

I. DISPOSICIONS GENERALS

MINISTERI DE FOMENT

285 *Reial decret 1011/2017, d'1 de desembre, pel qual es modifica el Reial decret 664/2015, de 17 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de circulació ferroviària.*

El Reial decret 664/2015, de 17 de juliol, aprova el Reglament de circulació ferroviària. Una vegada publicat el Reglament, i com a conseqüència de la seva aplicació per part dels diferents actors del sector ferroviari, ha sorgit la necessitat d'incorporar modificacions en el text amb la finalitat de corregir-ne errors de redacció, fer-hi precisions addicionals, clarificar-ne continguts que oferien dubtes al lector o corregir determinades mancances detectades en el text. Això comporta adaptar la descripció d'alguns senyals a la seva imatge real, la modificació d'algunes definicions per fer-les més completes i precises, fer una redacció nova d'alguns paràgrafs per fer-los més clars i evitar dubtes d'interpretació, etc.

L'objecte d'aquest Reial decret és la modificació del Reglament de circulació ferroviària per incorporar-hi determinats aspectes detectats pels administradors d'infraestructures, empreses ferroviàries, centres de formació de personal ferroviari, sindicats i particulars, amb la finalitat de corregir, aclarir i completar el contingut d'aquest.

Durant la tramitació del Reglament s'ha donat audiència als administradors d'infraestructures ferroviàries, empreses ferroviàries, centres de formació de personal ferroviari i sindicats amb implantació en el sector.

Com que es tracta d'una norma de seguretat, el Reglament s'ha notificat a la Comissió Europea per al seu examen, en compliment de l'article 8 de la Directiva 2004/49/CE, del Parlament Europeu i del Consell, de 29 d'abril de 2004, sobre la seguretat dels ferrocarrils comunitaris i per la qual es modifiquen la Directiva 95/18/CE del Consell, sobre concessió de llicències a les empreses ferroviàries, i la Directiva 2001/14/CE, relativa a l'adjudicació de la capacitat d'infraestructura ferroviària, aplicació de cànons per la seva utilització i certificació de la seguretat.

Aquest Reial decret es dicta a l'empara del que estableix l'article 70 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, que assenyala que el Consell de Ministres ha d'aprovar mitjançant un reial decret, a proposta del ministre de Foment, el Reglament de circulació ferroviària.

De conformitat amb el que estableix la disposició final tercera de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, el projecte s'ha sotmès a informe del Consell Nacional de Transports Terrestres.

En virtut d'això, a proposta del ministre de Foment, d'acord amb el Consell d'Estat i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 1 de desembre de 2017,

DISPOSO:

Article primer. *Modificació de la disposició transitòria única del Reial decret 664/2015, de 17 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de circulació ferroviària.*

S'afegeixen tres apartats nous a la disposició transitòria única del Reial decret 664/2015, pel qual s'aprova el Reglament de circulació ferroviària, amb la redacció següent:

«8. A partir del 30 de juny de 2018 en les línies d'amplada ibèrica i estàndard europea i del 30 d'abril de 2019 a la xarxa d'amplada mètrica no s'admet la circulació sota l'empara del sistema ASFA analògic, i s'han de substituir els equips embarcats

amb el sistema esmentat per d'altres del sistema ASFA digital. A partir d'aquesta última data, deixa de ser aplicable l'"Especificació transitòria 1 Sistema d'anunci de senyals i frenada automàtica (ASFA) analògic" del llibre cinquè del Reglament de circulació ferroviària.

9. Els administradors d'infraestructures, a excepció dels ports, han d'elaborar i portar a terme un Pla de millora dels equipaments de seguretat a la xarxa, consistent en la supressió de bloquejos telefònics i en la dotació d'un equipament mínim quant a sistemes de protecció de tren, a fi de minimitzar progressivament els riscos derivats del factor humà en els processos de circulació. El Pla esmentat s'ha de presentar a l'AESF abans del 15 de setembre de 2018.

El Pla ha de preveure la supressió progressiva dels BT a les línies on s'utilitzin com a bloqueig nominal i la seva substitució per d'altres amb menys intervenció del factor humà. Així mateix, i en funció de les característiques de l'explotació de cada tram, s'han de determinar les prioritats per a la seva substitució. A les línies amb trànsit mixt inferior a 50 circulacions setmanals i a les de trànsit exclusiu de mercaderies inferior a 90 circulacions setmanals, s'hi ha de valorar la conveniència i l'oportunitat d'eliminació del BT en funció de les seves característiques particulars i previsions d'evolució del trànsit.

Per a tots els trams en què es prevegi la supressió del BT, així com per als altres en què pel seu baix nivell de trànsit no sigui previsible la supressió del BT esmentat a curt o mitjà termini, el Pla ha de fixar uns criteris per dotar la via d'un equipament mínim quant a sistema de protecció del tren, adaptat a les característiques tècniques i necessitats d'explotació de cada tram.

El Pla ha d'incloure un programa de les actuacions de conformitat amb els terminis següents:

- En els trams amb trànsit igual o superior a 90 circulacions setmanals, les obres de substitució dels BT i de dotació d'equipament mínim quant a sistema de protecció de tren han d'estar contractades abans del 15 de gener de 2021.

- En els trams amb trànsit mixt entre 50 i 89 circulacions setmanals, les obres de substitució dels BT i de dotació d'equipament mínim quant a sistema de protecció de tren han d'estar contractades abans del 15 de gener de 2023.

- Totes les línies han de tenir finalitzada la instal·lació de l'equipament mínim quant a sistema de protecció del tren abans del 15 de gener de 2024.

10. Els administradors d'infraestructures, a excepció dels ports, han de fer un estudi diagnòstic de les comunicacions a la seva xarxa, amb la identificació dels trams significatius de les seves línies on no es disposi de mitjans de comunicació propis (radiotelefonía o d'altres). Ha d'incloure, a més, informació sobre la disponibilitat o no de cobertura a través de la xarxa de radiotelefonía pública. L'estudi esmentat s'ha de presentar a l'AESF abans del 15 de setembre de 2018.

A partir de l'estudi esmentat han d'elaborar un Pla de millora de les comunicacions entre qualsevol punt de les seves línies i els centres de regulació de trànsit corresponents. Aquest Pla s'ha de presentar a l'AESF abans del 15 de setembre de 2019.»

Article segon. *Modificació del Reglament de circulació ferroviària, inclòs com a annex I del Reial decret 664/2015, de 17 de juliol.*

El Reglament de circulació ferroviària, inclòs com a annex I del Reial decret 664/2015, de 17 de juliol, queda modificat en els termes que estableix l'annex I d'aquest Reial decret.

Article tercer. *Modificació dels criteris per a la implantació del Reglament de circulació ferroviària en els sistemes de gestió de la seguretat de les entitats ferroviàries, inclosos com a annex II del Reial decret 664/2015, de 17 de juliol.*

Els criteris per a la implantació del Reglament de circulació ferroviària en els sistemes de gestió de seguretat de les entitats ferroviàries, inclosos com a annex II del Reial decret 664/2015, de 17 de juliol, queden modificats en els termes que estableix l'annex II d'aquest Reial decret.

Disposició final única. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat». L'annex I d'aquest Reial decret de modificació del Reglament de circulació ferroviària entra en vigor al cap de sis mesos de la publicació del Reial decret en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

FELIPE R.

El ministre de Foment,
ÍÑIGO JOAQUÍN DE LA SERNA HERNÁIZ

ANNEX I

MODIFICACIÓ DEL REGLAMENT DE CIRCULACIÓ FERROVIÀRIA, INCLÒS COM A ANNEX I DEL REIAL DECRET 664/2015, DE 17 DE JULIOL

U. El punt 4. Bifurcació, de l'article 1.1.1.3. Definicions, queda redactat de la manera següent:

«4. Bifurcació: punt d'una línia on en comença una altra o n'hi conflueixen diverses. Disposa de senyals d'entrada als efectes de gestió i regulació del trànsit ferroviari.»

Dos. El punt 17. Estació, de l'article 1.1.1.3. Definicions, queda redactat de la manera següent:

«17. Estació: infraestructura ferroviària consistent en una instal·lació de vies i els seus aparells associats, protegida per senyals, i en què tenen lloc processos de circulació.

Als efectes d'aquest Reglament es consideren estació els PB, PBA, PCA, PAET i les bifurcacions. També, els canviadors d'amplada i les bases de manteniment, quan no estiguin integrats dins d'una altra estació.»

Tres. En el punt 28. Maniobra, de l'article 1.1.1.3. Definicions, s'hi afegeixen dos guions al final, amb la redacció següent:

«– Portar material de/a dependències de plena via que no tenen senyal de protecció telecomandat des de l'estació o el CTC.

– Fer moviments de material entre dependències col·laterals que es complementen constituint un complex ferroviari logístic.»

