

DESCRIPCIÓN

**APLICACIÓN DEL BLOQUEO TELEFÓNICO POR ANORMALIDAD EN
ESCENARIOS DE OPERACIÓN DEGRADADA**

ARTÍCULOS DEL RCF

4.4.2.1, 4.4.2.2, 4.4.2.3 y 4.4.2.4.

1. CONTENIDO DEL RCF

4.4.2.1. ESTABLECIMIENTO DEL BT

1. En caso de anomalía en el funcionamiento de un bloqueo automático (BA o BLA) y siempre que el Responsable de Circulación de la Banda de Regulación del PM o del CTC lo autorice expresamente, se podrá establecer el BT en el trayecto y vías autorizados.
2. En vía doble o múltiple, el establecimiento del BT se realizará de manera independiente para cada vía autorizada por el Responsable de Circulación de la Banda de Regulación del PM o del CTC.
3. El establecimiento del BT en una vía, no condiciona la circulación por la otra u otras donde se circule al amparo del BA o BLA.
4. **En trayectos sin CTC:**
 - a) El Responsable de Circulación de la estación que haya expedido el último tren hacia el trayecto afectado, procederá al cierre de la señal de salida hacia el trayecto donde se vaya a establecer el BT. Recibida la autorización del Responsable de Circulación de la Banda de Regulación del PM, recabará de éste la numeración de las circulaciones precedentes a la última expedida con el fin de contrastar la secuencia de trenes expedidos con su colateral. Obtenida dicha secuencia, cursará a su colateral el siguiente telefonema:

L4.10

«Se establece el BT [por la vía (I, II, ...)]. Último tren expedido fue el a las »

- b) El Responsable de Circulación de la estación que reciba el telefonema anterior, recabará del Responsable de Circulación del PM la numeración de las circulaciones precedentes a la última expedida por su colateral y verificará si la secuencia de trenes recibidos o pendientes de recibir de su colateral es la misma hasta que el último tren recibido sea el último expedido por el colateral que establece el BT. Cuando el último tren recibido sea coincidente con el indicado en el telefonema de establecimiento, contestará con el siguiente:

L4.11

«Conforme con el establecimiento del BT [por la vía (I, II,)]. Llegó tren a las »

- c) Cursados estos telefonemas, los Responsables de Circulación de las estaciones inscribirán, en la casilla de trenes en marcha del Libro de telefonemas correspondiente la letra L, y la circulación quedará sometida a las normas del BT en la vía correspondiente.
 - d) Si la anomalía afectara a más de una vía, se cursará un telefonema de establecimiento y otro de conformidad para cada vía.

5. En trayectos con CTC o con estaciones telemandadas por el mismo Responsable de Circulación:

El Responsable de Circulación del CTC o de la estación que telemanda solicitará la presencia de Responsables de Circulación en las estaciones a su cargo donde se haya producido la anomalía en el BA o BLA. Hasta su llegada e incorporación, procederá como sigue:

- a) Se asegurará de que los cantones de bloqueo afectados, están libres de trenes. Si las circunstancias lo aconsejan podrá solicitar la confirmación de llegada a la estación receptora cursado por el maquinista.
- b) Establecerá y asegurará el itinerario de paso por vía directa de manera preferente en las estaciones sin Responsable de Circulación.
- c) Inscribirá en su libro de telefonemas correspondiente el siguiente telefonema:

L4.12 «Se inicia el BT por la vía (I, II, ...) entre y .»

- d) Desde ese momento se circulará al amparo del BT. El Responsable de Circulación del CTC o de la estación que telemanda será el coordinador de dicho proceso. Realizará el asiento en su libro de telefonemas correspondiente del tren en marcha entre las estaciones y la liberación del mismo cuando ésta se produce, a modo de verificación de la condición y relación de dependencia entre ellas.
- e) Si se normalizase el BA o BLA antes de incorporarse al BT los Responsables de Circulación en las estaciones afectadas, el Responsable de Circulación del CTC o de la estación que telemanda, se asegurará de que los cantones afectados estén libres de trenes, e inscribirá en su libro de telefonemas correspondiente el siguiente telefonema:

L4.13 «Se inicia el BA o BLA por la vía (I, II, ...) entre y .»

6. En trayectos entre CTC colaterales o entre estaciones telemandadas por diferentes Responsables de Circulación.

Si el trayecto donde se establece el BT afecta al ámbito de dos Responsables de Circulación de CTC colaterales, de dos estaciones telemandadas por diferentes Responsables de Circulación, así como entre dos estaciones colaterales en ML, se procederá como se indica en el punto 4 de este artículo.

