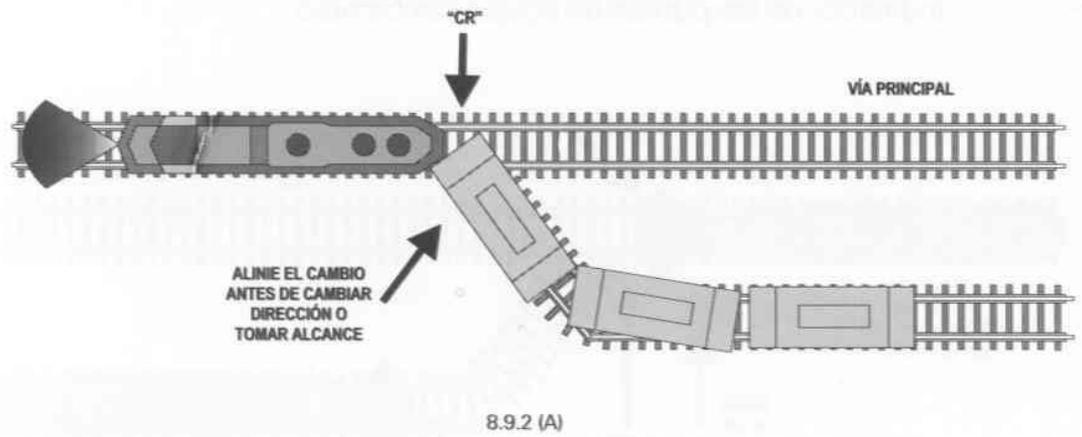
8.9.3 Operación a mano de un cambio de resorte antes de hacer un movimiento de salida

A. Con candado de puntas de agujas enfrentadas

Cuando un Tren es detenido por una señal que gobierna el movimiento de salida por un cambio de resorte y el cambio está equipado con un candado de puntas de

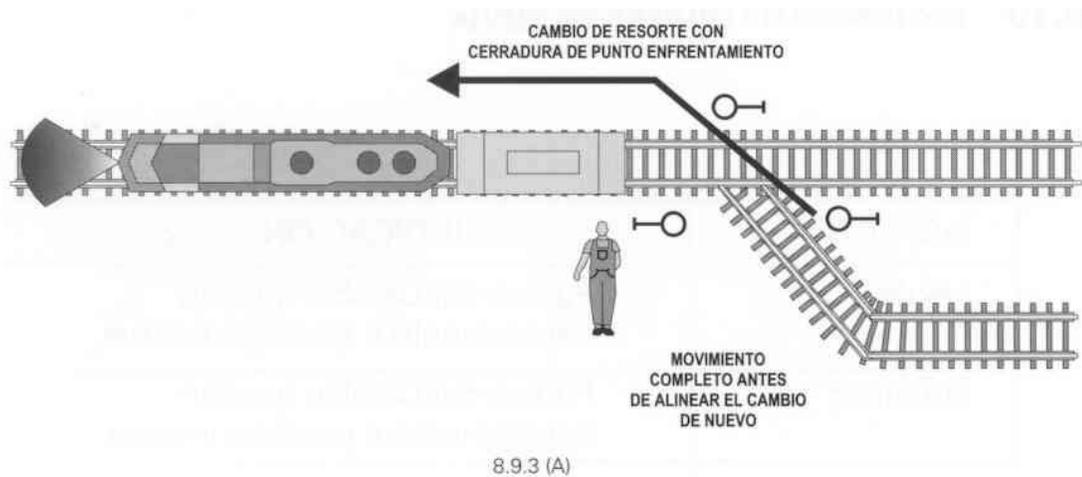


agujas enfrentadas, se operara el cambio a mano, no restableciendo el cambio a la posición normal hasta que el movimiento esté completo.



B. Sin candado de puntas de agujas enfrentadas

Antes de que un Tren haga un movimiento de salida por un cambio de resorte no equipado con un candado de puntas de agujas enfrentadas y solamente la operación del cambio a mano puede establecer protección por Señales de tramo, se alinea el cambio para la ruta deseada, restableciendo el cambio a la posición normal después de que las ruedas de el frente hayan pasado las juntas aisladas.





8.9.4 Durante nevadas o tormentas de hielo

Durante tormentas de nieve, tormentas de hielo u otras condiciones climatológicas que puedan afectar el funcionamiento propio de un cambio de resorte, se deberá evitar hacer un movimiento de salida por el cambio de resorte hasta que el cambio haya sido alineado a mano para el movimiento.

8.9.5 Clavado de un cambio de resorte

Un cambio de resorte que ha sido clavado deberá ser protegido por medio de un boletín de vía.

8.9.6 Aproximación a un cambio de resorte en territorio sin Señales

Un tren en un territorio sin Señales deberá aproximarse a las puntas de agujas enfrentadas de un cambio de resorte preparado para detenerse hasta que:

- Un indicador de las puntas de agujas del cambio muestre que el cambio es alineado apropiadamente; o

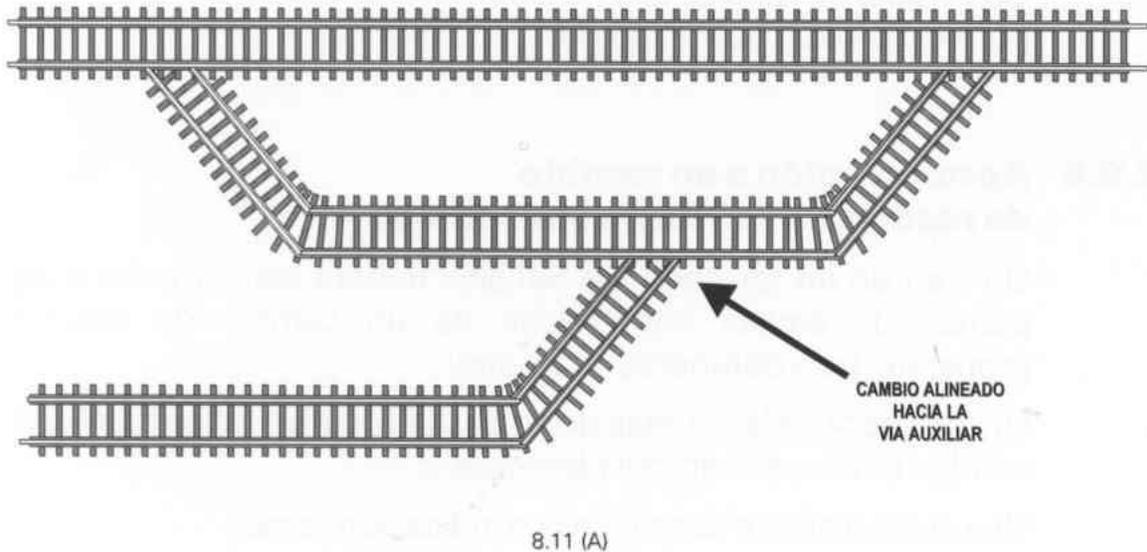
Una señal distante despliegue una indicación verde.

8.10 Indicador de Puntas de Aguja

| ASPECTO | INDICACIÓN |
|-----------------|--|
| Verde: | Puntas del Cambio quedan debidamente a posición normal. |
| Amarillo: | Puntas del Cambio quedan debidamente a posición inversa. |
| Rojo o Apagado: | Pare e inspeccione el cambio. |

8.11 Cambios en Escapes

La posición normal de los cambios conectados a cualquier vía, salvo la vía principal o a un escape, deberán ser alineados y cerrados con llave o asegurados para el movimiento en el escape.



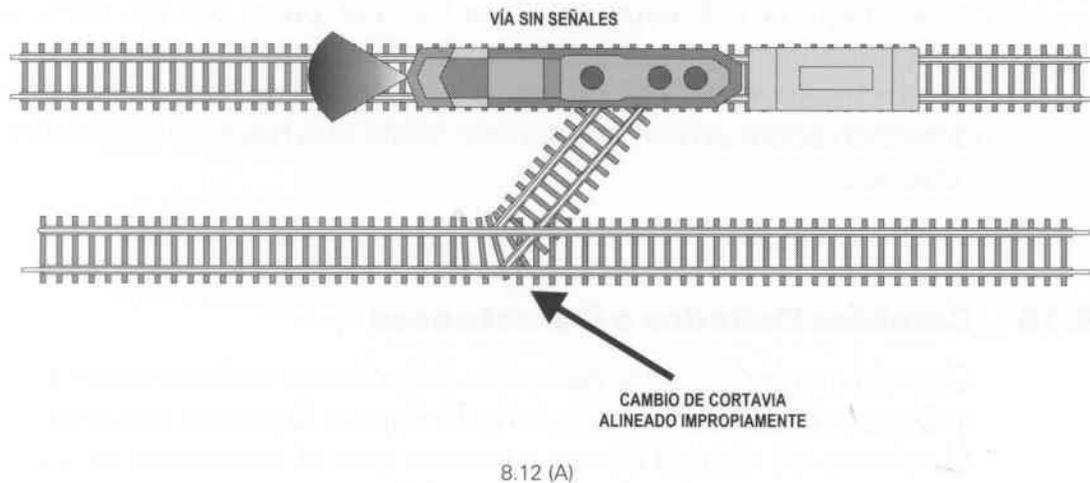
8.12 Cambios de Cortavía

La posición normal de los cambios de cortavía es en contra del sentido del movimiento al cortavía. Los cambios deberán ser alineados en la posición normal, salvo cuando están en uso para el movimiento en el cortavía.

Ambos cambios de cortavía deberán estar abiertos antes de que un movimiento de cortavía empiece y el movimiento deberá ser completado antes de que cualquier cambio sea restablecido a la posición normal.

EXCEPCIONES: En una vía sin señales, ambos cambios de cortavía no conectados a la vía principal o a un escape deberán ser alineados, ya sea para un movimiento normal o para un movimiento de cortavía.

Los cambios de doble control podrán ser restablecidos para la operación de energía como se establece en la Regla 9.13 (Autorización para Operar a mano cambios de Doble control).



8.13 Cambios de vía de Báscula

Cuando las básculas no estén siendo usadas, los cambios se deberán alinear para movimiento sobre los rieles muertos donde así esté equipado.

8.14 Movimientos conflictivos de aproximación a un cambio

Cuando un movimiento conflictivo se aproxima a un cambio, la vía no deberá ser obstruida ni el cambio operado. Salvo en un cambio de resorte, los Trenes no deberán obstruir la vía principal o vía señalizada o pasar más allá de una junta aislada al punto de libraje hasta que el cambio conectado al movimiento sea alineado propiamente.

Los cambios de cortavía no deberán ser abiertos o alineados para movimientos de cortavía cuando otro movimiento se aproxima o esté pasando sobre cualquier cambio.

8.15 Paso en un Cambio

No deberá pasarse por cambios, a menos que éstos sean de resorte o variables. Cuando se ha pasado por un cambio de tipo rígido que no fue alineado anteriormente para el movimiento, dicho cambio es inseguro y deberá ser clavado para proporcionar protección al cambio, a menos que un trabajador de vía u otro miembro de la tripulación del Tren se haga cargo.



Una máquina o Equipo de Arrastre que pase por un cambio trillado parcialmente deberá continuar el movimiento sobre el cambio. La máquina o Equipo de Arrastre no deberá cambiar de dirección sobre un cambio dañado hasta que haya sido clavado o reparado.

8.16 Cambios Dañados o Defectuosos

Cuando un cambio éste dañado o defectuoso deberá reportarse al Despachador de Trenes, Jefe de Patio u Operario encargado. El cambio se deberá clavar a menos que el trabajador de vía u otro miembro de la tripulación del Tren tome el control. Si el cambio no puede asegurarse, se proporcionara protección inmediatamente.

8.17 Evitar poner arena sobre partes móviles

En la medida de lo posible, se deberá evitar usar arena sobre partes móviles de un aparato de enlace, retardadores, cambios de resorte, cambios variables o cambios operados por energía.

8.18 Cambios variables

Los movimientos podrán ser hechos sobre un cambio variable de cualquier vía, independientemente de la posición de las puntas de agujas del cambio.

Cuando se hace un movimiento de salida por las puntas de aguja del cambio y el cambio no está alineado para tal movimiento, se deberá asegurar que todas las ruedas del Equipo de Arrastre o máquina delantera libre las puntas de aguja del cambio antes de cambiar de dirección.

Durante tormentas de nieve, tormentas de hielo u otras condiciones climatológicas que puedan afectar el funcionamiento propio de un cambio variable, se deberá evitar hacer un movimiento de salida por las puntas de agujas de un cambio variable hasta que haya sido alineado a mano para el movimiento.