Quatre. El punt 1 de l'article 1.1.1.7. Criteris generals d'operació de trens queda redactat de la manera següent:

«1. Perquè un tren pugui iniciar el servei, és necessari que a l'estació d'origen, o a la primera de la RFIG per a trens internacionals, disposi a la cabina de conducció dels equípaments següents i els tingui operatius:

- a) Sistema de protecció de tren compatible amb algun dels instal·lats a la infraestructura (si en disposa).
- b) Dispositiu de vigilància.
- c) Radiotelefonia.»

Cinc. El punt 5 de l'article 1.1.1.7. Criteris generals d'operació de trens queda redactat de la manera següent:

«5. Sense perjudici del que indica el punt 1, la dotació mínima de personal a la cabina de conducció del tren perquè aquest pugui iniciar el servei ha de ser:

- a) Un maquinista, quan la infraestructura estigui equipada amb un sistema de protecció del tren.
- b) Un maquinista i una segona persona degudament habilitada, quan la infraestructura no estigui equipada amb un sistema de protecció del tren; llevat que l'EF estableixi en el seu SGS un altre procediment que mitigui el risc generat de manera efectiva, i aquest procediment estigui autoritzat per l'AESF.»

Sis. S'afegeix un sisè punt a l'article 1.1.1.7. Criteris generals d'operació de trens, que queda redactat de la manera següent:

«6. El material rodant auxiliar que no compleixi els requisits que defineix el punt 1 pot circular indistintament entre l'estació d'apartat i la d'inici de l'EVB en què

hagi de treballar, amb les prescripcions indicades a continuació, les quals també són aplicables als desplaçaments del material esmentat des de l'estació d'apartat fins al taller de manteniment per reparar-lo.

a) En els casos d'absència de sistema de protecció de tren compatible amb algun dels instal·lats a la infraestructura, o absència de dispositiu de vigilància, o falta d'operativitat d'algun d'aquests:

a.1) La dotació mínima de personal en cabina de conducció ha de ser d'un maquinista i una segona persona degudament habilitada.

a.2) La velocitat màxima de circulació és de 80 km/h a les línies de velocitat de circulació superior a 200 km/h i de 50 km/h a la resta.

a.3) El recorregut màxim és de 100 km a les línies de velocitat de circulació superior a 200 km/h, i de 60 km a la resta. Se n'exceptuen els trasllats des de l'estació d'apartat fins al taller de manteniment i viceversa, per als quals és necessari disposar d'una autorització expressa emesa per l'AI.

b) En absència de sistema de radiotelefonia, el maquinista ha de disposar d'un mitjà de comunicació portàtil de conformitat amb el que indica l'article 5.2.4.2.»

Set. El punt 3. Senyal avançat, de l'article 1.5.1.1. Senyals i agulles, queda redactat de la manera següent:

«▪ Senyal avançat: el situat davant d'un senyal d'entrada o, si no n'hi ha, d'una estació.»

Vuit. El punt 3. Senyal d'entrada, de l'article 1.5.1.1. Senyals i agulles, queda redactat de la manera següent:

«▪ Senyal d'entrada: el situat a l'entrada d'una estació, bifurcació, PAET, PBA, PB o PCA, que protegeix agulles d'entrada.

Un senyal d'entrada pot fer funcions de senyal de sortida de l'estació anterior o de senyal avançat de la següent.»

Nou. El punt 3. Senyal de pas a nivell, de l'article 1.5.1.1. Senyals i agulles, queda redactat de la manera següent:

«▪ Senyal de pas a nivell: el situat davant d'un PN o grup de PN per indicar si estan protegits o no.»

Deu. L'article 1.5.1.6. Parades dels trens queda redactat de la manera següent:

«La parada d'un tren pot estar prescrita en la marxa del tren, o fer-se de manera eventual (no prescrita) per necessitats de regulació del trànsit o per causa justificada del maquinista o de l'EF.

Una parada notificada al maquinista després de la sortida del tren de la seva estació d'origen té la consideració de "prescrita" des del moment de la seva notificació.

La parada prescrita pot ser:

▪ En consideració a la seva durada o periodicitat:

- Momentània, quan el tren s'atura el temps indispensable per fer operacions.
- Ocasional, quan s'efectua únicament els dies o períodes de temps indicats en la marxa.

▪ En consideració a la seva funció:

- Comercial, la que té per objecte la pujada i baixada de viatgers.

– Restringida, és una parada comercial que té per objecte la baixada de viatgers. El tren pot efectuar la seva sortida quan finalitzin les operacions, fins i tot en cas que ho faci per avançat.

– Tècnica, la que s'efectua per encreuament o avançament de trens, per operacions a fer per part de l'EF (agregar/segregar vehicles, canvis de locomotora o maquinista, etc.) o per qualsevol altra causa derivada de l'explotació.»

Onze. El punt 1 de l'article 1.5.1.8. Ordre de marxa queda redactat de la manera següent:

«1. L'ordre de marxa es dona amb l'ordre del senyal de sortida, si n'hi ha i no s'ha de considerar inexistent. Per a això, n'hi ha prou que no ordeni parada o, en cas contrari, que s'autoritzi el seu depassament pel responsable de circulació, si escau.

Si el senyal de sortida no és visible des del punt d'estacionament i no hi ha senyal indicador de sortida o no funciona, el maquinista ha d'iniciar la marxa en condicions de complir el que ordeni el senyal de sortida.

L'ordre de marxa s'ha de complementar amb el senyal de pas, per als trens directes, o amb el senyal de marxi el tren, per als trens parats, en els casos següents:

- Cap a un trajecte amb BT.
- Cap a un trajecte amb BTV, circulant a contravia.
- Quan el senyal de sortida afecti més d'una via, de conformitat amb el que disposa el punt 7 de l'article 2.1.6.2.»

Dotze. El punt 3 de l'article 1.5.1.8. Ordre de marxa queda redactat de la manera següent:

«3. Si la via o l'estació no disposa de senyal de sortida, l'ordre de marxa la constitueix el senyal de "marxi el tren". Quan la presentació d'aquest senyal de conformitat amb el que disposa el punt 4 de l'article 2.1.6.2 pugui oferir dubtes d'interpretació al maquinista, el responsable de circulació l'ha de presentar de conformitat amb el que disposa el punt 7 de l'article esmentat.»

Tretze. El punt 1 de l'article 1.5.1.10. Velocitats queda redactat de la manera següent:

«1. Velocitat màxima és la que el tren no ha d'excedir, independentment del tipus de conducció utilitzat. S'admet un marge de tolerància de fins a 5 km/h (sobre el que hagi observat el maquinista en el seu lector de velocitat), durant no més de 20 segons, per damunt del qual es considera que excedeix la velocitat màxima.»

Catorze. El quadre del punt 2 de l'article 1.5.1.11. Tipus de tren queda redactat de la manera següent:

«Tipus de tren	Acceleració centrífuga no compensada	Insuficiència de peralt	
	(m/seg ²)	Amplada 1,435 (mm)	Amplada 1,668 (mm)
(N)	≤ 0,65	≤ 100	≤ 115
A	≤ 1	≤ 153	≤ 175
B	≤ 1,2	≤ 183	≤ 212
C	≤ 1,5	≤ 229	≤ 265
D	≤ 1,8	≤ 275	≤ 318»

Quinze. El punt 1 de l'article 1.5.1.19. Frenada queda redactat de la manera següent:

«1. Fre automàtic.

Tots els trens en circulació, excepte els autopropulsats, han de portar un sistema de fre automàtic per aire comprimit per a tots els vehicles de la composició. Els vehicles de cap i cua, incloses les locomotores, l'han de tenir sempre útil i en servei.

Els trens autopropulsats han de disposar d'un sistema de fre automàtic les característiques del qual han d'estar definides en els seus manuals de conducció.

En automotors i trens Talgo remolcats, no és imprescindible que l'últim vehicle tingui el fre en servei, encara que sí que s'ha d'assegurar la seva continuïtat.

La capacitat de frenada necessària perquè un tren pugui circular depèn de la seva velocitat màxima i de les línies per les quals hagi de circular. En trens convencionals s'ha de determinar pel percentatge de frenada necessari, i en els automotors pel que estableixen els seus manuals de conducció.

El fre automàtic premut al màxim no perd la seva eficàcia fins transcorreguts com a mínim 120 minuts des de la seva aplicació.»

Setze. L'article 1.5.1.20. Massa, longitud, velocitat màxima i percentatge de frenada dels trens passa a denominar-se «Massa, longitud, velocitat màxima i capacitat de frenada dels trens». A més, el text fins al final del punt 1 queda redactat de la manera següent:

«Els AI han de definir, per a cada línia o tram de línia que administrin i en funció de les seves característiques específiques, els paràmetres següents:

- Longitud màxima dels trens.
- Velocitat màxima de circulació.
- Capacitat mínima de frenada dels trens.

Tots han de complir les limitacions que s'indiquen a continuació.