A dichos telefonemas, se añadirán las condiciones de circulación por las estaciones intermedias sin Responsable de Circulación. A los telefonemas de establecimiento del BT, se añadirán las estaciones sin Responsable de Circulación y, cuando proceda: Limitaciones temporales de velocidad máxima, PN con semibarreras enclavadas sin protección, etc.

4.4.2.2. INCORPORACIÓN Y RETIRADA DE ESTACIONES DEL BT

1. Incorporación de estaciones al BT.

Para la incorporación de Estaciones al BT, en trayectos con CTC o con estaciones telemandadas, cuando al menos dos estaciones dispongan de Responsables de Circulación para intervenir en el BT, se procederá así:

- Los Responsables de Circulación que se incorporan, se coordinarán con el Responsable de Circulación del CTC o con el que telemanda las estaciones y solicitarán su incorporación al BT mediante el telefonema L.4.15.
- El Responsable de Circulación del CTC o el que telemanda las estaciones, deberá asegurarse de que el cantón de bloqueo o cantones de bloqueo afectados, están libres de trenes, y posteriormente les cursará el siguiente telefonema:

L4.14

«Entre _____ y _____, por la vía (I, II, _____) no hay ningún tren. Inicie la circulación con BT [y tome el ML]»

A dicho telefonema se añadirán las informaciones relativas a estaciones sin Responsable de Circulación y, cuando proceda: Limitaciones temporales de velocidad máxima, PN con semibarreras enclavadas sin protección, etc.

- A partir de ese momento, los Responsables de Circulación que intervengan en el BT, tras tomar el ML, procederán al cierre de la señal de salida hacia el trayecto donde se circula con BT, y se coordinarán para aplicar el BT.
- Si posteriormente tuviera que incorporarse al BT otra estación intermedia, el Responsable de Circulación del CTC o de la estación que la telemanda, deberá autorizarlo previamente.
- El Responsable de Circulación de la estación que se incorpore al BT cursará a sus colaterales el telefonema:

L4.15

«Solicito mi incorporación al BT »

- Los Responsables de Circulación de las estaciones que reciban el telefonema anterior, cuando el cantón de bloqueo o cantones estén libres de trenes, contestarán con el siguiente:

L4.16

«Conforme con su incorporación al BT entre _____ y _____ por la vía (I, II, _____) »

A dicho telefonema se añadirán las informaciones relativas a estaciones sin Responsable de Circulación y, cuando proceda: Limitaciones temporales de velocidad máxima; PN con semibarreras enclavadas sin protección, etc.

- Recibido el telefonema anterior de cada uno de los Responsables de Circulación de las estaciones colaterales, que deberán aportar la misma información, la estación se considerará incorporada. El Responsable de Circulación del CTC o de la estación que telemanda, entregará, en su caso, el ML a la estación incorporada, y ésta procederá al cierre de las señales de salida hacia el trayecto donde se circula con BT.

A partir de ese momento, las notificaciones al Maquinista serán las que correspondan a la nueva situación del trayecto consecuencia de la incorporación, es decir, con cantones distintos a los existentes antes de la incorporación.

2. Actuación en estaciones de BAU con CTC sin ML incorporadas al BT.

Se procederá como sigue:

a) Agujas.

Su accionamiento estará a cargo del Responsable de Circulación de la estación, pero el Responsable de Circulación del CTC podrá accionarlas, previa orden del Responsable de Circulación de la estación.

b) Señales.

En las estaciones intermedias del trayecto en el que no funcione el CTC, las señales de entrada y salida de ambos lados se mantendrán ordenando parada.

No obstante, el Responsable de Circulación del CTC podrá accionar las señales de entrada, previa orden del Responsable de Circulación de la estación.

3. Retirada de Estaciones de BT.

a) Para la retirada de una estación del BT se requiere la autorización previa del Responsable de Circulación de la Banda de Regulación del PM o del CTC.

b) Cuando los cantones del BT estén libres de trenes, el Responsable de Circulación de la estación cursará a sus colaterales el telefonema:

L4.43 «Entre _____ y _____ no hay ningún tren [por la vía (I, II, etc)]. Cesa mi intervención en el BT».

c) A dicho telefonema se añadirá la vía por la que se tenga establecido el itinerario de paso y, cuando proceda: Limitaciones temporales de velocidad máxima, PN con semi-barreras enclavadas sin protección, etc., conforme a la nueva situación existente.

d) Los Responsables de Circulación de las estaciones que reciban el telefonema anterior contestarán con el telefonema:

L4.44 «Conforme con el cese de su intervención en el BT».

e) En ese momento el Responsable de Circulación del CTC retirará el ML de la estación que deja de intervenir en el bloqueo y los Responsables de Circulación de las estaciones colaterales concertarán la circulación entre ellos, notificando a los Maquinistas lo que proceda, conforme a la nueva situación existente.

