

# FICHAS-GUIA DE APLICACIÓN DEL REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN FERROVIARIA

(RESOLUCIÓN CIRCULAR 1/2017 DE LA AESF)

F-RCF-03/2023			
Versión	1		
FECHA	13/06/2023		

DESCRIPCIÓN

# TRASLADO DE VEHÍCULOS CON SISTEMA DE PROTECCIÓN DE TREN AVERIADO

ARTÍCULOS DEL RCF

5.2.3.1 y 5.2.3.2

#### 1. CONTENIDO DEL RCF

#### 1.1.1.7. CRITERIOS GENERALES DE OPERACIÓN DE TRENES

- Para que un tren pueda iniciar servicio, es necesario que en la estación de origen, o en la primera de la RFIG para trenes internacionales, disponga en la cabina de conducción y tenga operativos, los equipamientos siguientes:
  - a) Sistema de protección de tren compatible con alguno de los instalados en la infraestructura (si ésta dispone de ellos).
  - b) Dispositivo de vigilancia.
  - c) Radiotelefonía.

#### 5.2.3.1. PRESCRIPCIONES GENERALES EN CASO DE ANORMALIDAD

- 1. Cuando en la estación de origen, o en la primera de la RFIG para trenes internacionales, un vehículo motor vaya a circular por una línea equipada con algún sistema de protección del tren compatible con el del vehículo, y no pueda hacerlo por inutilidad o deficiencia en el equipo embarcado, será considerado inútil para circular con dicho sistema, (aunque podrá hacerlo con otros, si existieran). No obstante, podrá desplazarse hasta una base de material donde pueda ser reparado, circulando sin servicio y cumpliendo los requisitos de velocidad y de personal en cabina definidos en el punto 2 del art. 5.2.3.2 del presente Reglamento.
- 2. Si durante el recorrido de un tren se presenta alguna deficiencia en el equipo embarcado, aunque no impida la circulación con el sistema de protección del tren, el Maquinista deberá comunicarlo al Responsable de Circulación de la Banda de Regulación. Al finalizar el viaje, el vehículo motor será considerado inútil para circular con dicho sistema.
- En los casos anteriores, si el vehículo dispone de otro sistema de protección del tren compatible con alguno de los instalados en la infraestructura, podrá circular con él.

#### 5.2.3.2. PRESCRIPCIONES EN CASO DE ANORMALIDAD DURANTE LA MARCHA

- Si durante el trayecto, la anormalidad impide la circulación con el sistema de protección del tren, el Maquinista informará de inmediato de dicha circunstancia al Responsable de Circulación de la Banda de Regulación.
- Si no es posible continuar circulando con otro sistema de protección del tren, podrá continuar la circulación hasta la primera estación sin exceder de:
  - La velocidad máxima de 120 km/h, cumpliendo las velocidades máximas de la línea y respetando las velocidades limitadas que le puedan afectar.

Desde dicha estación, cumplirá además con las prescripciones siguientes:

- b) Circulará con una segunda persona habilitada en la cabina de conducción hasta la primera estación en la que la EF disponga de base de material, o en su ausencia, hasta finalizar el recorrido del tren; salvo que la EF establezca en su SGS otro procedimiento que mitigue el riesgo generado de forma efectiva, y este procedimiento esté autorizado por la AESF.
- c) Finalizado el recorrido del tren, el vehículo se considerará inútil para el servicio hasta su reparación. En caso de que la base de material se encuentre en el mismo núcleo urbano de finalización del recorrido del tren, el vehículo podrá circular en las condiciones definidas en este artículo hasta la base para su reparación.



# 2. FICHAS GUÍAS RELACIONADAS

No existen fichas guías relacionadas.