1. Trenos de mercaderies.

Poden estar formats per vagons, cotxes, furgons i locomotores remolcades en les condicions que indiquen els seus manuals de conducció.

Els valors màxims de la massa, longitud i velocitat dels trens s'han de determinar per a les diferents amplades de via, en funció del tipus de composició i del seu règim de frenada, segons el que indica la taula següent:

Amplada de via (mm)	Règim de frenada	Tipus de composició	Massa remolcada (t)	Longitud total del tren (m)	Velocitat del tren (km/h)
1.668 i 1.435	P	Composició general	≤ 1.200	≤ 750	≤ 120
		Composició específica formada només per vagons de bogis	≤ 1.500	≤ 750	≤ 120
			≤ 1.600	≤ 500	≤ 120
	Composició específica formada només per vagons homogenis (*) de bogis carregats (**)	≤ 2.200	≤ 350	≤ 120	
	G	Composició general	–	≤ 750	≤ 100
1.000	P	Composició general	≤ 1.500	≤ 400	≤ 50
			≤ 1.200	≤ 330	≤ 70
	G	Composició general	–	≤ 550	≤ 30»

Disset. Els punts 1, 2, 3 i 4 de l'article 2.1.1.4. Emplaçament de senyals en el terreny queden redactats de la manera següent; així mateix, els punts 4, 5 i 6 es renumeren:

- «1. En via única, els senyals fixos es poden ubicar a banda i banda de la via, o a la vertical d'aquesta.
2. En via doble, els senyals fixos s'han d'instal·lar al costat exterior de cada via (l'oposat al de l'entreeix), o a la vertical de cada via.
3. En vies múltiples, els senyals fixos de les vies interiors s'han d'instal·lar al costat de la via exterior més propera, o a la vertical de cada via.
4. En estacions, quan un senyal es trobi entre dues vies i puguin sorgir dubtes d'interpretació sobre la via que afecta el senyal, s'ha d'instal·lar en el senyal esmentat un advertidor FI15AK amb la fletxa orientada cap a aquest.»

El punt 4 passa a ser el punt 5.

El punt 5 passa a ser el punt 6.

El punt 6 passa a ser el punt 7.

Divuit. Els punts 1 i 2 de l'article 2.1.1.6. Senyals fora de servei queden redactats de la manera següent:

- «1. Els senyals fixos que no estiguin en servei s'han de desmuntar tan aviat com sigui possible. Fins al moment del seu desmuntatge s'han de mantenir tapats de manera efectiva per impedir-ne la visualització.
2. Els senyals lluminosos que no sigui possible desmuntar s'han de mantenir apagats, amb els focus tapats i amb el cap girat i tapat de manera efectiva, perquè no donin indicacions cap a la via.»

Dinou. El punt 2 de l'article 2.1.2.7. Parada queda redactat de la manera següent:

- «2. Quan el senyal presenti en el pal la lletra "P" (FF7B), després de la parada, i si res no s'hi oposa, el maquinista ha d'avançar amb marxa a la vista, sense excedir la velocitat de 40 km/h, fins a arribar al senyal següent, sigui quina sigui la seva indicació. Si a continuació del senyal següent hi ha agulles, no s'ha d'excedir la velocitat de 30 km/h al pas per aquestes (a aquests efectes no es comptabilitzen els senyals de retrocés), llevat que en el senyal dotat de lletra P hi hagi una pantalla amb indicació de velocitat superior.»

Vint. El punt 4 de l'article 2.1.2.8. Parada selectiva queda redactat de la manera següent:

- «4. Quan s'estigui circulant, o s'hagi de circular amb ETCS Nivell 1, el senyal FF7D autoritza el maquinista a avançar cap a aquest per obtenir una MA en les seves balises associades.»

Vint-i-u. El punt 1 de l'article 2.1.2.10. Moviment autoritzat queda redactat de la manera següent:

- «1. En el cas d'un tren parat davant el senyal.

Ordena emprendre la marxa, si res no s'hi oposa, amb marxa de maniobres fins al senyal següent, atenint-se al que aquest ordeni.»

Vint-i-dos. El punt 1 de l'article 2.1.2.11. Pas a nivell protegit queda redactat de la manera següent:

- «1. Ordena:

a) Amb llum blanca fixa (FF10A): circular normalment pel PN o grup de PN, si res no s'hi oposa.

b) Amb llum blanca a llampades (FF10B): circular normalment pel PN o grup de PN, i informar immediatament de l'estat del senyal, per radiotelefonía, el

responsable de circulació del CTC o de la banda de regulació del PM o, en absència de radiotelefonia, el responsable de circulació de la primera estació oberta.»

Vint-i-tres. El punt 3 de l'article 2.1.2.12. Pas a nivell sense protecció queda redactat de la manera següent:

«3. S'ha d'informar immediatament de l'estat del senyal, per radiotelefonia, el responsable de circulació de la banda de regulació del PM o del CTC. En absència de radiotelefonia, s'ha d'informar el responsable de circulació de la primera estació oberta.»

Vint-i-quatre. El punt 3 de l'article 2.1.3.2. Indicador de sortida queda redactat de la manera següent:

«3. Indica:

a) Amb el senyal FI2A:

- A un tren parat davant del senyal: emprendre la marxa, si res no s'hi oposa, fins al senyal de sortida, atenint-se al que aquest ordeni.
- A un tren en moviment: circular normalment, si res no s'hi oposa.

b) Amb el senyal FI2B:

- A un tren parat davant del senyal: emprendre la marxa, si res no s'hi oposa, fins al senyal de sortida en condicions d'efectuar parada davant d'aquest.
- A un tren en moviment: circular en condicions d'efectuar parada davant el senyal de sortida.

c) Quan estigui apagat.

- A un tren parat davant del senyal: emprendre la marxa, si res no s'hi oposa, fins al senyal de sortida en condicions d'efectuar parada davant d'aquest.
- A un tren en moviment: circular normalment, si res no s'hi oposa, ja que no té significació.»

Vint-i-cinc. La figura 15 de l'article 2.1.3.3. Indicadors de direcció se substitueix per la següent:










Direcció	Lluminosos
	
	
	
	
	D Senyals FI3 Color blanc

Figura 15


Vint-i-sis. El contingut en ordres i indicacions de la figura F de l'article 2.1.3.13. Advertidors se substitueix pel següent:

F		<p>Indica:</p> <p>L'últim d'un grup de PN protegits per un senyal.</p>
---	---	---

Vint-i-set. El contingut en ordres i indicacions de la figura AH de l'article 2.1.3.13. Advertidors se substitueix pel següent:

AH		<p>Indica:</p> <p>Distància a final de velocitat limitada o a final de zona neutra. Marca el punt des d'on un tren de longitud inferior a 200 m pot reprendre la seva marxa normal, després que hagi travessat una zona de limitació de velocitat màxima, o un canvi orientat a via desviada a menys de 200 km/h, o una zona neutra. Si hi ha diversos canvis, el senyal es col·loca a la distància de l'últim del grup afectat per la limitació.</p>
	Per a 200 m.	

Vint-i-vuit. El contingut en ordres i indicacions de la figura AI de l'article 2.1.3.13. Advertidors se substitueix pel següent:

AI		<p>Indica:</p> <p>Distància a final de velocitat limitada o a final de zona neutra. Marca el punt des d'on un tren de longitud inferior a 400 m pot reprendre la seva marxa normal després que hagi travessat una zona de limitació de velocitat màxima o un canvi orientat a via desviada a menys de 200 km/h, o una zona neutra. Si hi ha diversos canvis, el senyal es col·loca a la distància de l'últim del grup afectat per la modificació.</p>
	Per a 400 m.	

Vint-i-nou. L'article 2.1.4.1. Criteris generals es modifica de la manera següent:

- El punt 1 s'elimina.
- El punt 2 passa a ser el punt 1.
- El punt 3 passa a ser el punt 2.
- El punt 4 passa a ser el punt 3.
- El punt 5 passa a ser el punt 4.
- El punt 6 passa a ser el punt 5.
- El punt 7 passa a ser el punt 6.

Trenta. L'article 2.1.4.6. Particularitats d'aquests senyals es modifica de la manera següent:

- El punt 4 s'elimina.
- El punt 5 passa a ser punt 4.
- El punt 6 passa a ser punt 5.

El punt 7 passa a ser punt 6 i queda redactat de la manera següent:

«Els senyals d'anunci de velocitat màxima i anunci de canvi significatiu de velocitat màxima s'han de col·locar a la distància de frenada corresponent en funció de la declivitat i de la velocitat màxima de circulació de la línia o el trajecte.»

El punt 8 passa a ser punt 7.

Trenta-u. A l'article 2.1.5.1. Definició el títol passa a denominar-se «Criteris generals», i a més:

El punt 1 s'elimina.

El punt 2 passa a ser el punt 1.

El punt 3 passa a ser el punt 2.