4.4.2.3. PRESCRIPCIONES DE CIRCULACIÓN

1. Establecido el BT, el **Responsable de Circulación** hará lo siguiente:

- Procederá al cierre de las señales de entrada y de salida de la vía o vías, cuando las instalaciones permitan la sucesión automática de trenes.
- Mantendrá permanentemente las señales de salida ordenando parada, mientras esté establecido el BT.
- Además de lo anterior, establecerá y comprobará el itinerario que corresponda, aprovechando el enclavamiento en lo posible. En estaciones con CTC que no dispongan de ML, comprobará las agujas, barreras y demás aparatos en los itinerarios de entrada y salida.
- En las estaciones de transición hacia un trayecto con BT, cuando se disponga a darle la orden de marcha, notificará al Maquinista lo siguiente:

L4.17 «Circulará con BT entre _____ y _____ [por la vía (I, II, etc.).]
No funciona (BA, BLA)»

Esta notificación podrá ser única para un trayecto que comprenda varias estaciones. En dicha notificación se agregarán las estaciones intermedias con Responsable de Circulación que intervengan en el bloqueo, si existen, y las AC cerradas que tengan establecido itinerario de paso por vía desviada e, igualmente, cuando proceda: Limitaciones temporales de velocidad máxima, PN con semibarreras enclavadas sin protección, etc.

- Cuando existan agujas en plena vía, la notificación anterior será ampliada con el siguiente texto:

«Irá dispuesto a efectuar parada ante la/s aguja/s del/os km/s _____ y
continuará la marcha después de verificar que está bien dispuesto el itinerario a
seguir»

- Dará la orden de marcha conforme a lo dispuesto en el art. 1.5.1.8.

2. El **Maquinista** cumplirá lo siguiente:

- En plena vía:
 - Considerará inexistentes las señales intermedias en trayectos con BA, así como las señales preavanzadas en trayectos con BLA dotados de ellas.
 - La indicación de la señal de protección será considerada como comprobación suficiente, aun cuando sea inexistente a los demás efectos. Si estuviera en indicación de parada o apagada, se detendrá ante la aguja y una vez verificado que su posición permite el paso, reanudará la marcha sin rebasar la velocidad de 10 km/h hasta que el último vehículo la haya franqueado.
 - Circulará sin exceder la velocidad de 120 km/h, respetando las velocidades máximas y las limitaciones temporales de velocidad, salvo que el Responsable de Circulación le notifique otra velocidad inferior.
 - Cuando existan señales intermedias relacionadas con el ASFA, desconectará dicho equipo en el trayecto afectado o, si dispone de ASFA Digital, seleccionará el modo BTS.

b) En las estaciones:

- Se atenderá a lo que ordene la señal avanzada. Si ordenase parada, procederá como si diera la indicación de anuncio de parada.
- Se atenderá a lo que ordene la señal de entrada.
- Considerará existentes todas las señales de salida, excepto las de las estaciones que intervienen en el bloqueo, de acuerdo con la notificación recibida.
- En estaciones intermedias sin Responsable de Circulación (que no intervengan en el BT por anomalía), de acuerdo con la notificación recibida, cuando esté detenido por la orden de las señales, las rebasará, verificando la protección de los PN, y la posición de las agujas sin exceder la velocidad de 10 km/h al pasar por las mismas. Estas mismas prescripciones las cumplirá cuando se encuentre detenido ante la primera aguja, por no tener señal de entrada a contravía ni de retroceso.

4.4.2.4. RESTABLECIMIENTO DEL BA Y BLA

Cuando vuelva a funcionar el BA o BLA, se hará lo siguiente:

1. En trayectos sin CTC.

- a) Cursado el aviso de llegada del último tren que circuló al amparo del BT por el trayecto correspondiente, se restablecerá el BA o BLA.
- b) El Responsable de Circulación cursará a su colateral el telefonema siguiente:

L4.18 «Se restablece el (BA, BLA) [por la vía (I, II, etc.)]»