8.19 No Aplica



8.20 Ubicación y posición del descarrilador

La tripulación del Tren, máquina y Trabajador del patio deberán saber la ubicación de todos los descarriladores fijos.

No se harán movimientos sobre un descarrilador cuando esté en la posición de descarrilar.

Salvo que los descarriladores estén puestos en la posición de no descarrilar para permitir movimiento, se deberá asegurar que siempre estén en la posición de descarrilar independientemente de que haya Equipo de Arrastre en la vía que proteger. Se cerrarán todos los descarriladores equipados con candados.

9. REGLAS DEL SISTEMA DE TRAMOS

9.1 Aspectos e indicaciones de Señales

Los aspectos e indicaciones de la Señal distante de tramo y del aparato de enlace aparecerán en las Instrucciones Especiales del Horario, boletines u ordenes Generales.

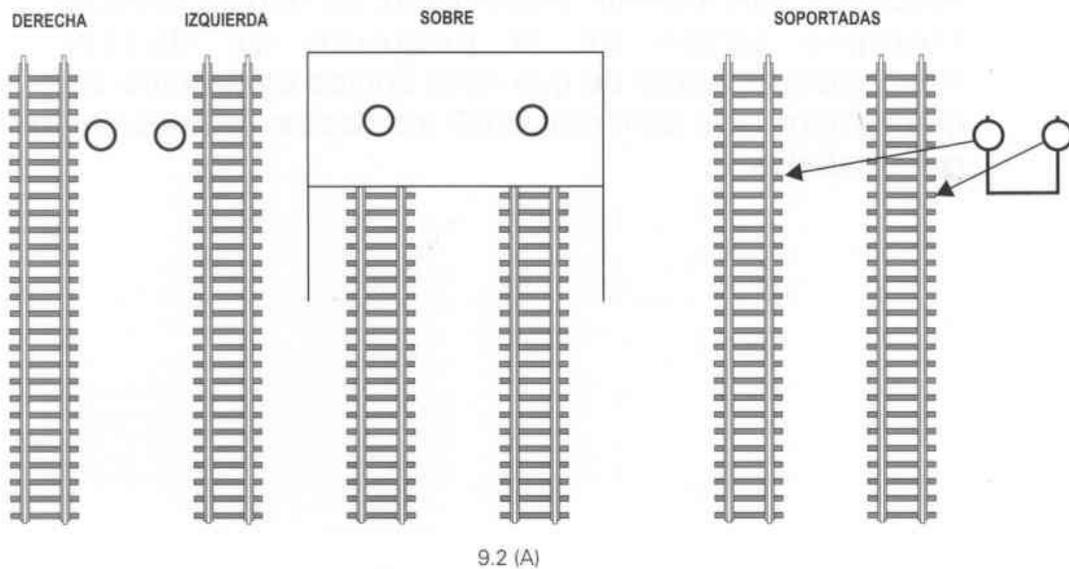
El aspecto de las señales se identifica por el color el centelleo y la posición de las luces o cualquier combinación. Los aspectos de Señales podrán ser modificados por una placa de marcador, una placa de número, una placa de letra o por una luz de marcador.

Las señales podrán desplegar aspectos de luces de color.

9.2 Ubicación de Señales

Cuando son vistas desde el Tren, las Señales del tramo y el aparato de enlace generalmente están localizadas a la derecha de la vía, sin embargo, podrán estar localizadas a la izquierda o sobre la vía.

Para desplegar indicaciones para dos vías, dos Señales podrán ser soportadas por un mástil. La señal de la derecha gobierna la vía de la derecha y la Señal de la izquierda gobierna la de la izquierda.

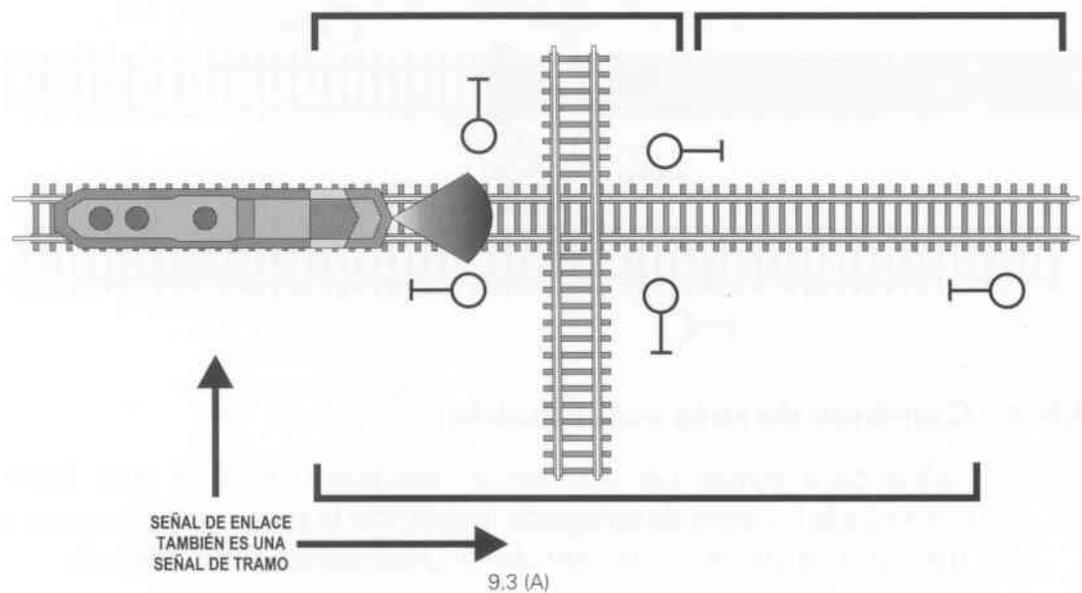


9.3 Gobierno de Señales

Las señales de tramo gobiernan el uso de los tramos.

Las señales del aparato de enlace gobiernan el uso de las rutas del mismo, donde una vía es Señalada más allá de los límites del aparato del enlace en la dirección del movimiento, la Señal del aparato del enlace es también una Señal de Tramo.

Toda otra regla que sea requerida, quedará en vigor mientras se estén cumpliendo con las indicaciones de las Señales de tramo y Señales del aparato de enlace.



9.4 Señales desplegadas Impropiamente o Luces faltantes

Salvo lo mostrado en aspectos de Señales de tramo, cabina y aparatos de enlace en las instrucciones Especiales, si falta una luz o una luz blanca desplegada donde una luz de color deba estar, se considera a la Señal de Tramo o de aparato de enlace como desplegando la indicación más restrictiva que la Señal pueda dar.

9.5 Señal de Tramo

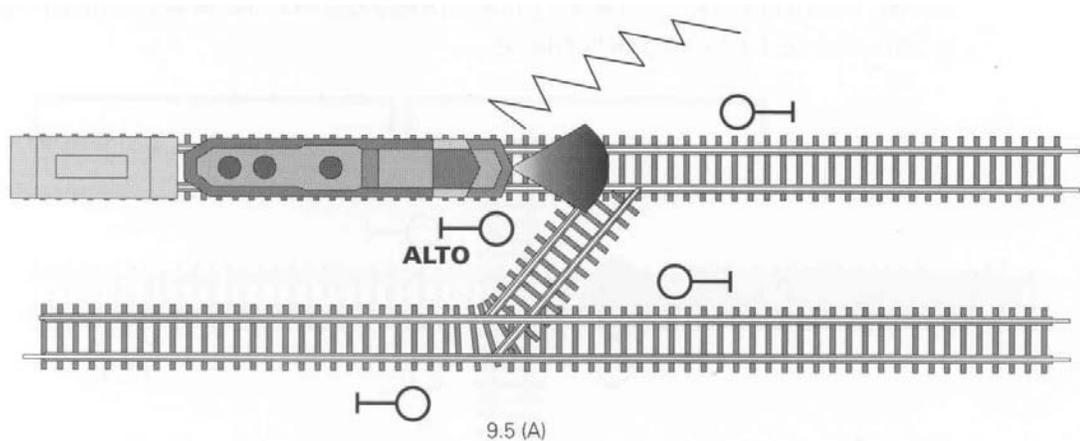
Cuando un movimiento se esté realizando más allá de una Señal de Tramo requiriendo que un tren se prepare para detenerse en la próxima señal, deberá detenerse antes de que cualquier parte del Tren pase la Señal de Tramo.

Si un Tren pasa cualquier Señal de Tramo que requiera que se detenga, los miembros de la tripulación deberán:

- Advertir a otros trenes inmediatamente por el radio.
- Parar el Tren inmediatamente.
- Proporcionar inmediatamente protección contra posibles movimientos en conflicto.



- Reportarlo al Despachador de Trenes.



9.5.1 Cambios de ruta establecida

Salvo para evitar un accidente, después de que una Señal controlada ha sido desplegada indicando la forma de proceder al Tren que se viene aproximando, el Despachador no deberá:

- Cambiar la señal antes de que el Maquinista del Tren que se acerca haya asegurado al Despachador que puede cumplir con el cambio de Señal.
- No establezca o autorice una ruta conflictiva antes de comunicarse con la tripulación del Tren que se viene aproximando.
- Asegúrese que el Tren que se ha detenido éste librando la ruta conflictiva.
- El Despachador no deberá establecer una ruta conflictiva en un tramo ocupado o límites de aparato de enlace, ni autorizar ningún movimiento conflictivo, a menos que sea seguro hacerlo.
- El Despachador deberá evitar operar el aparato de Señal controlando un cambio, un descarrilador o una cerradura, cuando cualquier porción de Tren está en o aproximándose al equipo.

9.5.2 Protección si el Aparato de Señales o Vía están dañados

Si funciona impropiamente una Señal o un aparato de Señales o la vía está dañada, las Señales que gobiernan los movimientos en rutas afectadas deberán desplegar una indicación de Alto. Ningún movimiento en tales rutas deberá ser



permitido hasta que la vía y los aparatos de Señales hayan sido examinados y el movimiento pueda ser hecho con seguridad.

9.5.3 Protección durante reparaciones

Dentro de los límites de SCTT o dentro de límites del aparato de enlace manual (a menos que un Boletín de Vía Forma B esté en vigor), cuando un cambio, descarrilador, o una Señal esté bajo reparación o esté desconectada, o cuando la vía esté obstruida o fuera de servicio, despliegue indicaciones de Alto para todas las rutas afectadas. Además, bloquee o marque cualquier control para prevenir su operación.

Los Trabajadores del área de mantenimiento deberán contactar al Despachador antes de empezar las reparaciones, desconectar el equipo, proteger la vía o poner la vía fuera de servicio. Los cambios y descarriladores deberán estar clavados o asegurados en la posición requerida si cualquier movimiento sobre ellos ocurre antes que las reparaciones sean concluidas.

9.5.4 No Aplica

9.5.5 Reportando demoras

Cuando una Señal controlada despliega una indicación de proceder, se deberá notificar al Despachador inmediatamente si el movimiento no puede ocurrir oportunamente.

9.5.6 No Aplica

9.6 Cambio de Indicación de Señal

Si una Señal que despliega una indicación de proceder cambia a parar, el Tren deberá detenerse inmediatamente y reportar el cambio de Señal al Despachador de Trenes.

9.7 Falla de despliegue de la indicación más restrictiva



Cuando un tramo esté ocupado o un cambio protegido por una Señal esté cambiando de su posición normal y esa Señal deje de desplegar su indicación más restrictiva, considere a la Señal como desplegando Alto. El tren deberá detenerse inmediatamente y los Trabajadores deberán advertir a otros Trenes por radio el lugar exacto y el estado del Tren. Se deberá comunicar al Despachador de Trenes y no mover el Tren sin autorización.

9.8 Próxima Señal gobernante

Un Tren puede cumplir con la indicación de la próxima Señal de Tramo cuando pueda ser vista claramente y la Señal gobierne la vía donde el movimiento esté ocurriendo o vaya a ocurrir. Esto no aplica cuando una de estas Reglas o indicación previa de Señal requiere que el movimiento sea a la velocidad restringida.

9.9 Tren demorado dentro de un tramo

Si un tren ha entrado a un tramo con una indicación de proceder que no requiere de velocidad restringida y el Tren se detiene o su velocidad es reducida a menos de 15 KPH, el Tren deberá:

A. No aplica

B. En SCTT o límites del aparato de enlace manual

El tren deberá proceder preparado para detenerse en la próxima Señal hasta que sea visible y esa Señal despliegue una indicación de proceder.