El punt 4 passa a ser el punt 3 i queda redactat de la manera següent:

«3. No s'han d'instal·lar senyals de limitació temporal de velocitat màxima a valors iguals o superiors a la velocitat màxima de circulació permesa per la infraestructura o per les condicions de bloqueig normal de la línia.»

El punt 5 passa a ser el punt 4.

Trenta-dos. El paràgraf situat a continuació de la figura 36 a l'article 2.1.5.2. Preanunci de limitació temporal de velocitat màxima queda redactat de la manera següent:

«Ordena no excedir la velocitat de 160 km/h en passar pel senyal d'anunci de limitació temporal de velocitat màxima situat a continuació. La seva posició marca el punt en què s'ha d'iniciar la frenada del tren per poder complir l'ordre del senyal de limitació temporal de velocitat màxima.»

Trenta-tres. L'article 2.1.5.6. Particularitats d'aquests senyals es modifica de la manera següent:

El punt 3 s'elimina.

El punt 4 passa a ser punt 3.

Trenta-quatre. El punt 1 de l'article 2ET.1.1.2.7. Moviment autoritzat queda redactat de la manera següent:

«1. En el cas d'un tren parat davant el senyal.

Ordena emprendre la marxa, si res no s'hi oposa, amb marxa de maniobres fins al senyal següent, atenint-se al que aquest ordeni.»

Trenta-cinc. A l'article 2ET.1.1.4.1. Definició, el títol passa a denominar-se «Criteris generals» i a més:

El punt 1 s'elimina.

El punt 2 passa a ser el punt 1.

El punt 3 passa a ser el punt 2.

El punt 4 passa a ser el punt 3.

El punt 5 passa a ser el punt 4.

El punt 6 passa a ser el punt 5.

El punt 7 passa a ser el punt 6.

Trenta-sis. La figura 13 de l'article 2ET.1.1.4.2. Preanunci de velocitat màxima se substitueix per la següent:

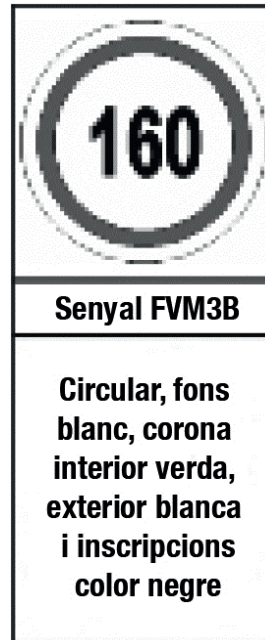


Figura 13

Trenta-set. La figura 14 de l'article 2ET.1.1.4.3. Anunci de velocitat màxima se substitueix per la següent:

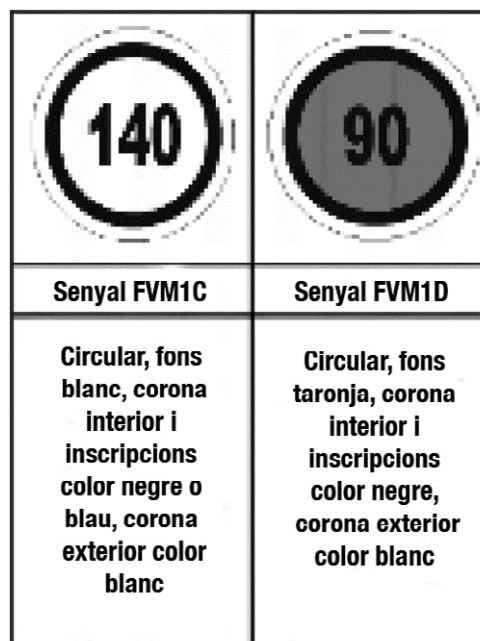


Figura 14

Trenta-vuit. La figura 15 de l'article 2ET.1.1.4.4. Velocitat màxima se substitueix per la següent:



	
Senyal FVM2C	Senyal FVM2D
Quadrat, fons blanc, franges interiors i inscripcions color negre o blau, franges exteriors color blanc	Quadrat, fons taronja, franges interiors i inscripcions color negre, franges exteriors color blanc

Figura 15

Trenta-nou. L'article 2ET.1.1.4.6. Particularitats d'aquests senyals es modifica de la manera següent:

El punt 4 s'elimina.

El punt 5 passa a ser punt 4.

El punt 6 passa a ser punt 5.

El punt 7 passa a ser punt 6 i queda redactat de la manera següent:

«6. Els senyals d'anunci de velocitat màxima i anunci de canvi significatiu de velocitat màxima s'han de col·locar a la distància de frenada corresponent en funció de la declivitat i de la velocitat màxima de circulació de la línia o el trajecte.»

El punt 8 passa a ser punt 7.

Quaranta. El títol de l'article 2ET.1.1.5.1. Definició passa a denominar-se «Criteris generals», i a més es modifica de la manera següent:

El punt 1 s'elimina.

El punt 2 passa a ser el punt 1.

El punt 3 passa a ser el punt 2.

El punt 4 passa a ser el punt 3.

Quaranta-u. La figura 20 de l'article 2ET.1.1.5.2. Preanunci de limitació temporal de velocitat màxima se substitueix per la següent i queda redactat de la manera següent:

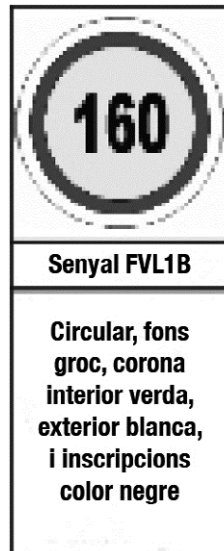


Figura 20

«Ordena no excedir la velocitat de 160 km/h en passar pel senyal d'anunci de limitació temporal de velocitat màxima situat a continuació. La seva posició marca el punt en què s'ha d'iniciar la frenada del tren per poder complir l'ordre del senyal de limitació temporal de velocitat màxima.»

Quaranta-dos. La figura 21 de l'article 2ET.1.1.5.3. Anunci de limitació temporal de velocitat màxima se substitueix per la següent:

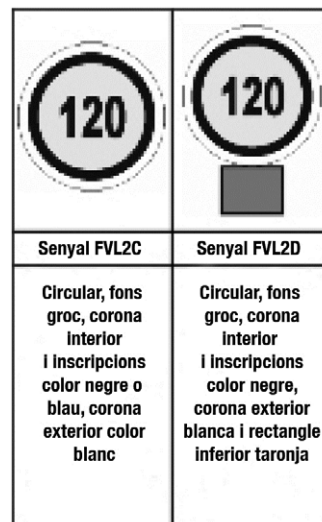


Figura 21

Quaranta-tres. La figura 22 de l'article 2ET.1.1.5.4. Limitació temporal de velocitat màxima se substitueix per la següent:



	
Senyal FVL3C	Senyal FVL3D
Quadrat, fons groc, franja interior i inscripcions color negre, franja exterior color blanc	Quadrat, fons groc, franja interior i inscripcions color negre, franja exterior blanca i rectangle inferior taronja

Figura 22

Quaranta-quatre. La figura 23 de l'article 2ET.1.1.5.5. Fi de limitació temporal de velocitat màxima se substitueix per la següent:

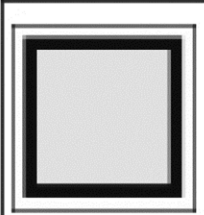

Senyal FVL4B
Quadrat, fons groc, franja interna color negre o blau, franja externa color blanc

Figura 23

Quaranta-cinc. L'article 2ET.1.1.5.6. Particularitats d'aquests senyals es modifica de la manera següent:

- El punt 3 s'elimina.
- El punt 4 passa a ser punt 3.
- El punt 5 passa a ser punt 4.

Quaranta-sis. L'article 2ET.1.1.7.2. Senyals a la cua queda redactat de la manera següent:

- «1. Els senyals que conté aquest article només es poden utilitzar en trànsits nacionals per la RFIG.
2. Constituïts pels senyals lluminosos propis del vehicle, que sempre han d'anar encesos (senyal T2B) i han de donar les indicacions amb llum vermella fixa.

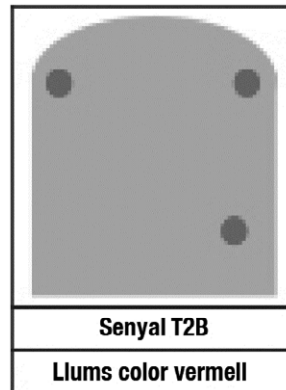


Figura 30

3. Les locomotores, quan facin maniobres, han de portar a la cua la mateixa senyalització que al cap (senyal T1E).»

Quaranta-set. L'article 2ET.1.2.1.1. Parada queda redactat de la manera següent:

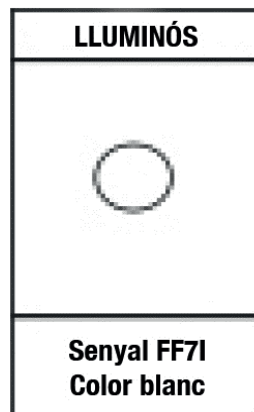


Figura 33

- «Ordena parar davant d'aquest sense depassar-lo.
Per als trens que circulin amb LZB en servei, la informació que rebi el maquinista en cabina preval sobre la indicació del senyal FF71.»

