

Documento de referencia	CONSIGNAS	Fecha	05/02/2019
Localización dentro del documento			
Consigna C 2/18 - Libro de telefonemas.			

Expresión sobre estaciones, pasos a nivel, números de tren, vías de estación, etc.

Consulta

En recientes conversaciones relativas a la gestión integral del tráfico ferroviario se ha observado que algunos interlocutores expresan, para cualquier expresión sobre estaciones, pasos a nivel, números de tren, vías estación, etc., su identificación letra a letra o número a número, lo que en determinadas ocasiones puede dificultar enormemente el objeto del Reglamento de Circulación Ferroviaria que no es otro que el desarrollo de la circulación se realice, entre otros aspectos, de forma segura y eficiente. El espíritu de las normas parece indicar que la naturaleza y metodología de las comunicaciones deberán ser, para la identificación de cualquier punto, dependencia de la Red y, excepto que ofrezca dudas o confusión su comprensión, breves y claras.

Por otra parte y en lo que identificación de trenes se refiere, que tiene su regulación propia, el mismo RCF en su artículo 1.5.1.5 establece que los trenes se identifican mediante un código numérico (un código es un conjunto de algo), además la Consigna C nº 68/16, nos señala que, con el objeto de facilitar los procesos de circulación, se utilizará un sistema de numeración basado en reglas nemotécnicas simples, que ofrecerán informaciones relevantes para la gestión del tren, por ejemplo; tipo de tren, empresa ferroviaria que lo gestiona, la clase de tren o producto, ámbito ferroviario, el sentido de la circulación etc., abundando en que, al basarse en dichas reglas, se procurará el cumplimiento lo más exhaustivo posible; las empresas ferroviarias, Renfe en concreto, así lo admite en su normativa. Asimismo la Consigna C nº 64/16 nos indica que el Maquinista se identifica conforme a lo dispuesto en los procedimientos correspondientes de Adif que comprende también su localización.

Todo ello en su conjunto podría dar lugar a situaciones, se entiende, poco recomendables, sobre todo para la seguridad, pero también para los procesos de la gestión integral del tráfico ferroviario. Sirva de ejemplo una hipotética situación de un tren con el que haya que establecer una comunicación que se puede dar en situaciones diarias: tren 8 (ocho) 7 (siete) 5 (cinco) 5 (cinco) 4 (cuatro), con el telefonema número 8 (ocho) 8 (ocho) 8 (ocho) a las 1 (uno) 9 (nueve) 3 (tres) 3 (tres), se establece limitación temporal de velocidad a 4 (cuatro) 0 (cero) kilómetros por hora, entre los puntos kilométricos (que serán hectométricos también) 1 (uno) 6 (seis) 5 (cinco) / 8 (ocho) 5 (cinco) 0 (cero). Si además hubiese que autorizar el rebase de una señal, p. ej., con otro telefonema, clase y número de señal, número e identificación de aparatos de vía, etc., a vía 14 (uno) (cuatro), las posibilidades de error se incrementarían considerablemente.

TEMA A TRATAR: Por lo expuesto anteriormente, entendemos que los procesos en cuanto a la naturaleza de las comunicaciones, deben cumplir la normativa establecida en su conjunto con el objetivo de facilitar una circulación segura y eficiente, por lo que se solicita aclaración en cuanto a la forma de proceder en este tipo de comunicaciones reglamentarias.

Respuesta

De acuerdo con lo trasladado, se recuerda que el objeto de cualquiera de las normas que regulan las comunicaciones relacionadas con la seguridad es que, ante cualquier proceso, se produzca la correcta comprensión de dichas comunicaciones.

En cualquier caso, las situaciones en las que para garantizar dicha comprensión sea necesario deletrear o enumerar según el caso, se empleará el alfabeto radiofónico internacional.

Fecha de Cierre : 11/01/2019