C. No Aplica

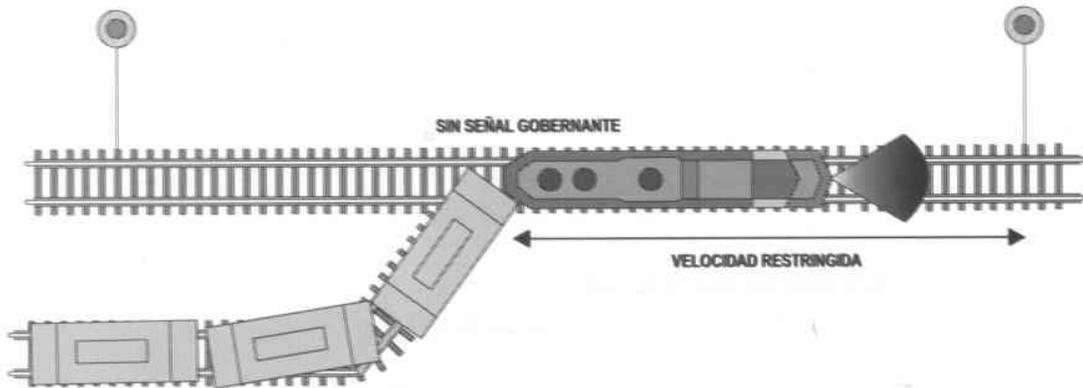


9.9.1 No aplica

9.10 Iniciar movimiento entre Señales

Moverse a velocidad restringida hasta que las ruedas delanteras hayan pasado en la próxima Señal que gobierna el sistema de tramo y en los siguientes casos:

El Tren sin Señal gobernante entra a un tramo.



9.10 (A)

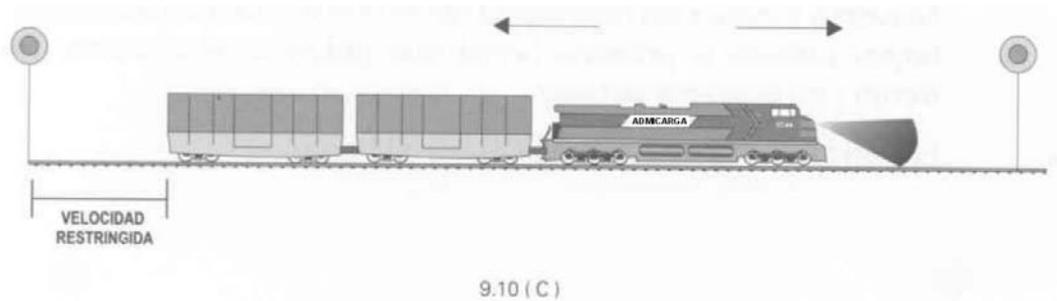
La indicación previa de la Señal es desconocida;



9.10 (B)



Un cambio de dirección es realizado dentro de un tramo



9.11 Movimiento de Señal requiriendo velocidad restringida

Cuando un Tren pase una Señal que requiere movimiento a velocidad restringida, el Tren deberá moverse a la velocidad restringida hasta que las ruedas delanteras hayan pasado la próxima Señal gobernante o el fin del sistema de tramos.

9.12 Indicaciones de Alto

9.12.1 En territorio de SCTT

En una Señal que despliega una indicación de Alto, si ningún movimiento de conflicto es evidente, el Tren será gobernado como a continuación se menciona:

- A menos que el Tren haya recibido vía y tiempo en la vía gobernada por esa Señal, un miembro de la tripulación del Tren deberá contactar inmediatamente al Despachador.
- Antes de autorizar al Tren a proceder, el Despachador deberá saber que la ruta está propiamente alineada y que ningún movimiento conflictivo está ocupando la vía o ha sido autorizado para entrar a la vía, entre esa Señal y la próxima Señal absoluta, gobernando el movimiento o el final del SCTT donde será aplicable.
- Cuando el Tren reciba estas instrucciones “Después de detenerse, (Tren) en (lugar) tiene la autorización para pasar la Señal desplegando una indicación de Alto”, especificando la ruta donde sea aplicable, el Tren deberá moverse a velocidad restringida.



Excepción: Movimiento conflictivo. Cuando el despachador ha detenido un movimiento conflictivo, entonces, él podrá autorizar a otro Tren a proceder en los mismos límites, notificando a ambas tripulaciones del movimiento que habrá de hacerse. Si al tren detenido se le permite proceder, ese Tren deberá moverse a velocidad restringida hasta que sus ruedas delanteras hayan pasado la próxima Señal gobernante o el fin del sistema de Tramo.

9.12.2 Aparato de enlace manual

Cuando una señal esté desplegando una indicación de Alto, si no es evidente algún movimiento conflictivo, el Tren será gobernado como a continuación se menciona:

- Un miembro de la Tripulación deberá comunicarse inmediatamente con el Despachador.
- Antes de autorizar al Tren a proceder, el Despachador deberá saber que la ruta esta propiamente alineada y que ningún movimiento conflictivo está ocupando la vía o está autorizado a entrar a esa Señal y la próxima Señal absoluta gobernando el movimiento o el final de los límites del aparato de enlace donde sea aplicable.
- El Despachador podrá autorizar al Tren a proceder usando las siguientes palabras “Después de detenerse (Tren) en (lugar) tiene autorización para pasar la Señal desplegando una indicación de Alto” especificando la ruta donde es aplicable. El Tren deberá moverse a velocidad restringida.
- Antes de iniciar en o continuar en el territorio de SCTT, el operador del aparato de enlace manual deberá asegurarse que el Despachador del SCTT ha dado la autorización para proceder.

Excepción movimiento conflictivo: Cuando el Despachador ha detenido un movimiento conflictivo, entonces él puede autorizar a otro Tren a proceder, notificando a ambas tripulaciones de los movimientos que habrán de ser hechos. Si el movimiento parado luego es permitido a proceder, ese Tren deberá moverse a velocidad restringida hasta que sus ruedas delanteras hayan pasado la próxima Señal gobernante o el final del sistema en el tramo.

9.12.3 No Aplica

9.12.4 No Aplica



9.13 Autorización para operar a mano cambios de doble control

Si el Despachador no puede alinear el cambio de doble control a la posición deseada o la consola de control no indica que el cambio está alineado y cerrado, el Despachador deberá autorizar el movimiento más allá de la indicación de Alto y autorizar al miembro de la tripulación a operar el cambio a mano.

El movimiento entonces puede proceder a ese cambio

Antes de pasar sobre el cambio, el Tren deberá detenerse y el Trabajador deberá operar el cambio a mano como lo descrito por la regla 9.13.1 (operación a mano del cambio de doble control). Después de que por lo menos una máquina o un Equipo de Vía haya pasado sobre las puntas de agujas del cambio, el miembro de la tripulación deberá restablecer el cambio a la operación de energía a menos que haya sido autorizado de otra manera por el Despachador.

9.13.1 Operación a mano del cambio de doble control

Un miembro de la tripulación deberá pedir permiso al Despachador para operar un cambio de doble control a mano, una vez obteniendo el permiso se deberá operar el cambio como se menciona a continuación:

- Deberá abrir la cerradura del cambio.
- Deberá poner la palanca selectora en la posición de MANO o quitar la manivela de mano del trinquete.
- Deberá operar la palanca de mano hasta que las puntas de agujas del cambio se muevan, aunque el cambio esté alineado a la ruta deseada;
- Alineará el cambio a la ruta deseada, o insertará la manivela en el árbol y girará la manivela lo más que pueda hasta que el cambio esté en la posición deseada. Quitará la manivela del árbol, pero no lo regresará al poseedor de la manivela; y
- Restablecerá al cambio a la posición de operación de energía regresando la palanca del seleccionador a la posición de ENERGIA o con la cerradura del cambio. Notificará al Despachador después de que la energía ha sido restablecida al cambio.
- Cuando la palanca del seleccionador esté en la posición de MANO o se ha quitado la manivela del poseedor, las Señales absolutas que gobernarán los movimientos sobre el cambio desplegarán la indicación de Alto y los movimientos serán gobernados por Señales de mano. Notificará al Maquinista,



si es posible, cuando el cambio esté en operación de MANO y cuando se haya restablecido a operación de energía.

9.14 No Aplica

9.14.1 No Aplica

9.15 No Aplica

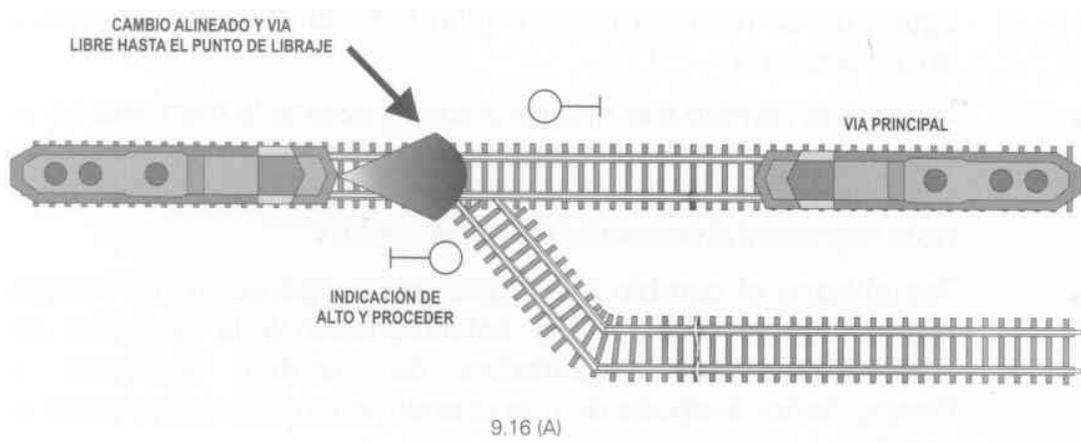
9.15.1 No Aplica

9.15.2 No Aplica

9.16 Señal que indica “Alto y Proceder”

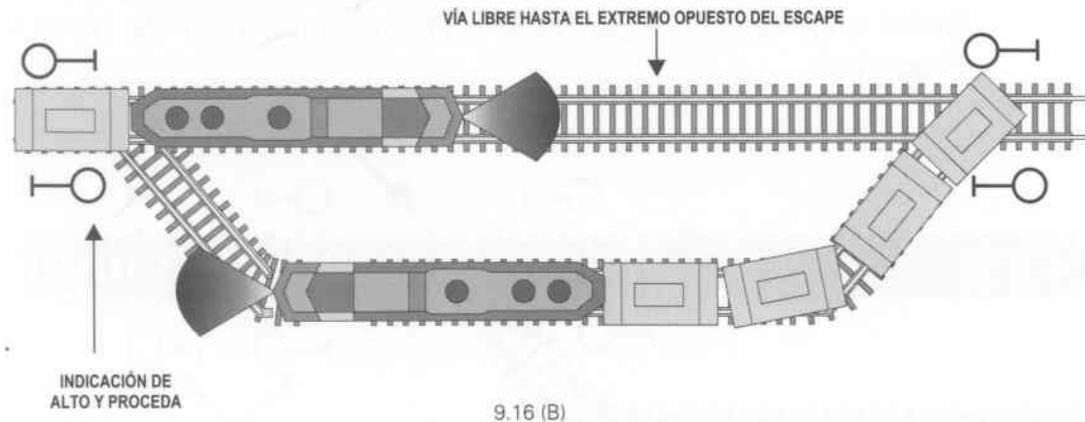
En una señal desplegando una indicación de “Alto y Proceder”. El tren será gobernado como a continuación se menciona:

1. El Tren deberá detenerse y proceder a velocidad restringida.
2. El Tren podrá pasar la Señal a velocidad restringida sin detenerse, para realizar cualquiera de los siguientes movimientos:
 - a) Salir de la vía principal cuando el cambio esté alineado para el movimiento y la vía esté libre desde la Señal hasta el punto de libraje.