Quaranta-vuit. La figura 36 de l'article 2ET.1.3.2.1. Indicador de precaució se substitueix per la següent:



LLUMINÓS	PANTALLA
	
Senyal FI17A	Senyal FI17B
Color groc	Color groc

Figura 36

Quaranta-nou. L'últim paràgraf de l'article 2ET.1.4.1.2. Col·locació efectiva dels senyals queda redactat de la manera següent:

«Per als trens que circulin amb ERTMS en servei, la informació que rep el maquinista en cabina preval sobre la indicació dels senyals.»

Cinquanta. La figura 42 de l'article 2ET.1.4.2.1. Tipus de protecció dels senyals se substitueix per la següent:

	
Senyal SIB1	Senyal SIB2
Fons negre, inscripció color blanc	Fons negre, inscripció color blanc

Cinquanta-u. El punt 4 de l'article 3.1.2.1. Parada prescrita queda redactat de la manera següent:

«1. Els trens han d'efectuar parada comercial, restringida o tècnica o on la tinguin prescrita.

2. Els trens de viatgers amb parada, comercial o restringida, en una estació poden ser rebuts amb les indicacions dels senyals de sortida que autoritzen el pas, sempre que es compleixin els requisits següents:

- a) Que les instal·lacions de seguretat ho permetin,
- b) Que n'estigui concertada o assegurada la circulació pel cantó següent, i
- c) Que no s'hagin de notificar al maquinista ordres o informacions que n'afectin la circulació.

3. Els trens amb parada tècnica prescrita per motius de regulació de trànsit en una estació han de ser rebuts de manera que les ordres dels senyals l'assegurin.

4. Una parada tècnica prescrita d'un tren es pot suprimir per necessitats de regulació del trànsit, sempre que circuli a l'emparedat d'un bloqueig nominal en operació normal i es compleixin els requisits següents:

- a) Que hi hagi un senyal de sortida.

b) Que se li doni l'ordre de marxa en les condicions regulades per a cada bloqueig.»

Cinquanta-dos. L'article 3.1.2.2. Parada no prescrita queda redactat de la manera següent:

«1. Una parada no prescrita en la marxa del tren (accidental) es pot fer per necessitats de regulació del trànsit, o per causa justificada de l'EF o de l'AI. En el segon cas han de sol·licitar al PM que autoritzi la parada del tren en un punt diferent del que regula el seu document horari. Acceptada la sol·licitud, el responsable de circulació de la banda de regulació del PM n'ha d'informar els responsables de circulació afectats.

2. Una parada no prescrita l'ha d'assegurar el responsable de circulació de l'estació afectada o del CTC. Quan no sigui possible assegurar-la o el lloc on s'hagi d'efectuar no tingui responsable de circulació, la parada s'ha de notificar al maquinista per radiotelefonia o a l'estació oberta immediatament anterior on el tren tingui parada, i se n'ha d'indicar el lloc i el motiu, mitjançant el text següent:

L3.1 «Ha d'efectuar parada a _____ (estació, baixador, punt quilomètric) _____ per _____ (motiu) _____»

Cinquanta-tres. El punt 1 de l'article 3.1.2.3. Prescripcions de circulació queda redactat de la manera següent:

«1. Després d'iniciar la marxa des d'una via desviada (en origen o després d'una parada prescrita), o després de passar per una estació per via desviada, o després d'haver trobat el senyal d'entrada en indicació d'anunci de parada, el maquinista no ha d'excedir la velocitat de 30 km/h al pas per les agulles situades a continuació del senyal de sortida, excepte en els casos en què hi hagi un senyal indicador de posició d'agulles que ordeni una altra velocitat.»

Cinquanta-quatre. S'incorpora un nou article «3.1.2.4. Parades prolongades», amb el contingut següent:

«3.1.2.4. Parades prolongades.

En els trens sense maquinista i en els talls de material sense locomotora que estiguin estacionats per un temps superior a 120 minuts, l'EF n'ha de garantir la immobilitat de conformitat amb els criteris que estableix l'article 3.5.2.5 d'aquest Reglament.»

Cinquanta-cinc. S'afegeix un punt 9 nou a l'article 3.3.1.1. Prescripcions comunes, redactat de la manera següent:

«9. Excepte a l'EVB on executi els treballs, el material rodant auxiliar s'ha de desplaçar sempre a l'empara del bloqueig nominal o degradat de les línies per les quals circuli.»

Cinquanta-sis. El punt 1 de l'article 3.3.2.3. Establiment queda redactat de la manera següent:

«1. Sol·licitud d'autorització.

Abans d'iniciar els treballs, l'encarregat de treballs o el pilot de seguretat habilitat per concertar-los ha d'enviar al responsable de circulació d'una de les estacions col·laterals o al del CTC el telefonema següent:

L3.2 «Sol·licito interval d'alliberament per temps en el km _____ [de la via (I, II, etc.)] entre _____ i _____ fins a les _____»

En via doble no banalitzada, aquest telefonema s'ha d'enviar al responsable de circulació de l'estació que expedeix els trens en sentit normal de la marxa per la via afectada o al del CTC.

En els casos de l'escenari que defineix el punt 8 de l'art. 3.3.2.2, aquest telefonema s'ha d'enviar al responsable de circulació de l'estació que expedeix el tren o al del CTC.»

Cinquanta-set. El punt 2 de l'article 3.3.2.3. Establiment queda redactat de la manera següent:

«2. Autorització dels treballs quan les estacions col·laterals del trajecte estiguin a càrrec de responsables de circulació diferents.

El responsable de circulació que rebí el telefonema L3.2:

a) Ha de disposar els senyals de sortida cap al trajecte sol·licitat i ordenar parada.

b) Ha d'impedir, si s'escau, l'establiment del bloqueig entre les dues estacions per al trajecte i la via afectats, o l'establiment d'itineraris cap a la via on es facin els treballs.

Els responsables de circulació de les estacions que limiten els treballs s'han d'assegurar que l'últim tren que ha circulat pel trajecte i la via afectats els ha alliberat, per a la qual cosa s'han d'intercanviar el telefonema següent:

L3.3 «Últim tren (expedit/rebut) [per la via (I, II, etc.)] entre _____ i ha estat el _____ a les _____»

Comprovada la coincidència entre l'expedit i el rebut, i per tant l'alliberament de la via corresponent, el responsable de circulació que ha rebut el telefonema L3.2 ha de fixar el termini límit per a l'ocupació de la via, que ha de ser com a màxim l'hora prevista de sortida o pas de la circulació següent per una de les dues estacions col·laterals del trajecte afectat. A continuació, ha d'enviar a l'encarregat de treballs o al pilot de seguretat habilitat per concertar-los el telefonema següent:

L3.4 «Concedit interval d'alliberament per temps en el km ____ [de la via (I, II, etc.)] entre i ____ fins a les _____. [(Si/No) es compatibilitza la circulació per la via contigua]»

Cinquanta-vuit. El punt 4 de l'article 3.3.2.3. Establiment queda redactat de la manera següent:

«4. En l'escenari que defineix el punt 8 de l'art. 3.3.2.2, l'encarregat de treballs o el pilot de seguretat habilitat per concertar-los s'ha d'informar del tren en marxa i ha de comprovar el pas d'aquest pel punt quilomètric d'execució dels treballs. A continuació ha de sol·licitar autorització al responsable de circulació que ha expedit el tren mitjançant el telefonema L3.2 incloent-hi el text

«Tren _____ ha passat pel km _____ a les _____».

El responsable de circulació que el rebí ha d'enviar al seu col·lateral el telefonema L3.3 incloent-hi el text «Ha passat pel km _____ a les _____». A continuació, ha d'enviar a l'encarregat de treballs o al pilot de seguretat habilitat per concertar-los el telefonema L3.4.»

Cinquanta-nou. El punt 4 de l'article 3.3.2.4. Protecció dels treballs queda redactat de la manera següent:

«4. Així mateix, prèviament a l'inici dels treballs s'han d'instal·lar advertidors de "Xiuleu obrers" (art. 2.1.3.13 A), a la via o vies contigües amb circulació compatible

amb els treballs que puguin resultar afectades per aquells, i en tots dos sentits de circulació.»

Seixanta. El punt 2 de l'article 3.3.3.2. Condicions d'aplicació queda redactat de la manera següent:

«2. En línies amb CTC, el seu responsable de circulació, i en línies sense CTC, els responsables de circulació de les estacions, no poden modificar per iniciativa pròpia itineraris afectats per l'EVB després del lliurament de la via a l'encarregat de treballs o proves.»

