

Documento de referencia	RCF	Fecha	31/10/2018
Localización dentro del documento			
LIBRO SEGUNDO. SEÑALES FERROVIARIAS Capítulo 1 SEÑALES FERROVIARIAS COMUNES PARA LA RFIG Sección 6. SEÑALES PORTÁTILES 2.1.6.2. Señal de marche el tren			
CFV - Señal de marche el tren			

Consulta

El artículo 2.1.6.2 en su punto nº 7 establece que se notifique al Maquinista por radiotelefonía, el telefonema L2.4 en tres supuestos concretos:

1. Cuando no sea posible presentar la señal de marche el tren según lo previsto en el punto 4 de este mismo artículo.
2. Cuando la señal de salida afecte a más de una vía.
3. Cuando la vía en la que se encuentra el tren carece de señal de salida.

- En cuanto al supuesto nº 1 es obvio que habrá que habilitar una fórmula para completar la orden de marcha si no es posible la presentación física de la señal de marche el tren.

- En el supuesto nº 3, en el RCF original, se establecía la obligatoriedad del telefonema sí o sí, pero con el modificativo (punto 3 del artº 1.5.1.8) ya se contempla como opción por si la presentación de la señal según el punto 4 "puede ofrecer dudas de interpretación al Maquinista". Aclaración que debería ser innecesaria si nos atenemos fielmente al punto nº 3 del mismo artículo 2.1.6.2.

- Y es en el supuesto nº 2 donde nos quedamos con el sí o sí (sin la salvedad de "...dudas de interpretación...") dándose por tanto situaciones como en el caso que expongo: Estación con dos vías de circulación (o tres o cuatro, da igual) y una señal de salida en cada sentido; se recibe por vía general un tren con parada comercial (según el punto 2 del artículo 3.1.2.1, señales en vía libre), no hay más trenes (ni siquiera material estacionado) en la estación.

¿Qué sentido tiene notificar el marche el tren por telefonema?

¿Qué dudas pueden surgir?

¿Quién se va a equivocar de vía?

Estaría justificada la notificación si hubiese dos o más trenes dispuestos y, aun así, debería existir algún impedimento para que el Responsable de Circulación no pudiese presentar la señal desde un lugar en el que no haya posibilidad de error. De no existir ese impedimento, tampoco tendría sentido la notificación.

Todo esto se evitaría fácilmente con la simple inclusión en el punto 7 de esa coetilla sobre las "dudas de interpretación", como ya se ha rectificado cuando se trata de una estación sin señal de salida (supuesto nº 3 del que ya hemos hablado).

En el ejemplo anterior, si se presenta la señal de marche el tren según el punto 4, considero que el Maquinista debería emprender la marcha pues se le está dando una orden de marcha absolutamente reglamentaria y él no incumpliría ninguna norma, en todo caso, sería el Responsable de Circulación quien no aplicaría estrictamente el punto 7, pero no estaría para nada comprometiendo la seguridad.

Lo esencial de esta consulta es pedir una revisión de ese punto nº 7 para hacerlo menos taxativo y limitar su uso a casos estrictamente excepcionales.

Respuesta

El RCF establece reglas operativas generales a partir del conocimiento, experiencia, casuística producida, etc. En prevención de los riesgos derivados, se consideró establecer este proceso para minimizar los mismos.

De manera general la garantía de seguridad aumenta con la aplicación de estos procesos establecidos en la norma.

Fecha de Cierre : 15/12/2018