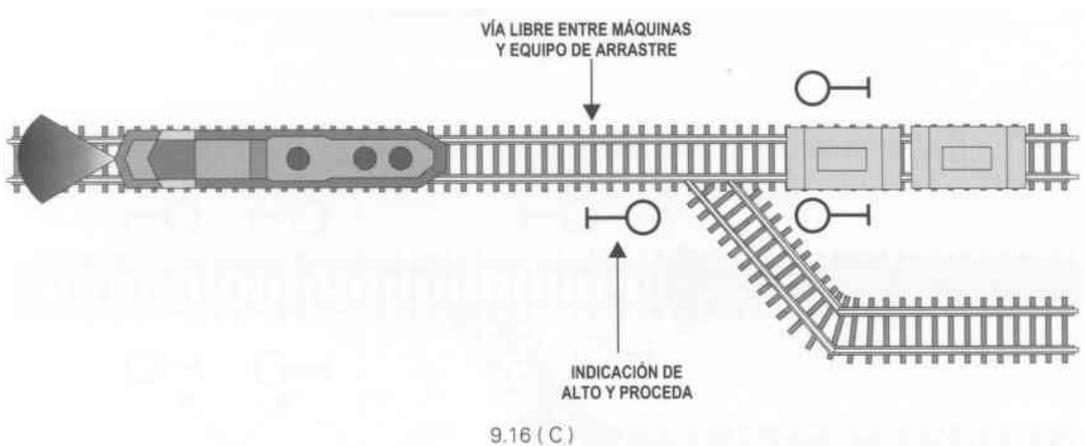




- b) Continuar en la vía principal cuando encuentre o pase a un Tren y la vía principal esté libre en el extremo opuesto del escape, cuando un Tren esté obstruyendo la vía principal.

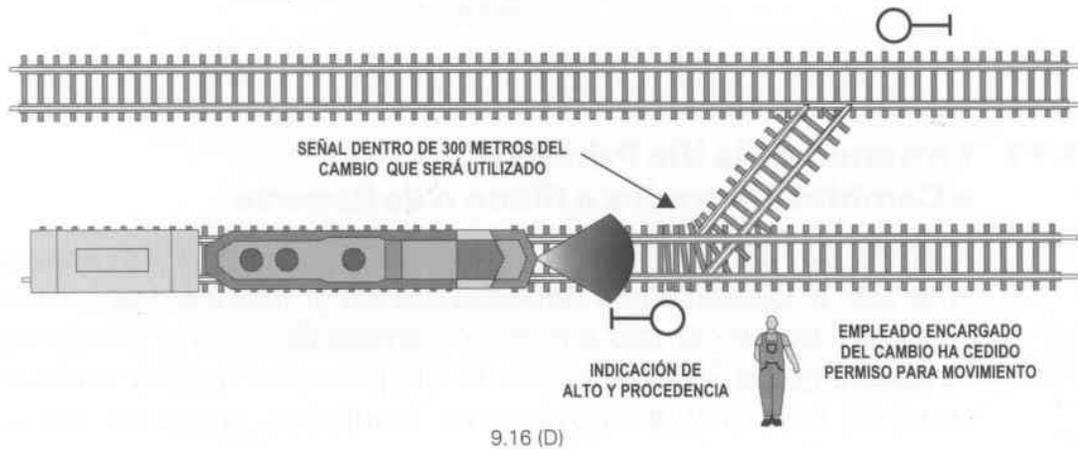


- c) Permitir a una máquina con o sin Equipo de Arrastre, acoplarse a su Tren o a un grupo de Equipo de Arrastre detenido, si la vía entre la máquina y el Equipo de Arrastre están libres.

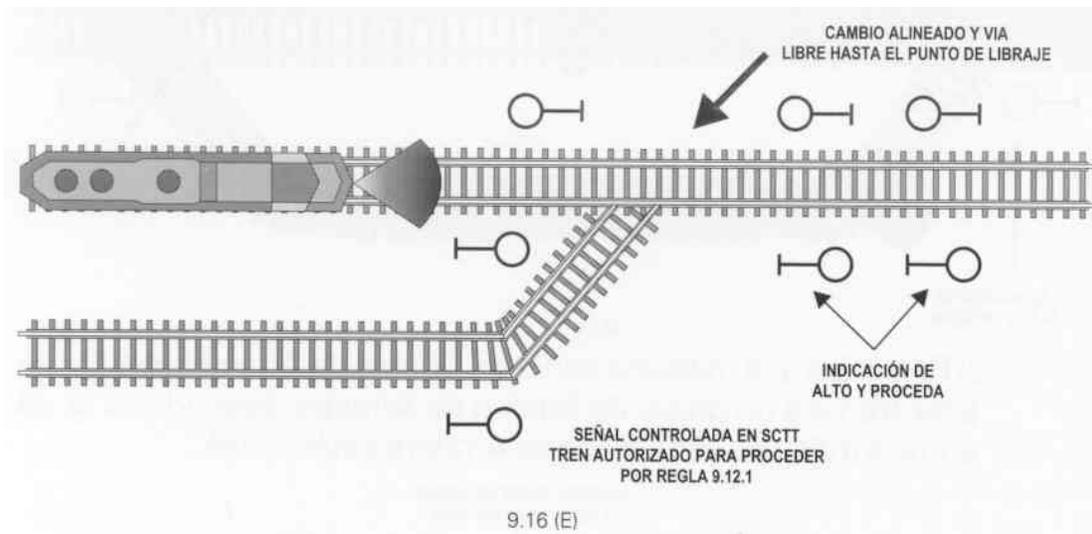




- d) Entrar a un cambio manual que esté a menos de 300 metros más allá de la Señal y el Trabajador encargado del cambio ha concedido permiso para el movimiento.

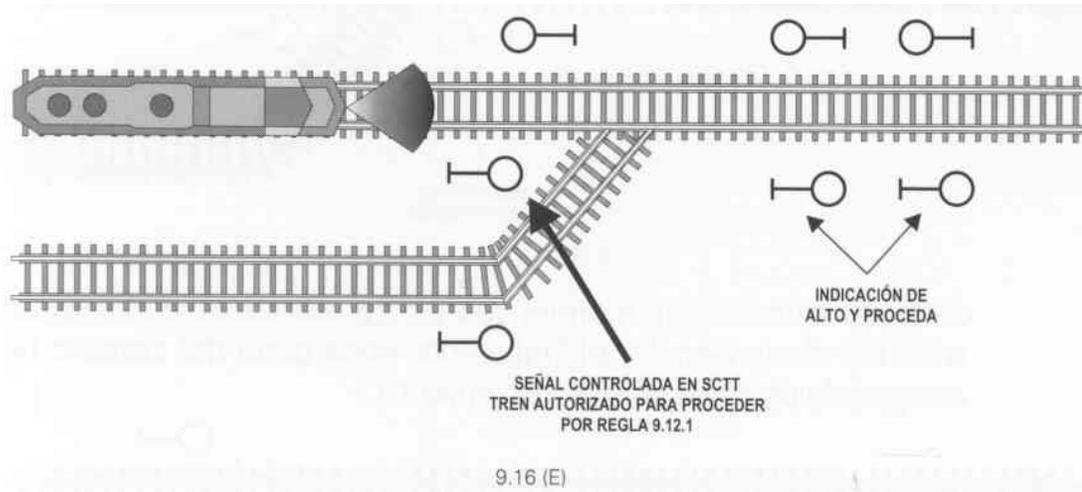


- e) Proceder de una indicación de Alto en territorio del SCTT, cuando sea autorizado por el Despachador como lo prescrito por la Regla 9.12.1 (Territorio de SCTT). Esto se aplicará a cada Señal subsiguiente que despliegue una indicación de “Alto y Proceder”.





f) Moverse dentro de la vía y tiempo



9.17 Entrando de la Vía Principal a cambios Operados a Mano o de Resorte

Dentro del territorio SCTT y límites del aparato de enlace manual, el Despachador deberá autorizar al Tren a entrar a la vía principal en un cambio a mano o cambio de resorte donde no exista ninguna Señal absoluta. El despachador deberá verificar que no haya ningún movimiento conflictivo antes de dar la autorización.

A. No Aplica

9.18 Cambios y Descarriladores con Cerraduras Eléctricas

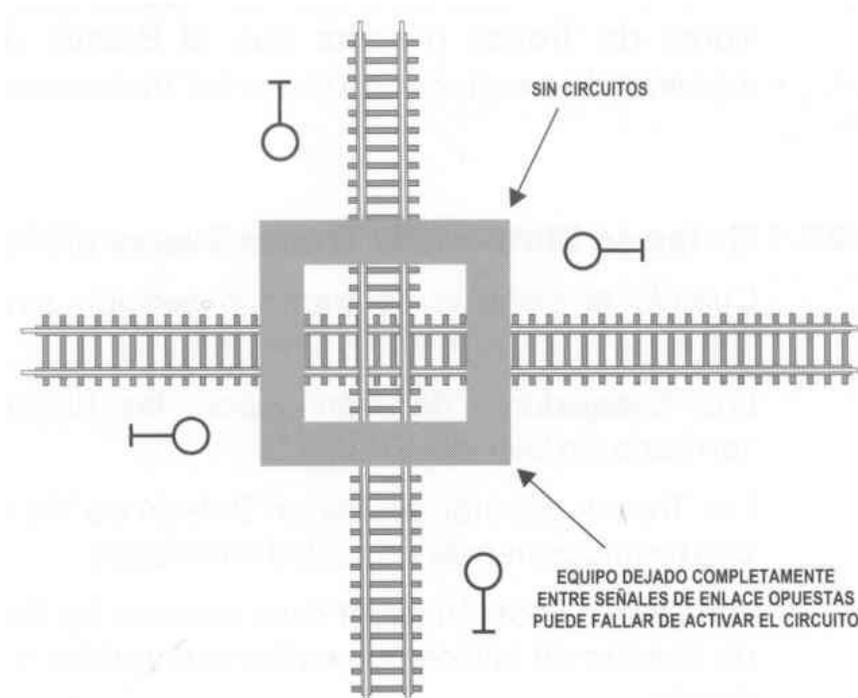
Las instrucciones Especiales o instrucciones puestas cerca del cambio, gobernarán la operación de cambios y descarriladores equipados con cerraduras eléctricas.

Para entrar a una vía principal dentro de los límites del aparato de enlace o límites del SCTT, los Trabajadores no deberán abrir la puerta de la caja ni deberán abrir ningún cambio o descarrilador cerrado eléctricamente con llave, sin autorización de vía y tiempo o autorización del Despachador.

9.19 Dejando Equipo Dentro del Enlace



Las máquinas y Equipo de Arrastre, no deben ser cortados ni dejados completamente parados entre las señales opuestas del aparato de enlace que gobiernan los movimientos en cruces de ferrocarril a nivel.



9.20 Librar Circuitos de Vía

Un tren, una máquina, un Equipo de Arrastre, o algún equipo estacionado en los escapes u otras vías, deberá dejarse librando las juntas aisladas en los puntos de libraje.

9.21 No Aplica

9.22 Estacionado en Riel Enarenado

No permita a una máquina con menos de tres Equipos de Arrastre, estacionarse en un tramo de riel enarenado.

9.23 Suspensión del Sistema de Tramo SCTT



Cuando autorice un Boletín de Vía podrá suspender el sistema de tramo o secciones del mismo.

No se deberá suspender el sistema de tramo SCTT o secciones del mismo, hasta que todos los Trenes y los Despachadores en el territorio afectados hayan sido notificados por el Boletín de Vía especificando los límites de la suspensión.

Los Boletines de Vía emitidos para suspender el sistema de tramo, no deberán ser entregados a Trenes que estén entrando al territorio afectado, hasta que los límites afectados estén libres de Trenes o hasta que el Boletín de Vía haya sido transmitido o entregado a todos los Trenes dentro de los límites.

9.23.1 Guías en Sistema de Tramo Suspendido

Cuando el sistema de tramo o sección estén suspendidos, gobernarán los siguientes lineamientos:

- Los Trabajadores deberán ejercer las Reglas que aplican al territorio sin Señales (ATV).
- Los Trenes deberán recibir un Boletín de Vía del Despachador, con restricciones de velocidad autorizada.
- Los Trenes deberán hacer caso omiso a las Señales de Tramo y de aparato de enlace que estén extinguidos o iluminadas, salvo donde:
- Las Señales estén conectadas a detectores de advertencia al lado de la vía.

Los Trenes deberán acercarse a las señales de tramo y a los aparatos de enlace antes mencionados así como en cada extremo de los límites suspendidos, preparados para detenerse. Los Trenes que salgan de los límites suspendidos, irán preparados para detenerse. Los Trenes que salgan de los límites y se muevan hacia el territorio del sistema de tramo, deberán moverse a velocidad restringida hasta que lleguen a la primera señal en servicio más allá de los límites. Las Señales absolutas que gobiernan el movimiento sobre cruceros del ferrocarril a nivel deberán ser consideradas como si estuvieran desplegando una indicación de Alto independientemente al aspecto desplegado, a menos que el Boletín de Vía especifique que las Señales están en servicio.