Seixanta-u. El punt 2 de l'article 3.3.3.3. Establiment queda redactat de la manera següent:

«2. Concessió d'EVB quan les estacions col·laterals del trajecte estiguin a càrrec del mateix responsable de circulació.

El responsable de circulació que rebí el telefonema L3.7 ha de verificar que l'últim tren que ha circulat pel trajecte i la via afectats els ha alliberat. A continuació s'ha d'enviar a l'encarregat de treballs o proves el telefonema següent:

L3.8 «Concedida EVB per a treballs/proves entre (estació) i (estació) [per via (I, II, etc.)] [i via/es _____ de la/les estació/ons] fins a les _____»

Seixanta-dos. Els telefonemes L3.9 i L3.10 del punt 3 de l'article 3.3.3.3. Establiment queden redactats de la manera següent:

L3.9 «Sol·licitada EVB entre (estació) i (estació) [per via (I, II, etc.)] [i via/es _____ de la/les estació/ons] per a (treballs/proves) fins a les _____. Últim tren ha estat el _____, (expedit/rebut) per la via esmentada a les _____»

L3.10 «Conforme amb l'EVB entre (estació) i (estació) [per via (I, II, etc.)] [i via/es _____ de la/les estació/ons] per a (treballs/proves) fins a les _____. Últim tren ha estat el _____, (expedit/rebut) per la via esmentada a les _____»

Seixanta-tres. Els punts 1 i 2 de l'article 3.3.3.4. Prescripcions de circulació queden redactats de la manera següent:

«1. Els trens de treballs o proves que circulin a l'empara de l'EVB poden: ser expedits en sentit normal o a contravia, efectuar parades i retrocedir en plena via.

2. En línies amb CTC, els trens de treballs o proves es poden expedir i apartar en qualsevol de les estacions del trajecte afectat per l'EVB. En línies sense CTC, només ho poden fer a les estacions que ho limiten.»

Seixanta-quatre. El punt 5.c) de l'article 3.3.3.4. Prescripcions de circulació queda redactat de la manera següent:

«5.

c) Quan les necessitats dels treballs obliguin a excedir reiteradament un senyal avançat no dotat de lletra "P", el responsable de circulació pot autoritzar al maquinista el seu depassament tantes vegades com ho consideri necessari l'encarregat de treballs durant l'EVB.»

Seixanta-cinc. L'article 3.3.4.2. Condicions d'aplicació queda redactat de la manera següent:

«1. Per a l'execució d'aquests treballs és imprescindible la presència permanent d'un encarregat de treballs o alternativament d'un pilot de seguretat habilitat per concertar-los. Aquesta segona opció només és vàlida en cas que, pel seu contingut tecnològic, els treballs els hagi de dur a terme, controlar, dirigir i supervisar personal especialitzat que en garanteixi la qualitat i consistència i en certifiqui la finalització i les condicions en què es deixen la via i les instal·lacions abans de restablir la circulació de trens.

2. El procediment operatiu perquè el responsable tècnic dels treballs comuniqui al pilot de seguretat habilitat per concertar-los la finalització d'aquests, així com les condicions en què es deixen la via i les instal·lacions abans de restablir la circulació de trens, ha d'estar previst en els SGS dels AI.

3. L'encarregat de treballs o el pilot de seguretat habilitat per concertar-los ha de disposar d'autorització prèvia del seu responsable de circulació. Addicionalment, quan els treballs afectin les vies de circulació, requereixen la conformitat del responsable de circulació de la banda de regulació del PM.»

Seixanta-sis. L'article 3.3.4.3. Establiment queda redactat de la manera següent:

«1. Sol·licitud d'autorització.

Abans d'iniciar els treballs, l'encarregat d'aquests o el pilot de seguretat habilitat per concertar-los ha d'enviar al responsable de circulació de l'estació el telefonema següent:

L3.15 «Sol·licito treballs a la/les via/vies¹ _____ de/d' (estació) fins a les _____»

2. Autorització dels treballs.

«El responsable de circulació que rebí el telefonema L3.15 ha de fixar el termini límit per a l'ocupació de la via i, si res no s'hi oposa, ha d'enviar a l'encarregat de treballs o al pilot de seguretat habilitat per concertar-los el telefonema següent:

L3.16 «Conforme amb els treballs a la/les via/vies¹ _____ de/d' (estació) fins a les _____»

Seixanta-set. El punt 2 de l'article 3.3.4.4. Protecció dels treballs queda redactat de la manera següent:

«2. L'encarregat o el pilot de seguretat habilitat per concertar treballs una vegada autoritzat per dur-los a terme, i abans del seu inici:

a) En el cas de vies dotades de circuits de via i treballs compatibles amb l'ús d'útils de curtcircuit, ha de col·locar la barra o l'útil de curtcircuit. A continuació ha de verificar l'ocupació artificial del circuit de via mitjançant la confirmació del responsable de circulació o, quan no sigui possible, per observació directa del fet que el senyal que protegeix la via ocupada està en indicació de parada.

b) En els casos de vies que no tenen circuits de via o de treballs no compatibles amb l'ús d'útils de curtcircuit, ha d'instal·lar senyals portàtils de parada (article 2.1.6.1) a l'eix de la via i pels dos costats, fins i tot quan sigui possible orientar les agulles en la posició adequada.»

Seixanta-vuit. El punt 1 de l'article 3.3.4.5. Restabliment queda redactat de la manera següent:

«1. Finalitzat el termini d'ocupació autoritzat i retirats el personal, els equips i les eines de la via, l'encarregat dels treballs o el pilot de seguretat habilitat per concertar-los ha de retirar els elements de protecció dels treballs. A continuació, ha d'enviar al responsable de circulació el telefonema següent:

L3.17 «Queda lliure de treballs la/les via/vies _____ de l'estació _____»

Seixanta-nou. L'article 3.3.5.1. Classificació i regulació queda redactat de la manera següent:

«D'acord amb la repercussió més gran o més petita en la circulació, es classifiquen en:

– 1a categoria: agrupa els treballs d'establiment, modificació o supressió d'instal·lacions de seguretat i els grans treballs de conservació.

Han d'estar sempre regulats per consigna de l'AI.

– 2a categoria: agrupa els treballs de manteniment programat o reparació d'avaries.

Per a l'execució d'aquests treballs és imprescindible la presència permanent d'un encarregat de treballs o alternativament d'un pilot de seguretat habilitat per concertar-los. Aquesta segona opció només és vàlida en cas que, pel seu contingut tecnològic, els treballs els hagi de dur a terme, controlar, dirigir i supervisar personal especialitzat que en garanteixi la qualitat i consistència i en certifiqui la finalització i les condicions en què es deixen la via i les instal·lacions abans de restablir la circulació de trens.

El procediment operatiu perquè el responsable tècnic dels treballs comuniqui al pilot de seguretat habilitat per concertar-los la finalització d'aquests, així com les condicions en què es deixen la via i les instal·lacions abans de restablir la circulació de trens, ha d'estar previst en els SGS dels AI.

La regulació dels treballs de 2a categoria es desplega en els articles 3.3.5.2 a 3.3.5.4.

En les dues categories, els treballs sempre han d'estar autoritzats prèviament pel responsable de circulació de la banda de regulació del PM.»

Setanta. Els punts 1 i 2 de l'article 3.3.5.2. Establiment queden redactats de la manera següent:

«1. Abans d'iniciar els treballs de 2a categoria, l'encarregat de treballs o el pilot de seguretat habilitat per concertar-los ha de sol·licitar autorització al responsable de circulació que tingui a càrrec seu la instal·lació, i ha d'enviar el telefonema L3.15.

2. El responsable de circulació que rebí el telefonema L3.15 ha de fixar el termini límit per a l'execució dels treballs i, si res no s'hi oposa, ha d'enviar a l'encarregat d'aquests o al pilot de seguretat habilitat per concertar-los el telefonema L3.16.»

Setanta-u. L'article 3.3.5.3. Utilització d'instal·lacions afectades per treballs queda redactat de la manera següent:

«Quan per a la circulació d'un tren o una maniobra sigui necessari utilitzar alguna de les instal·lacions o dispositius temporalment fora de servei, s'ha de procedir de la manera següent:

1. El responsable de circulació que tingui a càrrec seu la instal·lació ha d'enviar a l'encarregat de treballs o al pilot de seguretat habilitat per concertar-los el telefonema següent:

L3.18 *«Per a itinerari de/d' (entrada, sortida, pas) per via ___ per a ___ (tren o maniobra) es necessita (senyal, agulla, tascó, etc.) en (indicació, posició...).»*

En línies d'amplada mixta, el responsable de circulació ha d'especificar en la sol·licitud l'amplada per a la qual es vol establir l'itinerari.

