

DESCRIPCIÓN

SEÑAL DE MARCHE EL TREN

ARTÍCULOS DEL RCF

1.5.1.8 y 2.1.6.2

1. CONTENIDO DEL RCF

1.5.1.8. ORDEN DE MARCHA

Es el conjunto de indicaciones previas que se deben dar al Maquinista para que su tren pueda salir o pasar por una estación.

1. La orden de marcha se da con la orden de la señal de salida, si existe y no hay que considerarla inexistente. Para ello, basta que no ordene parada o, en caso contrario, que se autorice su rebase por el Responsable de Circulación si procede.

Si la señal de salida no es visible desde el punto de estacionamiento y no existe o no funciona la señal indicadora de salida, el Maquinista iniciará la marcha en condiciones de cumplir lo que ordene la señal de salida.

La orden de marcha se complementará, con la señal de paso, para los trenes directos, o con la señal de marche el tren, para los trenes parados, en los siguientes casos:

- Hacia un trayecto con BT.
 - Hacia un trayecto con BTV, circulando a contravía.
 - Cuando la señal de salida afecte a más de una vía, conforme a lo dispuesto en el punto 7 del artículo 2.1.6.2.
2. En BCA, la orden de marcha se da con cualquier valor de la Velocidad Límite superior a 0.
 3. Si la vía o la estación no dispone de señal de salida, la orden de marcha la constituye la señal de "marche el tren". Cuando la presentación de dicha señal conforme a lo dispuesto en el punto 4 del artículo 2.1.6.2 pueda ofrecer dudas de interpretación al Maquinista, el Responsable de Circulación la presentará conforme a lo dispuesto en el punto 7 del citado artículo.

2.1.6.2. SEÑAL DE MARCHE EL TREN

1. Se emplea para dar o complementar la orden de marcha, en los casos indicados en este Reglamento.
2. Permite al Maquinista, una vez realizadas las operaciones inherentes al tren, emprender inmediatamente la marcha hacia la estación siguiente, si nada se opone.
3. Se presenta, a un tren parado, por el Responsable de Circulación en el momento de expedir el tren, en un lugar donde el Maquinista pueda percibir con claridad todos los elementos que la componen, y sin posibilidad de confusión si hay varios trenes dispuestos para partir de la estación.

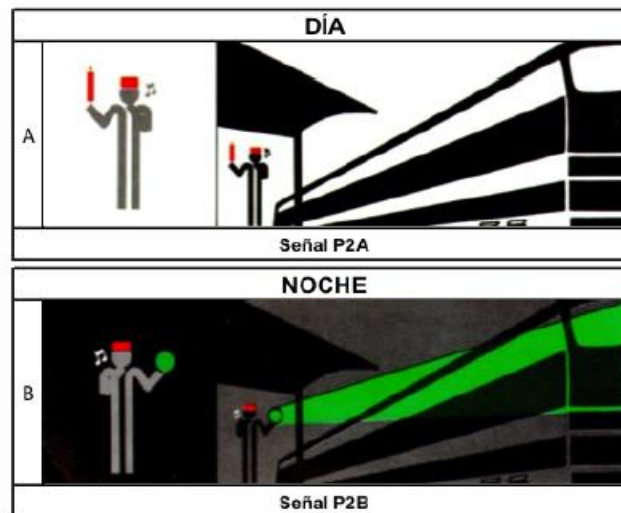


Figura 43

4. Elementos que componen esta señal (figura 43):
 - Banderín rojo enrollado o linterna con luz verde.
 - Gorra roja reglamentaria.
 - Posición del Responsable de Circulación.
 - Toque prolongado de silbato de mano de dos sonidos.
5. El Maquinista permanecerá atento a esta señal y si no la percibiera con claridad, reclamará u presentación dando la señal de atención especial.
6. El Responsable de Circulación que oiga la señal de atención especial repetirá la señal de marche el tren aproximándose a la cabina de conducción.
7. Cuando no sea posible presentar la señal de marche el tren según lo previsto, o en caso de que una señal de salida afecte a más de una vía, o la vía en la que se encuentre el tren carezca de señal de salida, el Responsable de Circulación notificará al Maquinista por radiotelefonía:

L2.4. "Marche el tren _____ de vía _____"

2. FICHAS GUÍAS RELACIONADAS.

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

3. JUSTIFICACIÓN DE LA FICHA

Han surgido numerosas dudas en cuanto a la interpretación y aplicación de ciertos supuestos recogidos en el art. 1.5.1.8, en los que se requiere, para los trenes parados, dar o complementar la orden de marcha con la señal de marche el tren, y en particular cuando la vía de expedición carece de señal de salida.

En primer lugar, hay que aclarar que cuando no existe señal de salida o hay que considerarla inexistente, la orden de marcha se da con la “señal de marche el tren” o “la señal de paso” según se trate de trenes parados o directos respectivamente, ya que no hay otro procedimiento alternativo contemplado para ello, independientemente de que en el punto 3 del art. 1.5.1.8 únicamente se recoja de forma implícita para los trenes parados.

