

DESCRIPCIÓN

CONDICIONES DE MARCHA ESPECIALES

ARTÍCULOS DEL RCF

1.5.1.4

1. CONTENIDO DEL RCF

1.5.1.4. CONDICIONES DE MARCHA ESPECIALES

1. **Marcha a la vista:** Impone al maquinista la obligación de avanzar con la precaución que requiera el caso, regulando la velocidad de acuerdo con la longitud de vía que visualiza por delante del puesto de conducción, de forma que pueda detener el tren ante cualquier obstáculo o señal de parada. Cuando se prescriba, se indicará el motivo y, si se conoce, la naturaleza del obstáculo, o el tipo de reconocimiento a realizar.
2. **Marcha de maniobras:** Impone al maquinista la obligación de avanzar con prudencia, sin exceder la velocidad de 30 km/h si la locomotora va tirando del tren, o de 20 km/h si va empujándolo, de forma que pueda detener el tren ante cualquier obstáculo visible desde el puesto de conducción o ante una señal de parada.

2. FICHAS GUÍAS RELACIONADAS

No existen fichas guías relacionadas.

Como documento de referencia complementario, véase la Recomendación Técnica 2/2020 de la AEF sobre el uso de dispositivos de velocidad prefijada.

3. JUSTIFICACIÓN DE LA FICHA

1. En diversos sucesos recientes de colisión por alcance, el inadecuado cumplimiento de las condiciones de marcha especiales, y en particular, de la “marcha a la vista”, ha podido ser una de las causas directas que propiciaron su ocurrencia.

Es por ello por lo que parece conveniente recordar las prescripciones de circulación que han de cumplimentarse en aquellos casos en los que resulten de aplicación las condiciones de marcha especiales de “marcha a la vista” o “marcha de maniobras”.

2. Diferentes artículos del RCF prescriben, junto a la circulación bajo la “marcha a la vista”, una velocidad de 40 km/h que no debe superarse en ningún caso. Así ocurre, por ejemplo, en los artículos:
 - 2.1.2.7. PARADA
 - 2.1.6.1. PARADA
 - 3.6.3.3. EXPEDICIÓN DE LOS MEDIOS DE SOCORRO

- 5.2.1.4. REBASE INDEBIDO DE UNA SEÑAL QUE ORDENE PARADA

Este hecho puede llevar a una interpretación errónea por parte del maquinista en el sentido de considerar que, para cumplir las condiciones de marcha a la vista y garantizar una conducción segura, es suficiente con no superar la velocidad máxima de 40 km/h. Esa asociación entre la marcha a la vista y una velocidad determinada es incorrecta, ya que lo realmente importante de la “marcha a la vista” es que el maquinista cumpla con su obligación de avanzar con precaución, regulando la velocidad de circulación a las condiciones concretas del momento y de su tren, de manera que pueda detener el tren ante cualquier obstáculo en la vía o señal de parada.

3. Aunque en algunos casos se prescriba una velocidad límite junto a las condiciones de la “marcha a la vista”, no existe un valor de velocidad de referencia para circular bajo esas condiciones especiales. Por ejemplo, la velocidad correcta para circular con marcha a la vista en situaciones de baja visibilidad será en general inferior a la que pueda aplicarse en condiciones de buena visibilidad, dado que la longitud de vía visible desde el puesto de conducción en este segundo caso va a ser superior. Pero otros factores también deben ser considerados adicionalmente por el maquinista para modular la velocidad, como la capacidad de frenado del vehículo, el tipo de tren que conduce o el tipo de obstáculo que se puede esperar encontrar.

Por tanto, la experiencia, la práctica, la percepción del riesgo y el buen hacer del maquinista son fundamentales para cumplimentar correctamente las prescripciones de circulación que impone la “marcha a la vista”.