2. L'encarregat de treballs o el pilot de seguretat habilitat per concertar-los, una vegada rebut el telefonema anterior, ha d'adoptar les mesures necessàries per garantir l'itinerari sol·licitat i ha de prescriure al responsable de circulació que tingui a càrrec seu la instal·lació les mesures que consideri necessari imposar a la circulació (reducció de velocitat, autorització de depassament del senyal, detenció davant l'agulla, etc.).

En tot cas, l'encarregat de treballs o el pilot de seguretat habilitat per concertar-los s'ha de responsabilitzar de la posició adequada de les instal·lacions o els dispositius a càrrec seu, amb el telefonema següent:

L3.19 *«Per a itinerari de/d' (entrada, sortida, pas) per via per a ___ (tren o maniobra), disposada (senyal, agulla, tascó, etc.) en (indicació, posició...). [si s'escau, condicions de circulació]»*

En línies d'amplada mixta, l'encarregat de treballs o el pilot de seguretat habilitat per concertar-los ha d'indicar a més l'amplada per a la qual s'ha establert l'itinerari.»

Setanta-dos. L'article 3.3.5.4. Restabliment queda redactat de la manera següent:

«Finalitzats els treballs, l'encarregat d'aquests o el pilot de seguretat habilitat per concertar-los ho ha de comunicar al responsable de circulació que tingui a càrrec seu la instal·lació i ha d'enviar el telefonema següent:

L3.20 *«Finalitzats els treballs en (aparells o instal·lacions objecte dels treballs), queda lliure la/les via/es _____ de la/l' (estació o dependència)»*

Setanta-tres. El punt 3 de l'article 3.3.6.1. Composició queda redactat de la manera següent:

«3. En els trajectes amb una declivitat superior a 10 mm/m s'ha de situar el vehicle motor al costat de possible deriva. Se n'exceptua el cas en què el tren porti fre automàtic en tota la composició. Aquesta precaució també s'ha d'adoptar en cas de fraccionament, amb el tall enganxat al vehicle motor.»

Setanta-quatre. El punt 2 de l'article 3.4.1.4. Trens empesos queda redactat de la manera següent:

«2. Quan el maquinista que ocupi la cabina de cap en el sentit del moviment no disposi d'algun dels equipaments anteriors, la velocitat no ha d'excedir els 20 km/h.»

Setanta-cinc. El punt 2.b) de l'article 3.5.2.5. Immobilització del material queda redactat de la manera següent:

«b) Les locomotores, els automotors, la maquinària de via i els vehicles similars han de tenir assegurada la seva immobilitat amb els frens de servei i d'estacionament aplicats, els comandaments de control enclavats i les portes de les

cabines tancades amb clau. Si s'escau, la col·locació de tascons en vehicles motors o de característiques singulars s'ha de fer en les rodes en què sigui més eficaç.»

Setanta-sis. El punt 2 de l'article 3.5.3.2. Apartat i suspensió de les maniobres queda redactat de la manera següent:

«2. Excepcionalment i per causa justificada, el responsable de circulació de la banda de regulació del PM o CTC, segons el cas, pot prioritzar l'execució d'alguna maniobra sobre la circulació de trens.»

Setanta-set. L'apartat a) de l'article 3.5.4.1. Concepte i tipus es modifica i es crea un nou apartat d), i queden redactats de la manera següent:

«Són aquelles que, per la seva execució, finalitat o material amb què s'executen, difereixen de la resta i fan necessari establir condicions específiques per a la seva execució. Tenen aquesta consideració les següents:

- a) Maniobres amb vehicles ocupats per viatgers.
- b) Maniobres per a l'acoblament de trens autopropulsats ocupats per viatgers.
- c) Maniobres de pas per canviadors d'amplada.
- d) Moviments entre dependències de complexos ferroviaris logístics.»

Setanta-vuit. El títol de l'article 3.5.4.2. Maniobres empenyent amb vehicles ocupats per viatgers passa a denominar-se:

«3.5.4.2. Maniobres amb vehicles ocupats per viatgers.»

Setanta-nou. S'incorpora l'article 3.5.4.5. Moviments entre dependències de complexos ferroviaris logístics, amb el contingut següent:

«3.5.4.5. Moviments entre dependències de complexos ferroviaris logístics.

1. Els moviments de material entre dependències col·laterals complementàries que formin part d'un complex ferroviari logístic s'han de regular per consigna de l'AI que ha de recollir les condicions de circulació.

2. Les composicions han de disposar de capacitat de frenada suficient i de senyalització de cap i cua, equivalents a les d'un tren.»

Vuitanta. L'article 3.6.1.4. Protecció dels punts interceptats queda redactat de la manera següent:

«1. Protecció d'emergència.

És la protecció que ha d'utilitzar de manera immediata el personal que detecti un punt interceptat. El seu objectiu és avisar el maquinista de qualsevol circulació que es dirigeixi cap al punt esmentat, perquè s'aturi abans d'arribar-hi.

Per tant, la manera d'actuar depèn de les circumstàncies, encara que sempre és fonamental la rapidesa amb què s'actua per avisar el tren que estigui més proper al lloc de perill.

La protecció d'emergència es pot fer indistintament a través de qualsevol dels mitjans següents:

- a) Avisant el maquinista afectat mitjançant la radiotelefonía.
- b) Accionant des de la cabina de conducció d'un altre tren els dispositius amb aquest fi.
- c) Posant els senyals fixos o les pantalles de BCA i ERTMS en indicació de parada.
- d) Fent el senyal d'alarma, sobretot en trajectes amb via doble o múltiple.

- e) Presentant des de la via els senyals portàtils de parada al tren o trens que s'aproximin, si és possible, a la distància de 1.500 m.
- f) Si hi ha circuits de via, mitjançant la barra o l'útil de curtcircuit.

S'ha de suspendre la circulació per la via o vies on hi hagi un punt interceptat.

2. Protecció normal.

És la protecció a utilitzar una vegada suspesa la circulació normal de trens (generalment per a l'accés de trens de treball), quan l'existència del punt interceptat és coneguda per tot el personal afectat.

Consisteix en la col·locació de senyals portàtils de parada a 1.500 m del punt de perill i en les seves proximitats. Quan el senyal portàtil de parada no sigui presentat per una persona, s'ha d'emplaçar a l'eix de la via.»

Vuitanta-u. Els punts 3 i 4 de l'article 3.6.2.2. Sol·licitud i ordre de retrocés queden redactats de la manera següent:

«3. Només el responsable de circulació de l'estació a la qual s'ha de dirigir el tren en el seu retrocés o el responsable de circulació del CTC, segons el cas, estan facultats per autoritzar-lo. Excepcionalment pot autoritzar el retrocés fins a una estació anterior tancada.

Fetes les comprovacions que indica el punt anterior, ha d'enviar al maquinista el telefonema:

L3.25 «Retrocedeixi el tren _____ fins a (estació).»

4. Es pot ordenar al maquinista d'un tren aturat retrocedir fins a l'estació indicada en el telefonema, sense que hi hagi sol·licitud prèvia per part seva.»

Vuitanta-dos. El punt 4 de l'article 3.6.3.1. Petició de socors queda redactat de la manera següent:

«4. El maquinista, quan ho ordeni el responsable de circulació de la banda de regulació del PM, per imprecisió en el punt de detenció del tren, falta de visibilitat o anormalitat en els senyals del tren, ha de col·locar senyals portàtils de parada en les proximitats d'aquest, pel costat on esperi els mitjans de socors.»

Vuitanta-tres. El punt 6 de l'article 3.6.3.2. Gestió dels mitjans de socors queda redactat de la manera següent:

«6. En absència de comunicació telefònica entre els responsables de circulació de les dues estacions col·laterals, cadascun d'ells pot autoritzar la circulació de mitjans de socors entre la seva estació i el punt quilomètric. En aquest cas, el mitjà de socors només pot tornar a l'estació que l'ha expedit. Tan aviat com sigui possible, ho ha de comunicar al seu col·lateral per telefonema; a partir d'aquesta comunicació, es poden modificar per telefonema les condicions de l'expedició del socors.»

Vuitanta-quatre. El punt 2 de l'article 3.6.4.3. Senyals acústics del vehicle de cap de tren queda redactat de la manera següent:

«2. Quan l'avaria ocorri en plena via, el maquinista pot continuar la marxa fins a l'estació immediata oberta, reduint la velocitat en funció de les circumstàncies i sense excedir la velocitat de 20 km/h quan s'aproximi als PN i en condicions d'aturar-se davant aquests si és necessari. Amb aquestes mateixes prescripcions i ponderant l'EF, amb la informació del maquinista, les circumstàncies del moment (característiques del tram, meteorologia, distància a recórrer fins a la destinació, etc.), excepcionalment pot continuar la marxa amb el vehicle de cap fins a on es pugui reparar l'anormalitat, de conformitat amb el que estableix l'EF en el seu SGS.»

Vuitanta-cinc. El punt 1 de l'article 3.6.6.2. Accident del maquinista queda redactat de la manera següent:

«1. Si durant la marxa sobrevé un accident al maquinista que li impedeixi prestar servei, ha de tractar, si li és possible, de comunicar-ho al responsable de circulació.»