3.1. EXPEDICIÓN O PASO DE TRENES DESDE VÍAS SIN SEÑAL DE SALIDA

Para la expedición o paso de trenes desde una vía sin señal de salida (tanto si no existe o como si hay que considerarla inexistente), debemos remitirnos a lo recogido en el Libro Cuarto para cada uno de los bloqueos. Analizados cada uno de ellos podemos afirmar:

- En aquellos bloqueos nominales dotados de instalaciones específicas donde la señal de salida está relacionada con el bloqueo (BEM, BA, BLA y BSL), no está permitida la expedición ni paso de trenes desde vías sin señal de salida. Únicamente, de manera excepcional y para trenes parados, está permitida su expedición hacia trayectos de BAD, cumpliendo los procedimientos establecidos en el art. 4.2.1.3, así como las recomendaciones regidas en la Recomendación Técnica 1/2019 de la AESF.
- El BT no está dotado de ninguna instalación que relacione la señal de salida con las condiciones del bloqueo, pues éste se gestiona y asegura únicamente mediante los acuerdos bilaterales entre los Responsables de Circulación de las estaciones que intervienen en el bloqueo (art. 4.4.1.1 del RCF).

Una vez concertada la circulación del tren por los Responsables de Circulación de las estaciones colaterales, mediante la señal de marche el tren o la señal de paso, el Responsable de Circulación autoriza al Maquinista a emprender o continuar la marcha hasta la estación siguiente, garantizando que el cantón de bloqueo se encuentra libre de trenes (art. 4.4.1.3 del RCF). La señal de salida, cuando existe o no hay que considerarla inexistente, únicamente garantiza el itinerario o ruta establecido, pero no las condiciones del bloqueo.

Por tanto, a diferencia de lo regulado para otros bloqueos, en BT no se prohíbe la expedición o paso de trenes desde vías o estaciones sin señal de salida o si ésta hay que considerarla inexistente, ni se establece un procedimiento específico para ello.

3.2. SEÑAL DE SALIDA AFECTA A MÁS DE UNA VÍA

El tercer supuesto del punto 1 del art. 1.5.1.8 (la señal de salida afecta a más de una vía), debe entenderse que es de aplicación únicamente a los trenes parados hacia bloqueos que no precisan de la señal de marche el tren para complementar la orden de marcha (BEM, BA, BLA o BSL), y debe entenderse así puesto que hacia el BT ya se exige para todos los trenes parados la presentación de la señal de marche el tren en cualquier circunstancia. Por tanto, dicho supuesto no es de aplicación general para la expedición de trenes parados hacia un trayecto con BT.

3.3. ARMONIZACIÓN DE LOS ART. 1.5.1.8 y 2.1.6.2

Las dudas surgen al contemplarse en el art. 2.1.6.2 dos modalidades de presentación de la señal de marche el tren. La modalidad de uso general y preferente es la recogida en el punto 4, siendo lo excepcional que dicha señal se presente mediante la notificación prevista en dicho artículo. En el punto 7 se relacionan los supuestos en los que la señal de marche el tren se notificará a los maquinistas, sin especificar los casos en los que se considera que no es posible con los cuatro elementos que la componen, ni relacionar dicha modalidad con ningún bloqueo o procedimiento específico.

Para evitar dudas de interpretación sobre la modalidad a utilizar en la presentación de la señal de marche el tren, se hace preciso armonizar la aplicación de los artículos 1.5.1.8 y 2.1.6.2, con los criterios expuestos en los puntos anteriores, aclarando lo siguiente:

La “señal de marche el tren” presentada mediante los cuatro elementos que la componen, en determinados contextos puede ofrecer dudas para el Maquinista que ha de percibirlos con claridad y sin ninguna duda, e interpretar que van dirigidos a su tren. Esta situación puede darse cuando haya más de un tren en la estación próximos a salir, dificultad de percepción de la señal por condiciones meteorológicas, baja visibilidad o ruido ambiental, etc. Con el fin de mitigar este riesgo, se articula y cobra sentido el punto 3 del artículo 1.5.1.8 y que remite al punto 7 del art. 2.1.6.2, donde se recoge dicha notificación.

Es por ello que, hacia BT, la modalidad a utilizar en la presentación de la señal de marche el tren se rige por los criterios establecidos en el punto 3 del art. 1.5.1.8.

4. ACLARACIONES Y RECOMENDACIONES DE APLICACIÓN

La orden de marcha se complementará o dará a **los trenes parados** con la “señal de marche el tren” mediante la notificación L2.4 en los siguientes casos:

- Cuando no sea posible presentarla mediante los cuatro elementos que la componen (banderín, gorra, posición y silbato).
- Hacia un trayecto de BEM, BA, BLA o BSL, cuando la señal de salida afecte a más de una vía (art. 1.5.1.8 [1])
- Expedición de trenes desde vías sin señal de salida hacia BAD sin CTC o con CTC en ML (art. 4.2.1.3 [2c]).
- Hacia BT, cuando la vía o la estación no dispone de señal de salida o ésta afecta a más de una vía, y presentarla conforme al punto 4 del art. 2.1.6.2 pueda ofrecer dudas de interpretación al Maquinista (art. 1.5.1.8 [3]).

En el resto de casos, se presentará mediante los cuatro elementos que la componen.

5. ENTIDADES A LAS QUE AFECTA ESTA FICHA

- Empresas ferroviarias
- Administradores de infraestructuras
- Centros de formación