- c) El Responsable de Circulación que reciba el telefonema anterior, contestará con el siguiente:

L4.19 «Conforme con el restablecimiento del (BA, BLA) [por la vía (I, II, etc.)]»

- d) En vía doble o múltiple se cursará un telefonema de restablecimiento y otro de conformidad para cada vía.
- e) En el BAD será suficiente que se hayan cursado los telefonemas de restablecimiento. Los avisos de llegada de los trenes en marcha, al amparo del BT, serán cursados a medida que la efectúen.
- f) Restablecida la circulación con BA o BLA, el Responsable de Circulación de la Banda de Regulación del PM, notificará al Maquinista, por radiotelefonía, o en su defecto, en la primera estación donde funcione el BA o el BLA, lo siguiente:

L4.20 «Restablecido el (BA, BLA) entre _____ y _____ [por la vía (I, II, etc.)]»

2. En trayectos con CTC o estaciones telemandadas.

- a) El Responsable de Circulación del CTC o de la correspondiente estación que telemanda se informará de la situación de los trenes y cursará a los Responsables de Circulación de las estaciones afectadas el telefonema:

L4.21

«Se restablece el (BA, BLA) con CTC entre _____ y _____ [por la vía (I, II, etc.)]»

- b) Los Responsables de Circulación de las estaciones que reciban el telefonema anterior contestarán con el siguiente:

L4.22

«Conforme con el restablecimiento del (BA, BLA) con CTC entre _____ y _____ [por la vía (I, II, etc.)]»

- c) El Responsable de Circulación del CTC o de la correspondiente estación que telemanda iniciará su intervención en el bloqueo y retirará el ML. Los Responsables de Circulación de las estaciones cursarán el aviso de llegada del último tren que circuló al amparo del BT por los trayectos afectados, cuando este se produzca.
- d) Restablecida la circulación con BA o BLA, el Responsable de Circulación del CTC o de la Banda de Regulación del PM, notificará al Maquinista, por radiotelefonía, o en su defecto, en la primera estación donde funcione el BA o el BLA, lo siguiente:

L4.23

«Restablecido el (BA, BLA) entre _____ y _____ [por la vía (I, II, etc.)] »

2. FICHAS GUÍAS RELACIONADAS.

Dado el carácter temporal del objeto de la Ficha-Guía F-RCF-2/2017 y que su contenido fue incorporado en la modificación del RCF llevada a cabo por el RD 1011/2017, de 1 de diciembre, queda anulada y sin efecto.

El contenido de esta Ficha-Guía se complementa con la Ficha-Guía F-RCF-4/2018 Versión 3.

3. JUSTIFICACIÓN DE LA FICHA

Desde la modificación del RCF mediante la publicación del RD 1011/2017, de 1 de diciembre, se han suscitado y planteado a la AESF diversas dudas sobre el establecimiento y la aplicación del “Bloqueo Telefónico por Anormalidad”, como bloqueo supletorio en situaciones de anormalidad de los bloqueos nominales (BA o BLA).

En particular, se han planteado dudas cuando este bloqueo se aplica en trayectos con CTC, o sin CTC con estaciones intermedias de servicio intermitente AC cuando están cerradas. En general, las dudas son relativas a:

- El establecimiento del BT en una línea de CTC entre una estación en ML y otra en MC (entre el Responsable de Circulación de la estación y el del CTC).
- La incorporación al BT por anormalidad de estaciones de BLAU con CTC sin ML.
- La aplicación del BT por anormalidad en líneas de CTC cuando esté a cargo de un único Responsable de Circulación del CTC, por estar las estaciones afectadas en MC, y el trayecto en el que se ha establecido comprenda estaciones intermedias en MC.
- El tratamiento de las señales de salida de las estaciones de transición hacia un trayecto donde se ha establecido el BT por anormalidad cuando la aplicación corresponde al Responsable de Circulación del CTC.
- Actuación del Maquinistas en estaciones intermedias AC cerradas, cuando esté detenido por las órdenes de las señales.

Dada la trascendencia que tiene para la seguridad de la operación ferroviaria, especialmente en situaciones degradadas de los bloqueos nominales, la correcta aplicación de los procedimientos y reglas, así como para la unificación de criterios en su interpretación cuando surjan dudas de aplicación, esta Agencia ha decidido proceder a su clarificación mediante la elaboración de la presente ficha guía.