- En vías principales múltiples, un Boletín de Vía designará la vía o vías en donde el sistema de tramo estará suspendido. Un Boletín de Vía que especifique la vía que será utilizada, será emitido a cada Tren.
- Donde los aparatos automáticos de advertencia del crucero hayan sido afectados la acción que sea tomada deberá ser declarada en el Boletín de Vía.



- Los cambios de doble control en la vía principal serán alineados y cerrados con llave para movimiento en la vía principal. Los cambios equipados con palancas de seleccionar serán cerrados en la posición de MANO. Todos los otros cambios de doble control serán clavados. Todos los Trabajadores serán notificados hasta que hayan sido informados por el Despachador de Trenes, deberán detenerse e inspeccionar los cambios de doble control, obstruir el circuito y asegurarse que el cambio esté propiamente alineado antes de pasar sobre él.

Un Boletín de Vía deberá ser emitido por el Despachador y especificar en cual posición los cambios de doble control deben ser alineados al final de la doble vía o de las vías principales múltiples.

Si un miembro de la tripulación recibe notificación del Despachador de Trenes sobre la posición de cambios de doble control, deberá dejar los cambios en esa posición después de haberlos usado.

- Los cambios de resorte que sean puestos fuera de servicio deberán ser clavados y ser notificados a todos los Trabajadores.

Si los cambios de resorte se dejan en servicio, los Trenes que se aproximen a las puntas de las agujas enfrentadas deberán estar preparados a detenerse, a menos que se tenga conocimiento que el cambio está propiamente alineado.

- Cuando el sistema de tramo ha sido restablecido a operación normal, un Boletín de Vía enviado por el Despachador, deberá notificar a todas las tripulaciones de los Trenes dentro del territorio afectado antes de que cualquier Tren pueda entrar a los límites y ser gobernado por el sistema de tramo.

9.24 Luces de Llamada

Cuando una luz de llamar ésta encendida, cualquier Trabajador que la vea, a menos que estén en un tren en movimiento, deberá comunicarse inmediatamente con el Despachador.



| NOMBRE | ASPECTO | INDICACIÓN |
|---------------|---|---|
| VÍA LIBRE |  TIPO ABSOLUTA | PROCEDER |
| VÍA LIBRE |  TIPO PERMISIVA | PROCEDER |
| APROXIMACIÓN |  TIPO ABSOLUTA (ENANA) | PROCEDER PREPARADO PARA DETENERSE EN LA PRÓXIMA SEÑAL |
| APROXIMACIÓN |  TIPO ABSOLUTA | PROCEDER PREPARADO PARA DETENERSE EN LA PRÓXIMA SEÑAL |
| APROXIMACIÓN |  TIPO PERMISIVA | PROCEDER PREPARADO PARA DETENERSE EN LA PRÓXIMA SEÑAL |



| NOMBRE | ASPECTO | INDICACIÓN |
|---|--|---|
| PRECAUCIÓN |  <p>TIPO ABSOLUTA</p> | AL ESCAPE O VÍA DIVERGENTE |
| ALTO Y PROCEDER A VELOCIDAD RESTRINGIDA |  <p>TIPO PERMISIVA</p> | ALTO Y PROCEDER A VELOCIDAD RESTRINGIDA |
| ALTO Y PROCEDER A VELOCIDAD RESTRINGIDA <small>NOTA: LOS TRENES QUE MANEJEN MÁS DEL 75% DE SU TONELAJE, PASARÁN ESTA SEÑAL A VELOCIDAD RESTRINGIDA, MANTENIENDO LA MISMA VELOCIDAD EN TODO EL TRAMO, NO DEBIENDO HACER PARADA EN LA SEÑAL.</small> |  <p>TIPO ABSOLUTA</p> | ALTO Y PROCEDER A VELOCIDAD RESTRINGIDA |
| ALTO |  <p>TIPO ABSOLUTA</p> | ALTO ABSOLUTO |
| ALTO |  <p>TIPO ABSOLUTA (ENANA)</p> | ALTO ABSOLUTO |



SISTEMA CENTRALIZADO DE TRÁFICO DE TRENES (SCTT)

10. REGLAS APLICABLES PARA EL SISTEMA CENTRALIZADO DE TRÁFICO DE TRENES (SCTT)

10.1 Autorización para entrar a límites SCTT

Los límites SCTT son designados en el Horario. Un tren no debe entrar u ocupar ninguna vía donde el SCTT esté en vigor a menos que:

- Sea gobernado por una señal con indicación de proceder, previa autorización del Despachador.
- La autorización verbal sea otorgada como a continuación se menciona:

(El Despachador autoriza el movimiento más allá de una indicación de alto, bajo la regla 9.12.1 en territorio de SCTT).

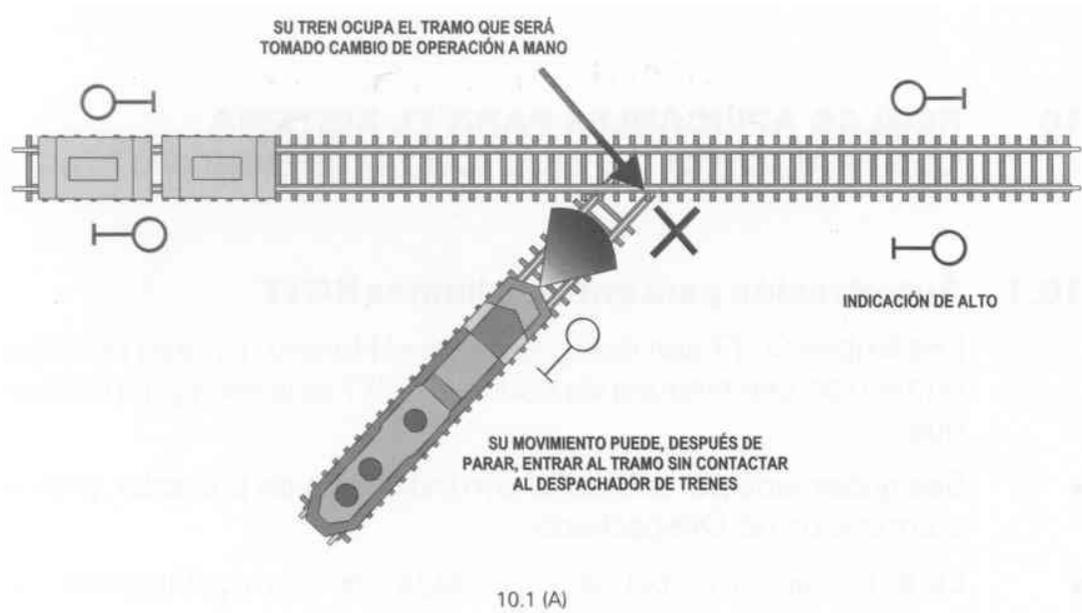
(El Despachador autoriza entrar a las vías entre Señales de tramo al declarar: “(Tren) en (lugar) tiene la autorización para entrar (vía) y proceder (dirección)”. Después de entrar a la vía, el Tren es autorizado para moverse sólo en la dirección especificada.

(El Despachador concede vía tiempo bajo la regla 10.3 Vía y Tiempo).

Señal que gobierna el Movimiento sobre un Cambio de operación a mano

Si una señal gobierna el movimiento sobre un cambio de operación manual y que no está cerrado con llave eléctrica, el Despachador deberá autorizar al Tren a entrar la vía principal o escape controlado antes de que el cambio sea abierto. Después de que el cambio sea abierto, si la Señal no exhibe una indicación de proceder, notifique al Despachador y mueva el Tren a velocidad restringida.

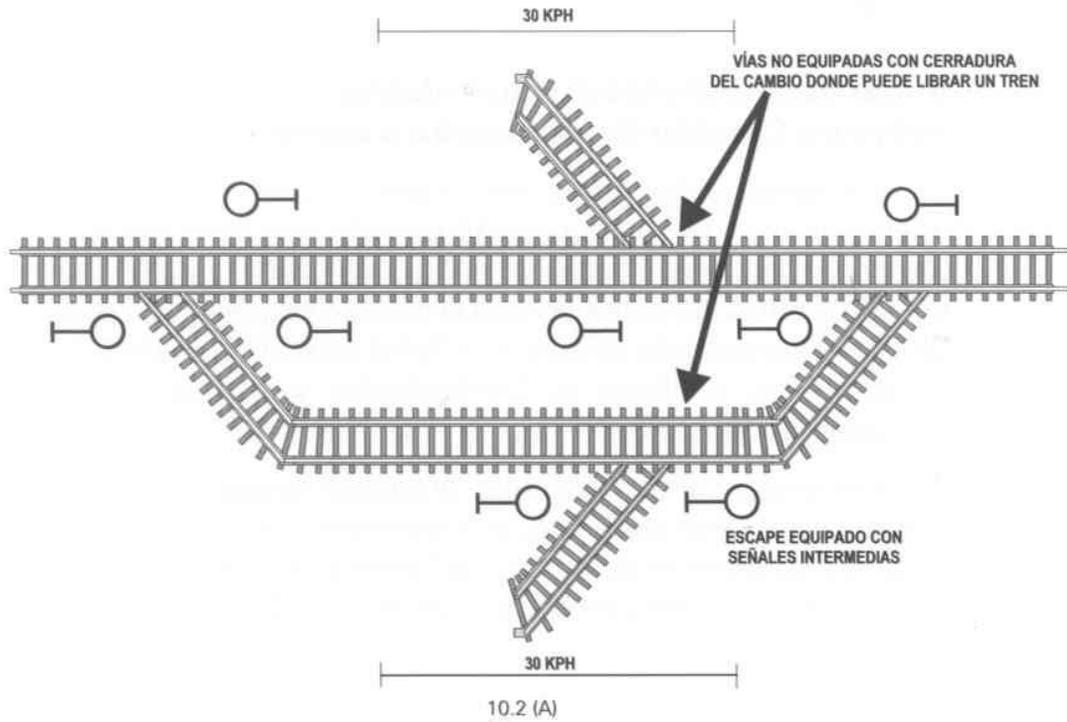
Sin embargo, si el tramo que se pretende ocupar está ocupado por su propio Tren detenido, el movimiento puede reanudarse, después de detenerse, pasar una señal absoluta que despliega una indicación de Alto sin comunicarse con el Despachador.



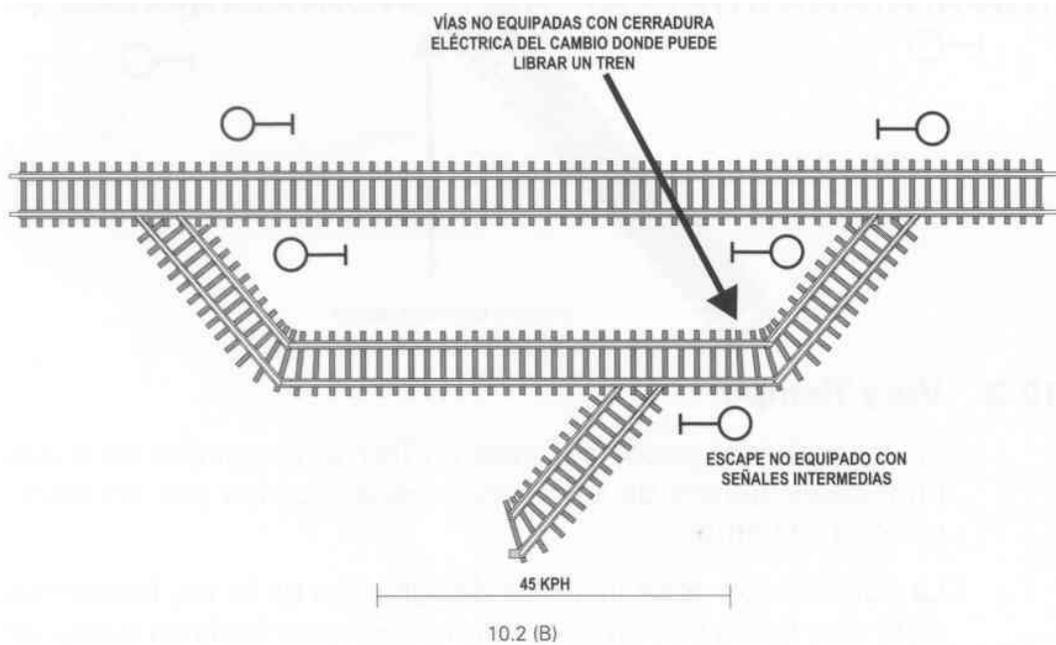
10.2 Librar en Cambios Operados Manualmente

Donde el SCTT esté en vigor, un Tren no debe librar en vías con cambios de operación manual y que no esté equipados con una cerradura eléctrica, excepto en las condiciones siguientes:

- Donde la velocidad máxima autorizada no exceda de 30 KPH en la vía principal, o en un escape controlado por una Señal intermedia.