## 3. JUSTIFICACIÓN DE LA FICHA

- 1. Se han planteado dudas en el sector sobre la interpretación de los artículos 5.2.3.1 y 5.2.3.2 del Reglamento de Circulación Ferroviaria, y en particular, sobre la posible discrepancia entre ellos, en cuanto a la forma de realizar los traslados de vehículos entre una estación y una base de mantenimiento, en situaciones de anormalidad en el funcionamiento del sistema de protección de tren embarcado.
- 2. El artículo 5.2.3.1 "Prescripciones generales en caso de anormalidad" de la Sección 3 "Sistemas de protección del tren", en su punto 1, establece que cuando en la estación de origen, un vehículo tenga averiado el sistema de protección de tren con el que esté equipada la línea, se considerará inútil para circular con dicho sistema. Esta prescripción es similar a la recogida en los "Criterios generales de operación de trenes" del artículo 1.1.1.7.
  - No obstante, en la parte final del mencionado punto 1 se recoge una excepción, que permite el traslado de vehículos carentes de sistema de protección de tren operativo compatible con la línea, hasta una base de mantenimiento para su reparación, cumpliendo los requisitos definidos en el punto 2 del artículo 5.2.3.2. Teniendo en cuenta que dicho traslado es en esencia un nuevo servicio (no comercial), dicha excepcionalidad es imprescindible para poder circular en esas condiciones degradadas.
- 3. Por su parte, el artículo 5.2.3.2 "Prescripciones en caso de anormalidad durante la marcha", en su punto 2, párrafo c), establece que, una vez finalizado el recorrido del tren, este se considerará inútil para el servicio. No obstante, permite igualmente el traslado a una base de mantenimiento situada en el mismo núcleo urbano (es decir, próxima), sin superar 120 km/h y con una segunda persona habilitada en cabina (salvo que el SGS de la empresa disponga otro procedimiento diferente autorizado por AESF).
  - Análogamente a lo indicado para el artículo 5.2.3.1, este traslado es un nuevo servicio, independientemente de si este se realiza inmediatamente después de la llegada del tren a la estación de destino, o se demora un tiempo.
- 4. Comparando los artículos 5.2.3.1 y 5.2.3.2 se observa que, aunque el primero se refiere a la estación de origen del tren y el segundo a la estación final del recorrido del tren, el tratamiento de los traslados de vehículos desde estas hasta una base de mantenimiento es prácticamente análogo en ambos casos, con la salvedad de que en el primero de ellos se ha omitido que la base de mantenimiento esté en el mismo núcleo urbano.
  - Puesto que circular sin un sistema de protección del tren operativo entraña un gran riesgo, es necesario limitar este escenario únicamente a situaciones sobrevenidas durante el recorrido del tren, o a traslados de corta distancia hasta una base de mantenimiento, y siempre con unas condiciones de circulación restrictivas. Los traslados de mayor distancia deben cumplir los requisitos exigidos para cualquier tren.
  - En consecuencia, ya que no es relevante si el traslado a la base de mantenimiento se inicia en la estación de origen o de término del recorrido del tren, sino que lo importante es la distancia a recorrer, el contenido del artículo 5.2.3.1 debe entenderse en el mismo sentido del 5.2.3.2, es decir, traslados a bases de mantenimiento situadas en el mismo núcleo urbano que la estación de partida.
- 5. También parece necesario dar alguna directriz de interpretación sobre el concepto empleado en el RCF de que "la base de material se encuentre en el mismo núcleo urbano de finalización de recorrido del tren", ya que el término "núcleo urbano" puede ser algo difícil de precisar e indeterminado. En este sentido, hay que entender que lo que pretende el RCF es que estos recorridos sin sistema de protección de tren sean lo más cortos posibles, si bien en un equilibrio razonable con las necesidades operativas.

Por comparación con otros casos similares de circulación de material rodante en ausencia de sistema de protección de tren operativo, como es el recogido en el artículo 1.1.1.7, punto 6, párrafo a.3, para el material rodante auxiliar, podría establecerse una cierta correspondencia entre el término "mismo núcleo urbano" y una distancia máxima de recorrido de 60 km.

