

 AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA	FICHAS-GUÍA DE APLICACIÓN DEL REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN FERROVIARIA (RESOLUCIÓN CIRCULAR 1/2017 DE LA AESF)	F-RCF-01/2024	
		VERSIÓN	1
		FECHA	20/06/2024
DESCRIPCIÓN	COMUNICACIÓN DE LAS LIMITACIONES TEMPORALES DE VELOCIDAD MÁXIMA		
ARTÍCULOS DEL RCF	2.1.5.7		

1. CONTENIDO DEL RCF

2.1.5.7. COMUNICACIÓN DE LAS LIMITACIONES TEMPORALES DE VELOCIDAD MÁXIMA

El establecimiento o supresión de una limitación temporal de velocidad máxima requiere el siguiente proceso de actuación:

Personal de infraestructura

- Dispondrá la instalación o supresión de las señales fijas a la mayor brevedad posible y remitirá telefonema al Responsable de Circulación de una de las estaciones colaterales del trayecto afectado o al del CTC con la información siguiente:
 - Si se trata de establecimiento o de supresión de una limitación.
 - Velocidad a la que se limita y la vía o vías afectadas.
 - Puntos kilométricos de inicio y fin de la limitación.
 - Trayecto afectado.
 - Causa de la limitación (solo en caso de establecimientos).
 - Si se han instalado o no señales fijas (solo en caso de establecimiento).
 - Si supone un CSV (solo en caso de establecimiento).
- Telefonema de establecimiento:

L2.1. *"Establecida limitación temporal de velocidad máxima a _____ km/h en vía (s) _____ desde el km _____ al _____ entre _____ y _____, por _____ (causa) _____.*

Se encuentra señalizada (o sin señalizar). Supone un CSV (si procede)"
- Telefonema de supresión:

L2.2. *"Suprimida limitación temporal de velocidad máxima a _____ km/h en vía (s) _____ desde el km _____ al _____ entre _____ y _____."*

Página 1 / 5

El/los Responsables de Circulación procederán, según el caso:

1. El Responsable de Circulación de la estación que reciba la información comunicará por telefonema los datos recibidos al de la estación colateral y al de la Banda de Regulación del PM.
2. Cuando la información la reciba el Responsable de Circulación del CTC, lo comunicará por telefonema a los Responsables de Circulación de las estaciones colaterales del trayecto afectado y al Responsable de Circulación del CTC colateral, en su caso, así como al de la Banda de Regulación del PM.
3. El PM procederá a actualizar la base de datos utilizada por las EF para confeccionar el Libro de Itinerarios del Maquinista.
4. Los Responsables de Circulación de las estaciones colaterales del trayecto afectado no expedirán trenes sin la notificación previa de la limitación al Maquinista. Se prescindirá de ésta cuando el PM les comunique que el maquinista ha sido notificado o que la limitación ha sido incluida en el Libro de Itinerarios del Maquinista.
5. Cuando la limitación temporal de velocidad máxima no esté señalizada, la notificación al Maquinista será ampliada con la nota: "SIN SEÑALIZAR", y si se trata de un CSV; se realizará en la estación colateral anterior al trayecto afectado. Se exceptúa el caso en que el tren circule con señalización en cabina y la limitación esté incluida en el Libro de Itinerarios del Maquinista.

L2.3. *"Establecida (o suprimida) limitación temporal de velocidad máxima a _____ km/h en vía (s) _____ desde el km _____ al _____ entre _____ y _____. Se encuentra señalizada (o sin señalizar). Supone un CSV (si procede)"*

Puesto de Mando

Una vez instaladas las señales fijas de la limitación y hasta que ésta no se incluya en el Libro de Itinerarios del Maquinista, el PM la notificará por radiotelefonía al Maquinista de cada uno de los trenes afectados u ordenará al Responsable de Circulación de la última estación donde el tren efectúe parada, que la notifique. Seguidamente, avisará al Responsable de Circulación de la estación abierta inmediatamente anterior al trayecto afectado, para evitar la detención del tren en la misma.

2. FICHAS GUÍAS RELACIONADAS

No existen fichas guías relacionadas.

3. JUSTIFICACIÓN DE LA FICHA

1. Desde la entrada en vigor del Reglamento de Circulación Ferroviaria, se han suscitado y planteado a la AESF algunas dudas sobre el procedimiento para realizar la notificación de las limitaciones temporales de velocidad máxima que no estén incluidas en el Libro de Itinerarios del Maquinista. En particular, las dudas que han surgido en relación con la aplicación del artículo 2.1.5.7 están referidas a alguno o varios de los siguientes aspectos:
 - Lugar en el que ha realizarse la notificación, teniendo en cuenta la diferente casuística que puede presentarse (limitación señalizada o no, limitación con carácter de CSV o no, etc.).
 - Responsable de realizar la notificación.

Para resolver las dudas de interpretación existentes y poder establecer unos criterios unificados de actuación por parte de los Responsables de Circulación, es necesario tener en cuenta una serie de consideraciones de partida, según el detalle que se incluye a continuación.