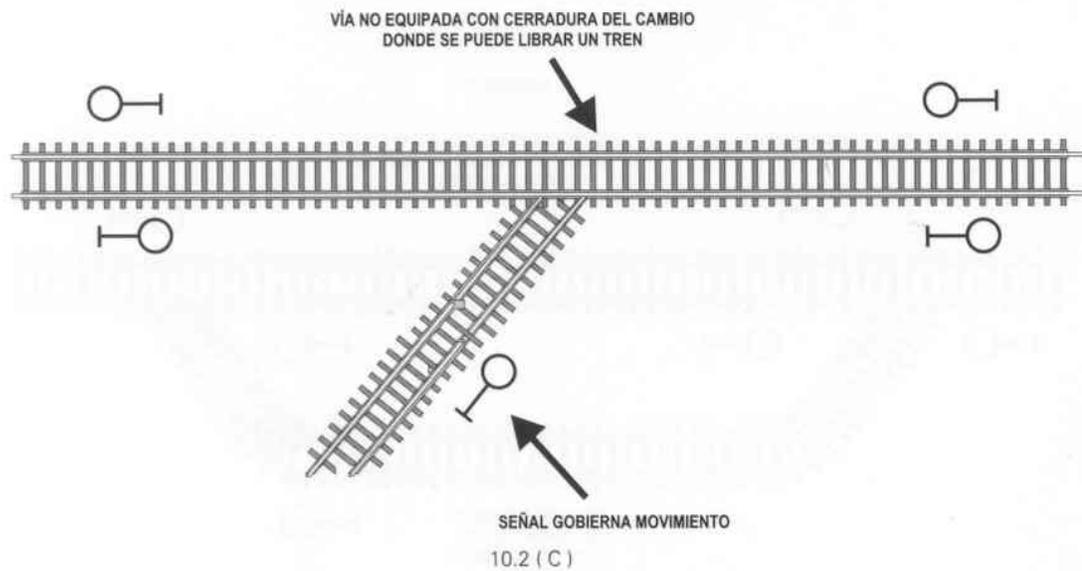


Donde la velocidad máxima autorizada no exceda de 45 KPH o en un escape controlado y que no esté equipado con una Señal intermedia.

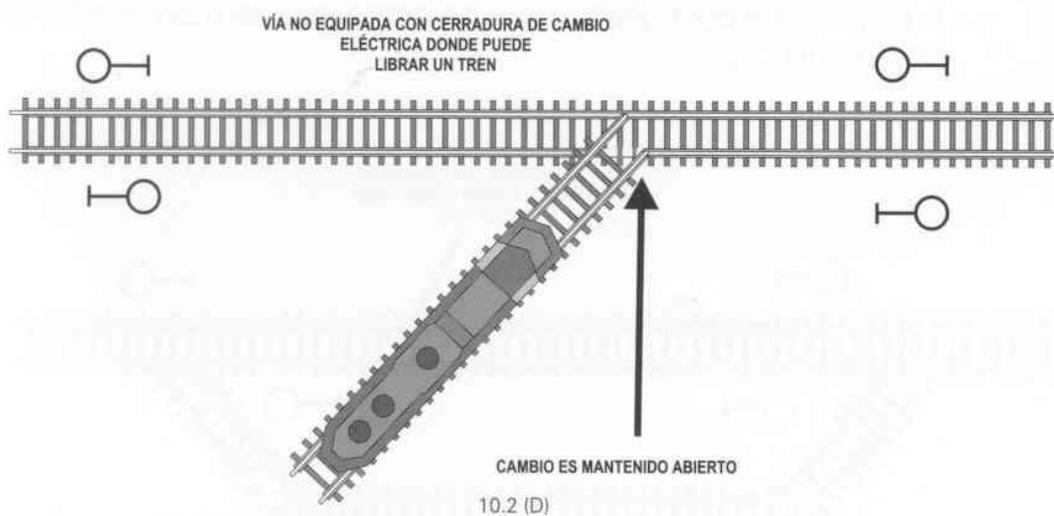




- Donde una señal absoluta gobierne el movimiento hacia una vía donde el SCTT esté en vigor.



- Cuando el cambio de operación manual se mantenga abierto.



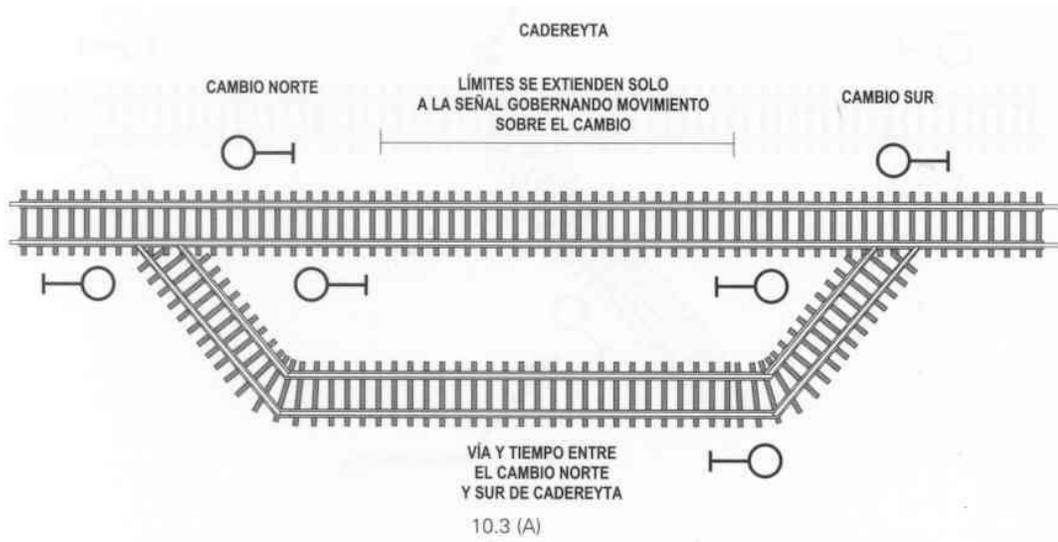


10.3 Vía y Tiempo

El Despachador puede autorizar un Tren a ocupar una vía o vías principales dentro de los límites especificados por un cierto periodo de tiempo.

La autorización debe incluir la designación de la vía, los límites de la vía y limite de tiempo. El tren puede usar la vía en cualquier dirección dentro de los límites especificados, hasta que los límites sean liberados e informando al Despachador, sin proporcionar protección de banderas. El tren debe moverse a velocidad restringida.

Los límites designados para un cambio se extienden solamente a la Señal que gobierna el movimiento sobre el cambio, a menos que sea designado de otra manera.



Vía y tiempo no autoriza a los Trenes a ocupar la vía principal dentro de los límites de un aparato de enlace.

A. Paso de Señales que Exhiben Indicación de Alto o de Alto y Proceder

Excepto en aparatos de enlace, a trenes que se les ha concedido Vía y tiempo.

1. Después de parar, pueden pasar una Señal que exhiba la indicación de Alto sin más autorización.



- a) Para entrar a los límites.
- b) Dentro de los límites.
2. Deben cumplir con los requerimientos para la inspección de los cambios de resorte.
3. Pueden pasar una Señal dentro de los límites que exhiba la indicación de Alto y proceder sin pararse.

B. Tiempo Adicional

Los Trenes deben devolver su autorización de vía y tiempo, antes de que expire. Si el tren requiere de tiempo adicional, un miembro de la tripulación debe obtener autorización del Despachador antes de que expire. Si el miembro de la tripulación no puede comunicarse con el Despachador y los límites del tiempo expiran, la autorización estará en vigor hasta que se comuniquen con el Despachador.

C. Devolver autorización de Vía y Tiempo en los límites autorizados

Si otro Trabajador no ha recibido autorización de vía y tiempo dentro de los mismos límites. Un Tren puede devolver su autorización de vía y tiempo para moverse en una dirección especificada. Las indicaciones de las Señales gobernarán al Tren, si el Despachador autoriza verbalmente la devolución, especificando la dirección del movimiento.

10.3.1 Protección de Límites

Antes de otorgar vía y tiempo, el Despachador debe aplicar los aparatos de bloquear a la consola de control para prevenir movimientos en los límites. El Despachador puede conceder vía y tiempo en los siguientes casos:

1. Si los límites están libres.
2. Si los límites están ocupados por un tren con vía y tiempo o que Recibirán vía y tiempo.
3. A una máquina que va hacer cambios a un tren parado dentro de los límites. Si es necesario, la tripulación en la máquina debe proporcionar protección contra cualquier movimiento posible del tren parado.



4. Se autorizará vía y tiempo después de que todos los trenes moviéndose dentro de los límites que no tienen vía y tiempo hayan pasado el lugar donde la vía será ocupada y el Trabajador ha sido notificado que la autorización será otorgada atrás de dichos trenes.

Los aparatos de bloquear no deben ser removidos hasta que la autorización de vía y tiempo haya sido devuelta al despachador.

Otros movimientos no deben ser autorizados en los límites a menos que vía y tiempo también hayan sido otorgados conjuntamente.

10.3.2 Protección de Maquinaria, Equipo, Carros y Trabajadores de Vía

La maquinaria, equipo, carros y Trabajadores de vía recibirán autorización de vía y tiempo de la misma manera que los trenes.

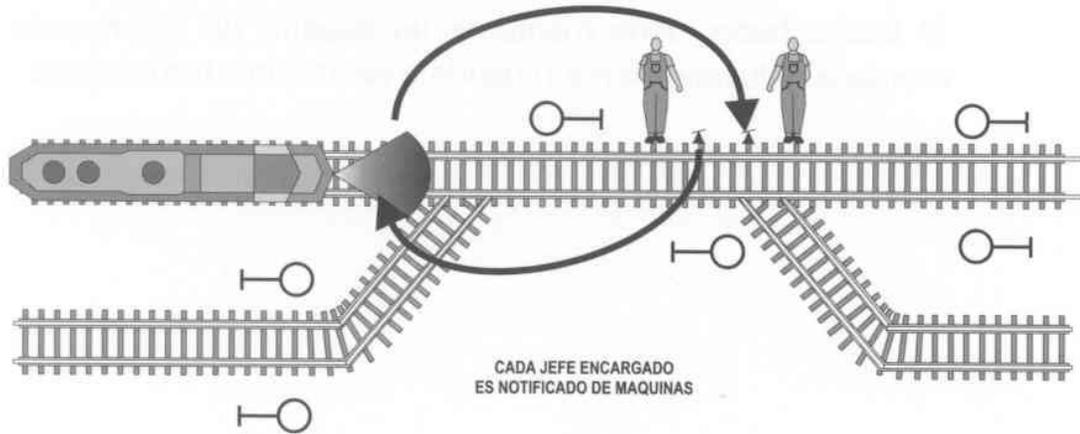
La maquinaria, equipo, carros y Trabajadores de vía deben libar los límites antes de que el Trabajador al que se le haya otorgado vía y tiempo devuelva la autorización. Si vía y tiempo son otorgados para proteger trabajo de mantenimiento de la vía, el Trabajador debe notificar al despachador cuando el trabajo ha sido terminado y la vía esté segura para el paso del tren.

10.3.3 Autorización Conjunta de Vía y Tiempo

Concedido a maquinaria, equipo, carros y Trabajadores de vía en los mismos límites con un tren, cada jefe y un miembro de la tripulación de cada tren deben ser notificados uno acerca del otro.