En primer lugar, se establecen los principios y criterios que fundamentan dicha aclaración, y por último se trata de dar uniformidad a la forma de aplicar las normas de circulación que le afecten. El fin perseguido no es otro que **minimizar los riesgos derivados de la situación degradada**, y en particular cuando la *aplicación del BT por anormalidad esté a cargo del Responsable de Circulación del CTC, sin la posibilidad de acuerdos bilaterales*.

Los criterios establecidos son los siguientes:

1º: Ante la necesidad de aplicar el BT por anormalidad con carácter supletorio, se distinguen dos fases o procesos:

- **El proceso de establecimiento del BT** en los trayectos afectados, que podrá afectar a un tramo que comprenda varias estaciones intermedias. Dicho establecimiento estará a cargo de los Responsables de Circulación de las estaciones afectadas o del CTC, en su caso, y siempre deberá hacerse entre todas y cada una de las estaciones que intervienen en el bloqueo.
- **El proceso de aplicación** para los trenes que deban circular al amparo del BT y que se denomina *prescripciones de circulación*. Este proceso tiene que ver con los procedimientos de control del bloqueo por parte de los Responsables de Circulación implicados, y con la información facilitada a los Maquinistas para la aplicación de las normas de circulación que le afecten.

2º: En trayectos de CTC, el establecimiento del BT por anormalidad **estará siempre a cargo del Responsable de Circulación del CTC** que gobierna las estaciones y los trayectos afectados. Dicho establecimiento descansa fundamentalmente en una serie de comprobaciones (art. 4.4.2.1-5) e inscripciones o asientos en el libro de telefonemas correspondiente, ante la ausencia de acuerdos bilaterales entre las estaciones intervinientes para establecer una relación de dependencia. Posteriormente, se efectuará la incorporación de estaciones al BT conforme al punto 1 del art. 4.2.2.2. Se exceptúa cuando dos estaciones colaterales se encuentren en ML, siendo sus respectivos Responsables de Circulación quien deberán establecerlo como si el trayecto entre ambas fuese sin CTC (art. 4.4.2.1-6).

3º: Para que la aplicación e inicio del BT por anomalía esté a cargo de un único Responsable de Circulación del CTC, debe haber solicitado previamente la presencia de Responsables de Circulación en las estaciones afectadas (punto 5 del art. 4.2.2.1). Hasta su llegada e incorporación al BT por anomalía, todas las estaciones del trayecto afectadas por la anomalía, **estarán en MC y las intermedias no intervendrán en el BT.**

En este caso, con el objetivo de minimizar los riesgos, **todo el trayecto afectado se constituirá como un único cantón de BT** para cada una de las vías, en aplicación del punto 5 del artículo 4.4.2.1, hasta la presencia de Responsables de Circulación en las estaciones afectadas y su incorporación e intervención en el BT, conforme establece el art. 4.4.2.2.

4º: Conforme al art. 4.4.2.3-2b), las señales de salida que han de considerarse inexistentes serán aquellas cuyas estaciones intervienen en el bloqueo. Estas estaciones se recogen en la notificación facilitada a los Maquinistas, bien de forma implícita (las estaciones de transición hacia el BT) o de forma explícita (las estaciones intermedias).

5º: **En líneas sin CTC**, cuando la notificación a entregar a los Maquinistas en la estación de transición incluya **estaciones intermedias que intervienen en el bloqueo**, por disponer de Responsable de Circulación en ellas, por similitud con las prescripciones de circulación a contravía cuando esté establecida la BTV, el Responsable de Circulación de la Banda de Regulación del PM lo tendrá que autorizar mediante telefonema, similar al L4.33, y además informará de ello a las estaciones intermedias afectadas.

6º: **En líneas sin CTC**, cuando la notificación entregada al Maquinista incluya **estaciones intermedias que no intervienen en el bloqueo**, por tratarse de estaciones intermitentes AC cerradas, cuando se encuentre detenido por las órdenes de las señales, antes de rebasarlas deberá comprobar el cartelón luminoso EC o el cartelón C, conforme al punto 2.b.3.1) del art. 4.5.1.1, salvo que se autorice por el Responsable de Circulación de la Banda de Regulación del PM la alteración del orden de comprobaciones (punto 3 del art. 4.5.1.1).

7º: En tramos de vías dobles banalizadas (con o sin CTC), donde indistintamente se puede circular por ambas vías desde cada una de las estaciones que intervienen en el bloqueo, la notificación al Maquinista únicamente será válida entre dos estaciones colaterales que intervienen en el bloqueo.