2. El principio básico de seguridad que aplica a la notificación de las limitaciones temporales de velocidad máxima, especialmente cuando estas no estén señalizadas en la vía, es aproximar o acercar lo máximo posible la notificación al tramo en el que se debe circular con la velocidad máxima limitada temporalmente. Este principio es consistente con la redacción del Reglamento de Circulación Ferroviaria [R1] y con la ETI OPE [R2], que indica expresamente dentro del apéndice C sobre metodología de comunicaciones relacionadas con la seguridad que:

«Una instrucción de explotación se enviará lo más cerca posible del área afectada.»

Este criterio de proximidad es especialmente importante en el caso de tratarse de una limitación temporal de velocidad máxima sin señalar, que además suponga un CSV.

3. Una vez que la limitación temporal de velocidad máxima se encuentra señalizada en vía, el Maquinista cuenta con información sobre los límites de velocidad a aplicar y el punto de inicio y fin de la limitación, con su anuncio previo correspondiente, por lo que la notificación que prescribe el Reglamento de Circulación Ferroviaria [R1] a efectuar por el Puesto de Mando hasta la inclusión final de la limitación en el Libro de Itinerarios del Maquinista ha de entenderse como un refuerzo de la información existente en vía.

En este sentido, es preciso tener en cuenta que actualmente la mayor parte de la red es gestionada en forma remota mediante CTC, recayendo por tanto las actividades de dirección de la circulación y regulación del tráfico en un mismo Responsable de Circulación, lo que supone un cierto incremento de la carga de trabajo en aquellos entornos más saturados de tráfico. Parece por tanto conveniente establecer cierta flexibilidad en la forma de organizar el trabajo por parte de los administradores de infraestructura, de tal modo que pueda delegarse la tarea de notificar las LTV a los Maquinistas a los Responsables de Circulación presentes en las estaciones.

Por el mismo motivo, y una vez que la limitación temporal de velocidad máxima ya está señalizada en vía, parece conveniente también flexibilizar el punto en el que ha de efectuarse la notificación al Maquinista, permitiendo que sea el correspondiente administrador de infraestructura quien determine el punto más adecuado en el que efectuar la notificación, teniendo en cuenta los medios disponibles (radiotelefonía, Responsables de Circulación sobre el terreno, etc.).

4. ACLARACIONES Y RECOMENDACIONES DE APLICACIÓN

Se recomienda que las notificaciones de las limitaciones temporales de velocidad máxima no incluidas en el Libro de Itinerarios del Maquinista se realicen según los siguientes criterios:

[1]. Lugar en el que realizar la notificación:

1. LTV sin señalar:

La notificación se realizará siempre en la estación abierta que interviene en el bloqueo colateral al trayecto afectado. Si el tren no tiene parada prescrita, se asegurará su detención para realizar la notificación al Maquinista. La notificación indicará que la LTV está sin señalar y si supone un CSV (cuando proceda).

2. LTV señalizada:

La notificación se podrá realizar en cualquier estación anterior en la que el tren efectúe parada. La notificación indicará que la LTV está señalizada y si supone un CSV (cuando proceda).

[2]. Puntos kilométricos afectados por la LTV:

A la hora de indicar en la notificación los puntos kilométricos de inicio y fin de la LTV, los Responsables de Circulación deberán tener en cuenta el sentido de circulación del tren. La notificación al Maquinista deberá realizarse siempre en el orden en el que este deba localizar el punto kilométrico de inicio en vía, aunque los puntos de inicio y fin resulten en sentido decreciente de kilometración.

[3]. Responsable de realizar la notificación:

Para las LTV no señalizadas en vía, la responsabilidad de realizar la notificación a los Maquinistas recae en los Responsables de Circulación de las estaciones abiertas que intervienen en el bloqueo colaterales al trayecto afectado.

Para las LTV señalizadas en vía, la responsabilidad de realizar la notificación a los Maquinistas recae en el Responsable de Circulación del PM. No obstante, podrá delegar dicha tarea en los Responsables de Circulación de las estaciones, tal y como establece el RCF.

[4]. Comunicación a las empresas ferroviarias:

Únicamente se comunicarán a las empresas ferroviarias, para su inclusión en el Libro de Itinerarios del Maquinista, aquellas LTV que estén señalizadas.

A estos efectos, una LTV se considera señalizada cuando dispone de señal de anuncio, inicio y fin de LTV, y si además supone un CSV, las balizas asociadas a la señal de anuncio se encuentran instaladas.

5. ENTIDADES A LAS QUE AFECTA ESTA FICHA

- Empresas ferroviarias
- Administradores de infraestructuras
- Centros de formación

6. REFERENCIAS

- [R1]. Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria.
<https://www.boe.es/eli/es/rd/2015/07/17/664/con>
- [R2]. Reglamento de Ejecución (UE) 2019/773 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, relativo a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema «explotación y gestión del tráfico» del sistema ferroviario de la Unión Europea y por el que se deroga la Decisión 2012/757/UE. Texto Consolidado.
https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2019/773