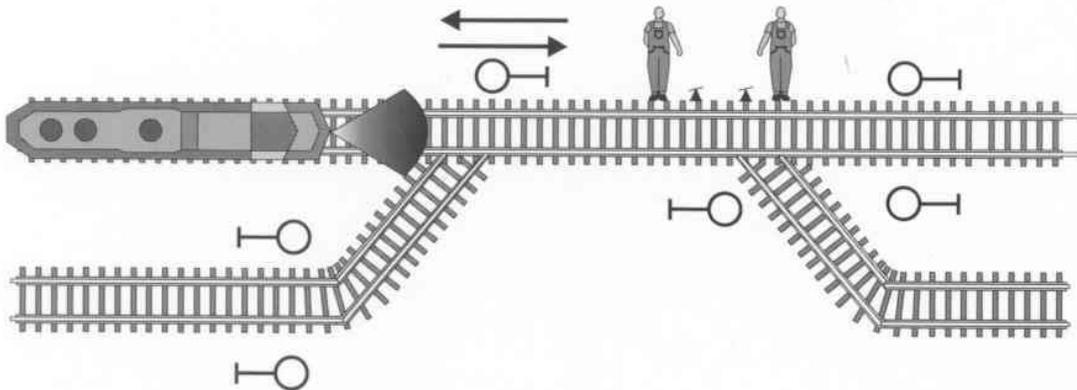
ANTES DE QUE VÍA Y TIEMPO MUTUO SEA
CONCEDIDO MIEMBRO DE LA TRIPULACIÓN
ES NOTIFICADO DE HOMBRES Y MÁQUINAS



10.3.3 (A)

Cuando vía y tiempo son concedidos para proteger el trabajo de mantenimiento de vía o de reparaciones a la vía, los Trenes no deben recibir vía y tiempo dentro de los mismos límites, a menos que los Trenes y el Jefe encargado del trabajo se pongan de acuerdo de las condiciones y movimientos que habrán de realizar.

ENTENDIMIENTO ENTRE MIEMBRO DE LA
TRIPULACIÓN Y EL JEFE ENCARGADO DE COMO
LOS MOVIMIENTOS SERÁN HECHOS ANTES DE QUE
VÍA Y TIEMPO MUTUO SEA CONCEDIDO SI TRABAJO
DE MANTENIMIENTO O REPARACIÓN SE ESTÁ
REALIZANDO



10.3.3 (B)



10.3.4 Registro de Autorización de Vía y Tiempo

El trabajador solicitando vía y tiempo dará el nombre, ocupación, ubicación, tren u otra identificación. El Trabajador repetirá la autorización otorgada al Despachador. Si la autorización es repetida correctamente, el Despachador la reconocerá. El tren no puede moverse hasta que el Maquinista entienda los límites otorgados de vía y tiempo.

El Despachador debe mantener un registro de autorización otorgada incluyendo la hora cuando la vía y tiempo fue devuelta.



11. No Aplica

11.1 No Aplica

11.2 No Aplica

11.3 No Aplica

12. No Aplica

12.1 No Aplica

12.2 No Aplica

13 No Aplica

13.1 No Aplica

13.1.1 No Aplica

13.1.2 No Aplica

13.1.3 No Aplica

13.1.4 No Aplica

13.1.5 No Aplica

13.2 No Aplica

13.2.1 No Aplica

13.2.2 No Aplica

13.2.3 No Aplica

13.3 No Aplica

13.3.1 No Aplica

13.3.2 No Aplica

13.3.3 No Aplica



MOVIMIENTO DE TRENES CON SISTEMA DE AUTORIZACIÓN DE TRAMOS DE VÍA

14. REGLAS APLICABLES SOLO DENTRO DE LOS LÍMITES DE AUTORIZACIÓN DE TRAMOS DE VÍA (ATV)

FORMATO DE AUTORIZACION DE TRAMO DE VÍA

NO. _____ 20 _____

A: (QUIEN) _____ En: (Lugar) _____

1. Autorización de tramo de Vía _____ está nulo.
2. Proceda de _____ a _____ en vía _____
3. Proceda de _____ a _____ en vía _____
4. Trabaje entre _____ y _____ en vía _____
5. Esta autorización empieza a las _____
6. Esta autorización termina a las _____
7. Estará en vigor después de la llegada de _____ a _____
8. Ocupe la vía principal en el último punto nombrado _____
9. No obstruya los límites delante de _____
10. Libre la vía principal en el último punto nombrado _____
11. Entre _____ y _____ entre _____ y _____ haga todos los movimientos a velocidad restringida
12. No aplica
13. No exceda de _____ KPH _____ y _____ de _____ KPH entre _____ y _____
14. No aplica
15. No aplica
16. Boletines de vía en vigor _____
17. Otras instrucciones específicas _____

OK _____ Despachador _____

Retransmitido a: _____ Recibido por: _____

Enterado _____ Límites reportados libres a las: _____

Por _____

(Marque "X" en cada caja como lo instruido).



14.1 Autorización para Entrar a Límites de Control de Autorización de Tramos de Vía (ATV)

Como está designado por el Horario, una Autorización de Tramo 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 de la Autorización de Tramo de Vía deben ser obedecidas donde los límites del patio estén en vigor.

14.2 Límites Designados

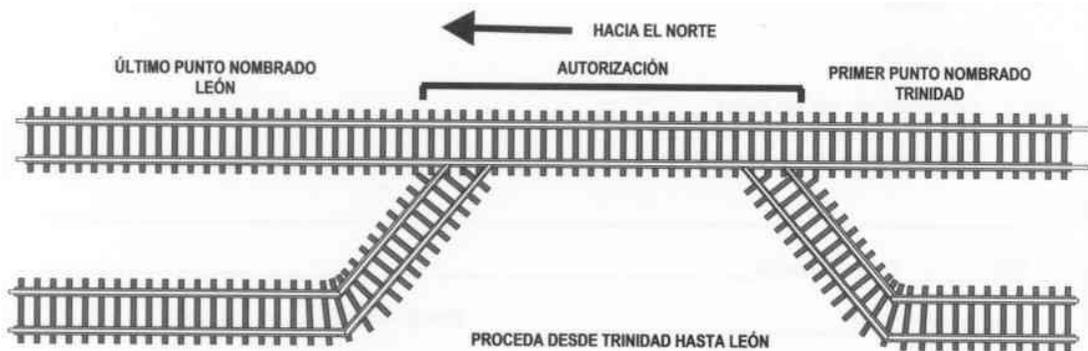
Los límites de la Autorización de Tramo de Vía deben ser designados por medio de las especificaciones de la Vía, donde sea requerido y los puntos exactos tales como cambios, placas kilométricas, o puntos identificables. Sin embargo, los nombres de las estaciones pueden ser usados como a continuación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

A. Primer Punto Nombrado

Cuando el nombre de una estación designa el primer punto nombrado, la autorización se extiende desde e incluye el último cambio del escape. La autorización se extiende de la placa con el nombre de la estación si no existe ningún escape.

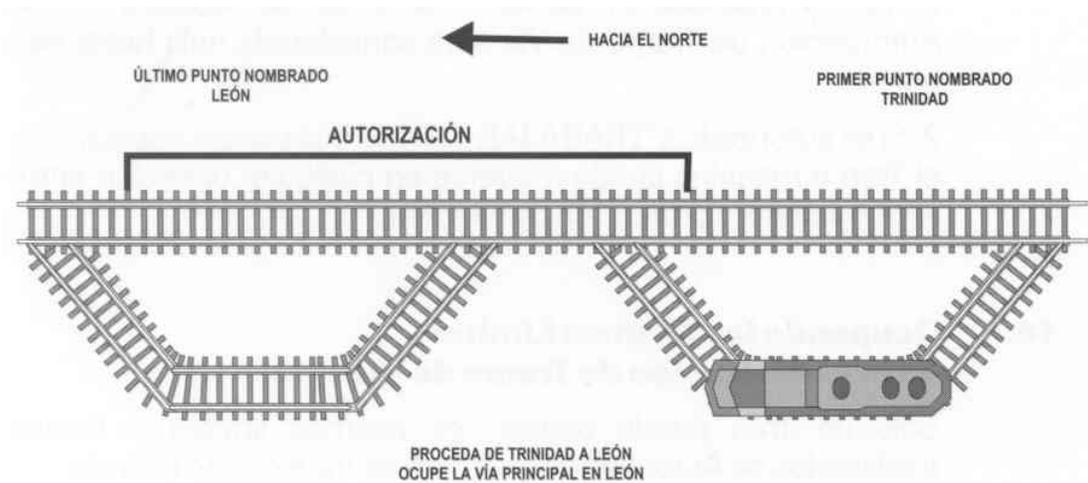
B. Último Punto Nombrado

Cuando un nombre de la estación designa el último punto nombrado, la autorización se extiende hasta e incluye el primer cambio del escape. La autorización se extiende a la placa con el nombre de la estación si no existe ningún escape.



14.2 (A)

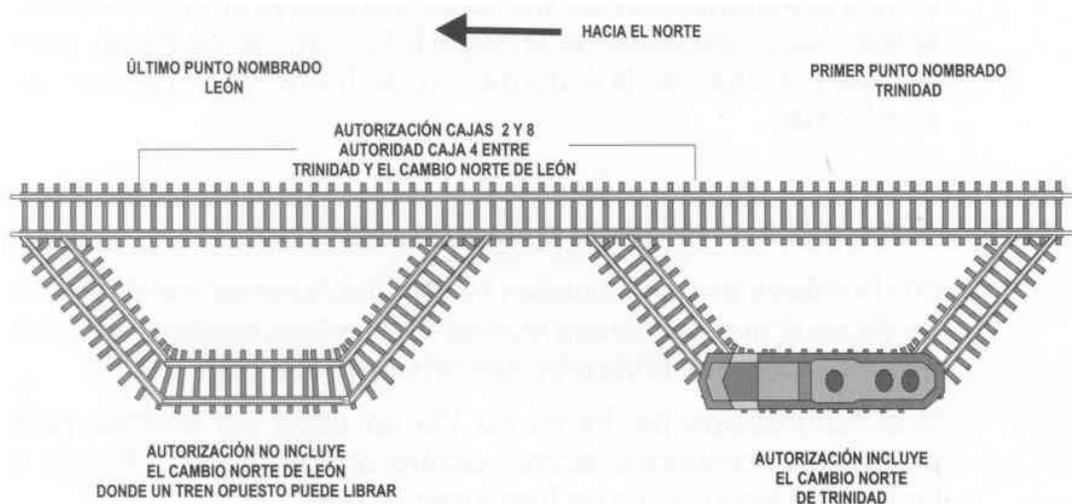
1. En el último punto nombrado, la autorización se extiende hasta, pero no incluye el último cambio del escape cuando la Autorización de Tramo de Vía declara, "Ocupe la vía principal en el último punto nombrado".



14.2 (B)

14.3 Operación con Autorización de Tramo de Vía

Una Autorización de Tramo de Vía autoriza a un Tren o máquina a ocupar la vía principal dentro de los límites designados. Sin embargo, el Tren o la máquina no deben obstruir un cambio en cualquier extremo de los límites donde un Tren opuesto pueda usar el mismo cambio para librar la vía principal.



14.3 (A)

El Tren o máquina debe hacer movimientos como a continuación se menciona:

1. Proceder de un punto a otro en la dirección que especifica la Autorización de tramo de vía. Cuando un miembro de la tripulación le avisa al Despachador de Trenes que el Tren completo ha pasado un punto específico, la facultad de la Autorización de Tramo de Vía será considerada nula hasta ese punto.
2. Si es autorizado a “TRABAJAR ENTRE” dos puntos específicos, el Tren o máquina puede moverse en cualquier dirección entre esos puntos sin protección de bandera.

14.4 Ocupando los Mismo Límites de la Autorización de Tramo de Vía

Sólo un Tren puede ocupar los mismos límites o límites traslapados de Autorización de Tramo de Vía excepto cuando:

1. Dos o más Trenes son autorizados a “TRABAJAR ENTRE” dos puntos específicos a velocidad restringida dentro de los límites traslapados.
2. Los Trenes están moviéndose por los límites de otro Tren autorizado para “TRABAJAR ENTRE” dos puntos específicos y las Autorizaciones de Tramo de



Vía han instruido a todos los Trenes a moverse a velocidad restringida dentro de los límites traslapados. La protección con banderas no es requerida dentro de estos límites.

Donde la Autorización de Tramo de Vía incluya límites de patio, aplican las condiciones de la Regla 6.13 (Límites de Patio), pero las instrucciones de la Autorización de Tramo de Vía deben ser obedecidas.

14.5 Protección a hombres o Equipo

Los hombres o equipo pueden recibir una Autorización de Tramo de Vía de la misma manera que los Trenes para ocupar o ejecutar mantenimiento en la vía principal sin otra protección.

Una Autorización de Tramo de Vía no debe ser emitida para proteger a hombres o equipo dentro de los mismo límites o límites traslapados con un Tren a menos que:

1. Todos los Trenes estén autorizados a proceder en una sola dirección y Autorización de Tramo de Vía especifique que los hombres o equipo no deben obstruir los límites delante de estos Trenes.
2. Todos los Trenes autorizados están notificados de los hombres o equipo y han sido autorizados a moverse a velocidad restringida. También, una Autorización de Tramo de Vía debe informar al Trabajador encargado de hombres o equipo acerca de los Trenes. Si la vía no es segura para el movimiento de Trenes a velocidad restringida, el Trabajador debe proteger la vía con banderas rojas según la Regla 5.4.7 (Exhibición o colocación de Bandera Roja o Luz Roja).