8º: La orden de marcha para los trenes parados la constituirá la “señal de marche el tren” con los cuatro elementos que la componen, excepto cuando el bloqueo esté a cargo del Responsable de Circulación del CTC, que deberá cursar el telefonema L2.4 del art. 2.1.6.2.

Cuando la notificación al Maquinista en la estación de transición incluya estaciones intermedias que intervienen en el bloqueo, en dichas estaciones la orden de marcha a los trenes directos será dada con la presentación de la “señal de paso”, siempre y cuando se cumplan las prescripciones de circulación para que no efectúen parada en ella: no tengan parada prescrita, dispongan de la notificación de circular con BT y se cumplan las condiciones de bloqueo (el cantón se encuentre libre de trenes, se haya pedido y obtenido la vía de la estación colateral y se haya establecido y comprobado el itinerario de salida).

9º: Cuando en plena vía existan bifurcaciones o PBA y sea necesario establecer y aplicar el BT por anomalía, son múltiples y variados los escenarios posibles, con entornos complejos, y ante los que nos podemos encontrar con dificultades para aplicar de forma uniforme y adecuada las reglas generales recogidas en el RCF. Al objeto de prever estas situaciones y mitigar los riesgos, aplicando procedimientos homogéneos para los escenarios posibles, al amparo del art. 1.2.1.3 (*“Las consignas son emitidas dentro del ámbito especificado en este Reglamento, para regular las condiciones de aplicación del RCF en casos específicos y en ámbitos concretos de la infraestructura”*), los AI podrán publicar consignas que complementen las normas de bloqueo generales

contenidas en el RCF y regulen aspectos como son: identificación de cantones, intervención en el bloqueo de las dependencias afectadas, telefonemas a intercambiar entre Responsables de Circulación, notificaciones a los Maquinistas, orden de marcha, prescripciones de carácter local que deban observarse, etc.

4. ACLARACIONES Y RECOMENDACIONES DE APLICACIÓN

- [1.] Cuando el establecimiento y aplicación del BT por anomalía esté a cargo del Responsable de Circulación del CTC en el trayecto afectado:
- a) Todas las estaciones se gobernarán en MC incluidas las extremas del trayecto afectado.
 - b) Para que el Responsable de Circulación del CTC cese en su intervención en el bloqueo y se realice desde las estaciones, permitiendo así los acuerdos bilaterales entre ellas, al menos debe haber dos que dispongan de Responsable de Circulación en la estación y ser gobernadas en ML. Se exceptúan únicamente las estaciones de BAU con CTC que se hayan incorporado al BT pero no dispongan de ML, para cuyo gobierno se procederá conforme al punto 2 del art. 4.4.2.2.
 - c) El trayecto afectado se constituirá en un único cantón de bloqueo por cada una de las vías afectadas, en caso de vía doble o múltiple.
 - d) Si en una de las estaciones extremas se dispusiera de Responsable de Circulación, a solicitud del Responsable de Circulación del CTC a cargo del bloqueo, podrá colaborar con éste en cuanto a la verificación de la llegada de los trenes, pero no intervenir en el BT.
 - e) La orden de marcha en la estación de transición se notificará al Maquinista por el Responsable de Circulación del CTC mediante el telefonema L2.4 del art. 2.1.6.2.
- [2.] En cuanto a las señales de salida, se considerarán inexistentes las de las estaciones que intervengan en el bloqueo conforme a la notificación recibida, entre las que se incluyen las estaciones de transición al BT.
- [3.] Cuando el bloqueo esté a cargo de Responsables de Circulación en las estaciones y la notificación al Maquinista incluya estaciones intermedias:
- a) Si intervienen en el BT, el Responsable de Circulación de la Banda de Regulación del PM lo deberá autorizar por telefonema y las estaciones intermedias afectadas serán informadas de ello.
 - b) Si no intervienen en el BT, por tratarse de estaciones de servicio intermitentes AC cerradas, al paso por ellas deberán cumplirse las prescripciones del art. 4.5.1.1, y en especial si el tren se encuentra detenido por las órdenes de las señales.
- [4.] En tramos de vía doble banalizada, dicha notificación únicamente será valedera para trayectos entre estaciones colaterales que intervengan en el bloqueo
- [5.] Cuando en trayectos de BA o BLA existan en plena vía bifurcaciones o PBA, los AI podrán publicar consignas para complementar las normas recogidas en el RCF en cuanto al establecimiento y aplicación del BT por anomalía.

5. ENTIDADES A LAS QUE AFECTA ESTA FICHA

- Empresas ferroviarias

- Administradores de infraestructuras
- Centros de formación