## 4. RECOMENDACIONES DE APLICACIÓN

- [1]. La prescripción del artículo 5.2.3.1, punto 1, para el desplazamiento de vehículos sin sistema de protección de tren operativo compatible con la línea desde la estación de origen hasta una base de mantenimiento, debe entenderse referida a cuando la base esté situada en el mismo núcleo urbano de la estación, en concordancia con lo indicado en el artículo 5.2.3.2, punto 2, párrafo c), para traslados desde la estación final del recorrido a la base.
- [2]. Como resumen de ambos artículos:
  - Si la avería se produce en el trayecto, el tren podrá circular hasta su destino sin superar la velocidad de 120 km/h y con una segunda persona habilitada en cabina (salvo que el SGS permita otra medida alternativa autorizada por la AESF).
  - Para desplazamientos desde una estación hasta una base de mantenimiento situada en el mismo núcleo urbano se aplicarán las mismas condiciones restrictivas del punto anterior.
  - Para desplazamientos desde una estación hasta una base de mantenimiento no situada en el mismo núcleo urbano, el vehículo deberá circular remolcado o acoplado a otro vehículo.
- [3]. Se puede considerar que la estación y la base de mantenimiento están en el mismo núcleo urbano cuando la distancia entre ambas no supere los 60 km.

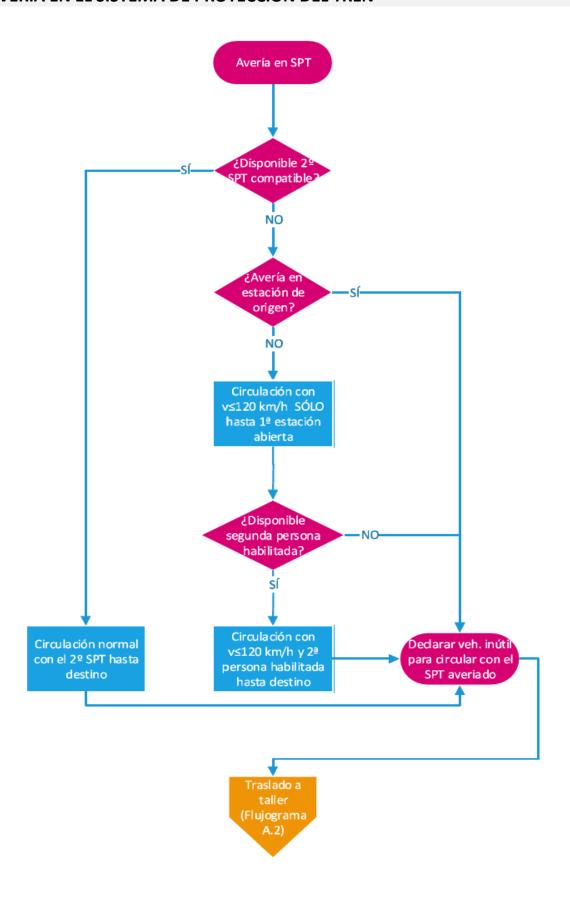
#### 5. ENTIDADES INTERESADAS

- Empresas ferroviarias.
- Administradores de infraestructuras.
- Centros de formación.

	FICHAS-GUIA DE APLICACIÓN DEL REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN FERROVIARIA	F-RCF-03/2023	Versión	1	
	ANEVO				
ANEXO					
	FLUJOGRAMAS DE PROCESO	S			
			Pá	igina 4 / 6	

# A.1. AVERÍA EN EL SISTEMA DE PROTECCIÓN DEL TREN

FICHAS-GUIA DE APLICACIÓN DEL REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN FERROVIARIA



# A.2. TRASLADO A TALLER DE VEHÍCULO CON SISTEMA DE PROTECCIÓN DEL TREN AVERIADO