14.6 Movimientos Contra el Sentido del Tránsito

Cuando una Autorización de Tramo de Vía autoriza a un Tren a moverse en contra del sentido del tránsito, el Tren debe utilizar solamente la vía designada dentro de los límites especificados. Este Tren no debe permitir ser pasado por otro Tren en la misma vía, a menos que el Despachador de Trenes lo autorice a pasar.

14.7 Reporte de Liberación de límites

Un Tren sin un miembro de la tripulación en la parte posterior y operando en territorio sin Señales o en vía doble puede reportar que ha liberado los límites o



reportar que ha pasado un lugar específico sólo cuando se sabe que el Tren ha pasado completo.

Esto se determina por una de las siguientes maneras:

- La parte posterior del Tren lleva un telémetro para colocación en la parte posterior y la presión de aire mostrada en el aparato localizado en la parte de el frente, indica continuidad del tubo del freno.
- Un Trabajador verifica que el marcador esté puesto en la parte posterior del Tren. Un miembro de la tripulación puede observar al Equipo de Arrastre posterior del Tren en el cual el marcador está colocado.
- El Tren se ha parado y una inspección verifica que el marcador esté localizado en el Equipo de Arrastre posterior del Tren.
- Un detector de advertencia al lado de la vía transmite una cuenta de los ejes del Tren y repite la cuenta de los ejes transmitida por el previo detector de advertencia al lado de la vía.

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 reportarse que ha liberado los límites.

14.8 Solicitud de Autorizaciones de Tramo de Vía

Un Trabajador que solicita una Autorización de Tramo de Vía debe informar al Despachador de Trenes acerca de cuales movimientos serán hechos y cuando sea necesario, cuales vías serán utilizadas y cuanto tiempo será requerido.

14.9 Recepción de Autorizaciones de Tramo de Vía

El Conductor y el Maquinista deben tener una copia de la Autorización de Tramo de Vía emitido por el Despachador a su Tren y cada miembro de la tripulación debe leerla, entenderla y firmarla adecuadamente. 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 Autorizaciones de Tramo de Vía

1. Un Trabajador anotará toda la información y las instrucciones en la Autorización de Tramo de Vía.



2. El Trabajador repetirá la información al Despachador de Trenes.
3. El Despachador de Trenes lo verificará y si está bien, dirá “OK” y dará la hora y sus iniciales.
4. El Trabajador anotará la hora del “OK” y las iniciales del Despachador de Trenes en la Autorización de Tramo de Vía y los repetirá al Despachador de Trenes.

B. Vigencia

1. La Autorización de Tramo de Vía no estará en vigor hasta que la hora del “OK” esté escrita en él y sea repetida al Despachador.
2. Si la Autorización de Tramo 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.
3. Las tripulaciones pueden retransmitir las Autorizaciones de Tramo de Vía.

14.10 Autorización de Tramo de Vía Vigente

Una Autorización de Tramo de Vía está vigente hasta que un miembro de la tripulación reporte que el Tren ha liberado los límites, o la Autorización de Tramo de Vía se ha hecho nulo. Un miembro de la tripulación debe informar al Despachador de Trenes cuando el Tren ha librado los límites.

Limite de Tiempo

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

14.11 Cambiando Autorizaciones de Tramo de Vía

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

Cuando los límites o las instrucciones de una Autorización de Tramo de Vía deban ser cambiadas, una Autorización de Tramo de Vía nueva debe ser emitida por el Despachador especificando “Autorización de Tramo de Vía No. _____Es nulo” y el número de Autorización de Tramo de Vía que se está cambiando. Cuando una



Autorización de Tramo de Vía de una fecha previa ha sido anulada, la fecha debe estar incluida.

14.12 Anulación de Autorizaciones de Tramo de Vía

Un miembro de la tripulación debe escribir “NULO” a través de cada copia de la Autorización de Tramo de Vía, cuando el Tren ha reportado que libró los límites o cuando la Autorización de Tramo de Vía ha sido anulada.

14.13 Transmisión Automática de autorizaciones de Tramo de Vía

La repetición no es requerida cuando las Autorizaciones de Tramo de Vía son transmitidas automáticamente. La hora de “OK” estará dada cuando la Autorización de Tramo de Vía sea emitida. El espacio para el nombre del Trabajador que recibe puede ser dejado en blanco.

Las Autorizaciones de Tramo de Vía que restringen la autorización o el movimiento de un Tren, no deben ser transmitidas automáticamente a menos que el Tren que está siendo restringido no salga del punto sin recibir la Autorización de Tramo de Vía.



Boletín de Vía Forma "A"

No. _____ EN DISTRITO _____ EN _____ EN _____ 20 _____

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 desplegadas a menos de la distancia determinada por la regla 5.4.2 para indicar ubicación y dirección).

| Línea Nula | Línea No. | PK | Límites a | PK | Vel. KPH | VÍAS | BANDERAS en la PK | PARA DIRECCIÓN |
|------------|-----------|----|-----------|----|----------|------|-------------------|----------------|
| | 1 | | | | | | | |
| | 2 | | | | | | | |
| | 3 | | | | | | | |
| | 4 | | | | | | | |
| | 5 | | | | | | | |
| | 6 | | | | | | | |
| | 7 | | | | | | | |
| | 8 | | | | | | | |
| | 9 | | | | | | | |
| | 10 | | | | | | | |
| | 11 | | | | | | | |

Ok _____ OTRAS CONDICIONES _____ DESPACHADOR: _____
RETRASMITIDO A _____ COPIADO POR: _____ ENTERADO _____



Boletín de Vía Forma "B"

No. _____ EN DISTRITO _____ EN _____ 20 _____
A _____

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

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

Ok _____ COPIADO POR: _____ DESPACHADOR: _____
RETRANSMITIDO A _____ ENTERADO _____



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 autorizaciones de tramo 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 las máquinas. Otras formas de Boletines de Vía aparte de las Formas A y B podrán ser usadas cuando sea necesario.

Recepción y Comparación de Boletines de Vía

El Conductor y el Maquinista deberán recibir una Autorización de Tramo de Vía en su estación inicial, a menos que sean autorizados de otra manera por el Despachador de Trenes. Deberán enlistar en la Autorización de Tramo de Vía todos los Boletines de Vía que afectan el movimiento de su Tren, a menos que esa Autorización de Tramo 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.

En la estación inicial cuando los miembros de la tripulación de salida reciban Autorizaciones de Tramo de Vía y Boletines de Vía de miembros de la tripulación que está llegando, el Conductor y el Maquinista deberán confrontar las Autorizaciones de Tramo de Vía y Boletines de Vía el uno con el otro y con el Despachador de Trenes antes de proceder.

15.1.1 Cambiando de Dirección de Autorizaciones de Tramo de Vía o Boletines de Vía

Si la dirección es cambiada en una Autorización de Tramo de Vía utilizada solamente para entregar Boletines de Vía que no otorgan autorización, El Despachador de Trenes puede cambiar verbalmente el número de máquina, dirección o fecha.



15.2 Protección por el Boletín de Vía Forma B

- Además del Boletín de Vía expedido por el Despachador, el Trabajador que requirió la protección deberá desplegar banderas amarillas-rojas como lo especificado por la Regla 5.4.3 (Despliegue de Bandera Amarilla-Roja).
- Mientras los Trenes estén dentro de los límites durante la hora declarada en el Boletín de Vía Forma B, las tripulaciones deberán:
 - a) Moverse a velocidad restringida.
 - b) Pararse antes de llegar a una bandera roja.

Sin embargo, las tripulaciones de los trenes no necesitan cumplir con los requisitos precedentes si han sido autorizados de otra manera como se indica a través de un permiso verbal o si el Tren completo ha pasado una bandera verde o ha librado los límites.

Antes de entrar a los límites de un Boletín de Vía, un miembro de la tripulación deberá 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) _____ Placa Kilométrica (PK) _____ en el Distrito.

1. Para permitir que un Tren pase una bandera roja sin pararse, agregue lo siguiente.

“Tren” Puede pasar la bandera roja, localizada en el Placa Kilométrica (PK) sin pararse. El Tren puede pasar la bandera roja a velocidad restringida sin pararse.

2. Para permitir que un Tren proceda a una velocidad diferente a la 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 que sea restringido de otra manera.

3. Para requerir que un Tren se mueva a una velocidad menor que la restringida, 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.

C. Columna de Alto

Cuando "ALTO" está escrito en la columna de Alto, una bandera roja debe estar desplegada 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 en Vía

EL Boletín de Vía Forma B puede ser usado para proteger al equipo en vía, tales como, carros detectores del riel sin usar banderas. El Boletín de Vía deberá 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). El mismo Boletín de Vía no debe proteger a otras cuadrillas y equipo).

15.3 No Aplica

15.4 Protección cuando las Vías están Fuera de Servicio

Antes de que una vía sea puesta fuera de servicio deberá 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 vía.

Los Trenes no deberán 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 deberá avisar a los miembros de las tripulaciones las rutas alternas y las posiciones de los cambios.

15.5 Protección cuando las Vías están Obstruidas con Equipo

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.

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

El Conductor y el Maquinista deben tener una copia de cada Boletín de Vía dirigida a su Tren y cada miembro de la tripulación deberán 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 los 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 deberán ser entregados o usados hasta que sean comprobados y verificados y estén:

- Legibles.
- Duplicados en su totalidad.

15.9 Copias Adicionales de Boletines de Vía

Si copias adicionales de Boletines de Vía son requeridas, salvo cuando estén duplicadas según la Regla 15.8 (Duplicando Boletines de Vía), los Trabajadores deberán repetir las copias adicionales al Despachador de Trenes y verificar que estén correctas antes de entregarlas.

El Despachador de Trenes registrará la fecha, la hora, el lugar y el nombre del Trabajador que recibió de nuevo y repitió el Boletín de Vía.

15.10 Reteniendo Boletines de Vía

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

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 deberá verificar con el Despachador de Trenes si hay Boletines de Vía adicionales que sean requeridos.



15.11 Restricción a Miembros del Equipo del Tren

El Despachador de Trenes no transmitirá una Autorización de Tramo de Vía ni un Boletín de Vía restringiendo a un Tren cerca de un punto donde aplique la restricción, hasta que el Maquinista o el Conductor confirme que pueden cumplir con ella.

15.12 Relevo del Maquinista o Conductor Durante el Viaje

Cuando un Conductor, un Maquinista o ambos son relevados antes de que se termine el viaje, deberán entregar todas las Autorizaciones de Tramo de Vía, Boletines de Vía e instrucciones al Conductor o al Maquinista que los releva.

Si no pueden entregar personalmente las Autorizaciones de Tramo 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 deberán comparar las Autorizaciones de Tramo de Vía, los Boletines de Vía, instrucciones e información pertinente, 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 uno 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. Si 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 de Boletín de Vía No. _____ (será anulada) es nulo”.



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

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

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

B. Emitir un Boletín o Autorización de Tramo de Vía para Anular un Boletín de Vía.

Emita un Boletín de Vía o use la línea designada “OTRAS INSTRUCCIONES ESPECIFICAS” en una Autorización de Tramo de Vía usando uno de los ejemplos siguientes:

1. “Línea (número) _____ de Boletín de Vía No. _____ es nulo”.
El Trabajador guardará una copia de la Autorización de Tramo de Vía o del Boletín de Vía que lo anuló y escribirá “NULO” en el margen a la izquierda de la línea anulada.
2. “**La parte del boletín de Vía No. _____ (Indique la parte que será anulada) es nulo**”.
El Trabajador guardará una copia de la Autorización de Tramo de Vía o Boletín de Vía que lo anuló y trazará una raya sobre la parte anulada.
3. “Boletín de Vía No. _____ Está nulo.”
El Trabajador guardará una copia de la Autorización de Tramo de Vía o Boletín de Vía que lo anuló y escribirá “NULO” sobre cada copia del Boletín de Vía anulado.

15.14 Entrega de Boletines de Vía

Los Trabajadores que reciben Boletines de Vía, al entregarlos, deberán conservar una copia a menos que el Boletín de Vía sea nulo o transferido a un Trabajador relevado. Cuando los Trabajadores hayan entregado copias a todos a quienes fueran dirigidos, deberán guardar una copia.

15.15 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.

16. No Aplica

16.1 No Aplica

16.2 No Aplica

16.3 No Aplica

16.4 No Aplica

16.5 No Aplica

16.6 No Aplica

16.7 No Aplica