

AVISO

Av

Nº 9 / 19

Madrid, 22 de febrero de 2019

EXPEDICIÓN DE TRENES DESDE VÍAS SIN SEÑAL DE SALIDA EN BAD

Organismo: Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación de Adif
Subdirección de Seguridad en la Circulación de Adif-Alta Velocidad

Objeto: Recordar y fijar criterios que faciliten la aplicación del Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF) en los procesos de expedición de trenes desde vías sin señal de salida en BAD.

APLICACIÓN

Fecha: 2 de marzo de 2019

Ámbito: RFIG administrada por Adif y Adif-Alta Velocidad, equipada con bloqueo automático de vía doble (BAD)

0. PREÁMBULO

El objeto del RCF es establecer reglas operativas generales para que la circulación de los trenes y de las maniobras se realice de forma segura, eficiente y puntual, tanto en condiciones de explotación normal, como degradada. Por tanto, proporciona un marco regulador único de los procesos operativos en los que exista una interfaz directa entre el Administrador de infraestructura (AI) y las Empresas Ferroviarias (EF), unificando los criterios de operación.

En este sentido, cobran especial relevancia los Criterios para la implantación del RCF en los Sistemas de Gestión de Seguridad (SGS) del AI y de las EF, establecidos en el Anexo II del Real Decreto 664/2015, de 17 de julio. Destacando, entre otros, aquellos relativos a las obligaciones del personal.

Este Aviso se publica con el objetivo de reforzar los procesos operacionales existentes, como parte del proceso de aprendizaje y mejora continua establecido en el AI, como resultado del análisis de retorno de experiencia relacionado con la circulación de trenes.

1. CRITERIOS DE APLICACIÓN

A fin de aclarar y recordar al personal relacionado con estos procesos las normas de circulación establecidas en el punto 2 del artículo 4.2.1.3.- *Expedición de trenes desde vías sin señal de salida*, en BAD sin CTC, o con CTC en ML, conviene reiterar la importancia de considerar la forma que el RCF establece para la protección del bloqueo automático de vía doble (BAD):

“En bloqueo automático de vía doble (BAD), el bloqueo se asegura por medio de las señales que protegen los cantones y por el sentido de la circulación de los trenes”.

En este sentido se tendrá en cuenta por el Puesto de Mando y los Responsables de Circulación el carácter especial que tiene la expedición de un tren desde una vía que no



disponga de señal de salida. En este caso, para poder garantizar la condición de bloqueo, el RCF exige al Responsable de Circulación que realice una serie de actuaciones, para garantizar la finalidad del proceso.

Por tal motivo, en cumplimiento del punto 2 del artículo 4.2.1.3 antes referido, se realizarán en el orden siguiente:

- Por el Responsable de Circulación.
 1. *Comprobará, por observación directa, que alguna otra señal de salida del mismo lado ordena vía libre, no siendo válidos a estos efectos los visores de los cuadros de mando.*

En este caso, con esta acción se garantiza la condición de bloqueo en el sentido de circulación del tren, primer cantón de bloqueo y el siguiente libres de trenes.
 2. *Establecerá el itinerario de salida de la vía correspondiente.*

Comprobando que el itinerario de salida corresponde al de la vía en la que se encuentra estacionado el tren a expedir hacia la vía de sentido normal, aprovechando el enclavamiento en lo posible.
 3. *Presentará la señal de marche el tren conforme a lo dispuesto en el art. 2.1.6.2.*

Al no disponer la vía de señal de salida, se cumplimentará el punto 7 del artículo 2.1.6.2. del RCF, por parte del Responsable de Circulación, notificando al Maquinista el telefonema L2.4.

- Por el Maquinista.

A continuación, el Maquinista circulará hasta la estación siguiente al amparo del BA.

El Responsable de Circulación y el Maquinista tendrán en cuenta que sólo se podrá considerar la circulación de un tren al amparo del bloqueo automático (BA) hasta la estación siguiente, si el proceso descrito anteriormente se ha realizado sobre la vía por la que se expiden los trenes en sentido normal de circulación, en condiciones normales trenes pares en el mismo sentido por la vía par y los trenes impares en el mismo sentido por la vía impar.

Atendiendo el carácter especial que tiene la expedición de un tren desde una vía sin señal de salida, se estará a lo dispuesto en los SGS de sus empresas, en relación a la forma de proceder cuando detecten el encaminamiento no previsto de un tren.

2. CRITERIOS DE GESTIÓN

En estaciones de BAD, generalmente no se programará la expedición de trenes desde vías sin señal de salida. En este sentido, AI y las EF reforzarán la coordinación y la gestión que afecte a la ocupación de vías en las estaciones.

Es necesario recordar, que la adecuada gestión del tráfico ferroviario requiere que los Responsables de Circulación se mantengan permanentemente informados entre sí, siguiendo las instrucciones establecidas por el PM, debiendo comunicarle a éste cualquier alteración o falta de capacidad de la estación, dependencia, o anormalidad en la línea.

* * * * *

D.ª Isabel Pardo de Vera Posada

Presidenta

D. Juan Pablo Villanueva Beltramini

Director General de Adif-Alta Velocidad