4. Algo análogo puede ocurrir con los límites de velocidad de 30 km/h y 20 km/h que se citan para la marcha de maniobras.
5. Asimismo, no procede el empleo de dispositivos para prefijar la velocidad en estas circunstancias de conducción con marcha a la vista, en las que precisamente lo que se pretende de manera prioritaria es que el maquinista pueda ajustar la velocidad a las condiciones concretas de cada momento. Es necesario recordar que los dispositivos de velocidad prefijada no tienen la consideración de asistencia a la conducción.

En este sentido, ya se pronunció la AESF a través de su *Recomendación Técnica 2/2020 sobre el uso de dispositivos de velocidad prefijada*, que decía:

a. El empleo de dispositivos de velocidad prefijada debe limitarse estrictamente a aquellas actividades para las que han sido diseñados estos sistemas de control.

b. Para que no existan dudas sobre los criterios de aplicación de estos dispositivos, sería necesario que las empresas ferroviarias -y los administradores de infraestructuras, para los trenes ligados a su actividad- introduzcan, dentro de sus sistemas de gestión de seguridad, códigos de buenas prácticas o procedimientos reglamentarios específicos, que incluyan indicaciones sobre uso correcto de los dispositivos de velocidad prefijada y distintas situaciones en las que no procede su empleo.

Entre ellas, se deben considerar al menos las siguientes situaciones en las que no procede el uso de los dispositivos de velocidad prefijada:

- Circulación en condiciones de marcha a la vista o marcha de maniobras.

- Durante la realización de maniobras.

- *Al efectuar parada en las estaciones, en especial en estacionamientos ante topera, y cuando se emprende la marcha de trenes.*

- *En la aproximación a señales en indicación de parada.*

- *Cuando se circule con señales sucesivas en indicación de anuncio de parada o anuncio de precaución.*
- *En la aproximación a una limitación temporal de velocidad máxima, en especial cuando suponga un cambio significativo de velocidad.*
- *Circulando en doble tracción.*

6. Asimismo, en algunos de los sucesos recientes, también se ha observado que no se ha respetado la obligación reglamentaria de regular la velocidad a las condiciones del contexto durante todo el trayecto hasta la señal siguiente, cuando así está prescrito. Por ejemplo, en algunos de esos casos, el maquinista ha considerado erróneamente que la visión a distancia de la señal siguiente o la indicación de “vía libre” recibida por la baliza previa de dicha señal a través del sistema embarcado de protección del tren, eran factores suficientes para dejar de circular bajo las condiciones especiales de “marcha a la vista”.
7. Los aspectos recogidos en la presente ficha guía, aun siendo de sobra conocidos en el sector, parece que requieren un refuerzo durante la formación inicial y de reciclaje, así como en su posterior vigilancia por las empresas ferroviarias.

4. RECOMENDACIONES DE APLICACIÓN

- [1]. El límite de velocidad máxima de circulación de 40 km/h que se establece en determinados artículos del RCF, como complemento de la prescripción general de circular “marcha a la vista”, o los límites de velocidad máxima de 30 km/h o 20 km/h indicados en la propia definición de la condición especial de “marcha de maniobras”, **no deben considerarse en ningún caso como la referencia válida de velocidad que debe cumplir el maquinista.**

Estos límites de velocidad tienen el carácter de límites máximos que no pueden excederse en ningún caso, siendo el maquinista el único responsable final de ajustar en cada momento la velocidad de circulación a las características de su tren y a la longitud de vía realmente visible desde la cabina de conducción, de manera que esté siempre en disposición real de detener el tren o maniobra ante cualquier otro tren, u obstáculo (con independencia de su naturaleza) que se encuentre en la vía o ante una señal que ordene parada.

- [2]. No se admite el uso de dispositivos de “velocidad prefijada” cuando se circule bajo las condiciones especiales “marcha a la vista” o “marcha de maniobras”, según lo ya indicado por la Recomendación Técnica 2/2020 de la AESF.
- [3]. Cuando la “marcha a la vista” se prescribe hasta la siguiente señal, estas condiciones de circulación deben mantenerse siempre hasta que el vehículo llegue a la altura de esta.

5. ENTIDADES INTERESADAS

- Empresas ferroviarias
- Administradores de infraestructuras
- Centros de formación