Vuitanta-sis. El punt 3.b) de l'article 3.6.6.2. Accident del maquinista queda redactat de la manera següent:

«3 ...

b) Quan el maquinista hagi comunicat que s'absenta de la cabina de conducció, i aquesta absència es prolongui de manera injustificada en relació amb el seu motiu i no pugui establir comunicació amb ell.»

Vuitanta-set. El punt 1 de l'article 4.2.1.4. Anormalitats queda redactat de la manera següent:

«1. En BAB sense CTC:

Si l'anormalitat només afecta el senyal de sortida, i els dispositius de bloqueig funcionen, el responsable de circulació de l'estació pot autoritzar el depassament d'aquest senyal, segons el que disposa aquest Reglament, una vegada que hagi informat d'aquesta situació el seu col·lateral i hagi rebut la conformitat d'aquest de no expedir trens per la via esmentada fins a un altre avís, mitjançant els telefonemes següents:

L4.2 *«Atès que no funciona el senyal de sortida, per garantir el manteniment del bloqueig establert per a la circulació amb BA, no expediu trens per la via (I, II, etc.), fins al meu avís»*

L4.3 *«Conforme amb no expedir trens per la via (I, II, etc.), fins al vostre avís»*

Una vegada resolta l'anormalitat, el responsable de circulació que ha emès el telefonema L4.2 ho ha de comunicar al seu col·lateral.»

Vuitanta-vuit. El punt 4 de l'article 4.2.1.4. Anormalitats queda redactat de la manera següent:

«4. En els casos anteriors en què, si no funciona el CTC i s'ha iniciat el BT, falta la comunicació amb les estacions, el responsable de circulació d'aquest ha de ponderar les circumstàncies i ha d'ordenar, si s'escau, la incorporació de responsables de circulació en determinades estacions per a la seva incorporació al BT, i els ha de donar informació precisa de la situació dels trens i els cantons lliures en el moment de la interrupció. Aquesta informació s'ha de donar mitjançant un telefonema, després del qual el responsable de circulació del CTC no ha d'alterar la situació comunicada dels trens.

A aquests efectes, no es consideren lliures els cantons de bloqueig l'ocupació dels quals hagi estat autoritzada mitjançant el senyal de sortida.»

Vuitanta-nou. El primer paràgraf de l'article 4.2.2.3. Anormalitats queda redactat de la manera següent:

«En el cas d'anormalitat en els senyals de sortida, o en els senyals dels PBA, les bifurcacions o els PCA, el responsable de circulació en pot autoritzar el depassament amb marxa normal, una vegada que el cantó de bloqueig estigui lliure de trens, i ha d'indicar la via per la qual el tren ha de circular quan sigui procedent.»

Noranta. Els punts 2.a) i b) de l'article 4.3.1.3. Anormalitats queden redactats de la manera següent:

«2. En BLA (BLAU, BLAD i BLAB) amb CTC o amb estacions telecomandades:

a) Si l'anormalitat afecta els senyals de sortida o els dispositius de bloqueig, en un trajecte amb CTC o entre una estació i la telecomandada per aquesta, el responsable de circulació del CTC o de la banda de regulació del PM, respectivament, ha de ponderar si convé o no establir el BT. Si es manté la circulació a l'empara del BLA, per expedir trens és necessari que el cantó de bloqueig estigui lliure de trens, i autoritzar el depassament del senyal de sortida.

b) Si no funcionen els comptadors d'eixos, el responsable de circulació de l'estació ha de comprovar per observació directa l'arribada del tren complet a la seva estació. Si les circumstàncies ho aconsellen, pot sol·licitar la confirmació d'arribada a l'estació receptora enviada pel maquinista.»

Noranta-u. El punt 3 de l'article 4.3.1.3. Anormalitats queda redactat de la manera següent:

«3. En els casos anteriors en què, si no funciona el CTC i s'ha iniciat el BT, falta la comunicació amb les estacions, el responsable de circulació d'aquest ha de ponderar les circumstàncies i ordenar, si s'escau, la incorporació de responsables de circulació en determinades estacions per a la seva incorporació al BT, amb la informació precisa de la situació dels trens i els cantons lliures en el moment de la interrupció. Aquesta informació s'ha de transmetre mitjançant un telefonema, després del qual el responsable de circulació del CTC no ha d'alterar la situació comunicada dels trens.

A aquests efectes, no es consideren lliures els cantons de bloqueig l'ocupació dels quals hagi estat autoritzada mitjançant el senyal de sortida.»

Noranta-dos. L'article 4.4.1.6. Prescripcions de circulació queda redactat de la manera següent:

«1. El responsable de circulació de l'estació ha de fer el següent:

a) Ha de procedir al tancament dels senyals d'entrada i de sortida de la via o vies, i els ha de mantenir així, com a mínim, fins que hagi concedit o hagi obtingut la concessió de la via del responsable de circulació col·lateral, respectivament.

b) Ha d'establir i comprovar l'itinerari que correspongui, aprofitant l'enclavament tant com sigui possible. Ha de comprovar les agulles, les barreres i la resta d'aparells en els itineraris d'entrada i sortida que no disposin d'enclavament.

c) En estacions que no tenen senyal d'entrada, ha d'autoritzar l'entrada dels trens per radiotelefonía.

2. El maquinista: en estacions sense senyal d'entrada ha de circular disposat a parar davant la primera agulla i no l'ha de depassar fins que rebi autorització del responsable de circulació de l'estació per radiotelefonía.»

Noranta-tres. El punt 2 de l'article 4.4.2.1. Establiment del BT queda redactat de la manera següent:

«2. En via doble o múltiple, l'establiment del BT s'ha de fer de manera independent per a cada via autoritzada pel responsable de circulació de la banda de regulació del PM o del CTC.»

Noranta-quatre. El telefonema L4.10 del punt 4.a) de l'article 4.4.2.1. Establiment del BT queda redactat de la manera següent:

L4.10 *«S'estableix el BT [per la via (I, II...)]. Últim tren expedit ha estat el _____ a les _____»*

Noranta-cinc. El telefonema L4.11 del punt 4.b) de l'article 4.4.2.1. Establiment del BT queda redactat de la manera següent:

L4.11 *«Conforme amb l'establiment del BT [per la via (I, II...)]. Ha arribat tren _____ a les _____»*

Noranta-sis. El punt 4.c) de l'article 4.4.2.1. Establiment del BT queda redactat de la manera següent:

«4. En trajectes sense CTC:

c) Enviats aquests telefonemes, els responsables de circulació de les estacions han d'inscriure, a la casella de trens en marxa del Llibre de telefonemes corresponent, la lletra L i la circulació ha de quedar sotmesa a les normes del BT a la via corresponent.»

Noranta-set. El punt 5.a) de l'article 4.4.2.1. Establiment del BT queda redactat de la manera següent:

«5. En trajectes amb CTC o amb estacions telecomandades pel mateix responsable de circulació.

a) S'ha d'assegurar que els cantons de bloqueig afectats estan lliures de trens. Si les circumstàncies ho aconsellen, pot sol·licitar la confirmació d'arribada a l'estació receptora enviada pel maquinista.»

Noranta-vuit. El punt 6 de l'article 4.4.2.1. Establiment del BT queda redactat de la manera següent:

«6. En trajectes entre CTC col·laterals o entre estacions telecomandades per diferents responsables de circulació.

Si el trajecte on s'estableix el BT afecta l'àmbit de dos responsables de circulació de CTC col·laterals, de dues estacions telecomandades per diferents responsables de circulació, així com entre dues estacions col·laterals en ML, s'ha de procedir com indica el punt 4 d'aquest article.

A aquests telefonemes, s'hi han d'afegir les condicions de circulació per les estacions intermèdies sense responsable de circulació. Als telefonemes d'establiment del BT, s'hi han d'afegir les estacions sense responsable de circulació i, quan sigui procedent: limitacions temporals de velocitat màxima, PN amb semibarreres enclavades sense protecció, etc.»

Noranta-nou. L'article 4.4.2.2. Incorporació d'estacions al BT queda redactat de la manera següent; a més, el títol passa a denominar-se «4.4.2.2. Incorporació i retirada d'estacions del BT»:

«1. Incorporació d'estacions al BT.

Per a la incorporació d'estacions al BT, en trajectes amb CTC o amb estacions telecomandades, quan almenys dues estacions disposin de responsables de circulació per intervenir en el BT, s'ha de procedir així:

a) Els responsables de circulació que s'incorporen s'han de coordinar amb el responsable de circulació del CTC o amb el que telecomanda les estacions i n'han de sol·licitar la incorporació al BT mitjançant el telefonema L4.15.

b) El responsable de circulació del CTC o el que telecomanda les estacions s'ha d'assegurar que el cantó de bloqueig o els cantons de bloqueig afectats estan lliures de trens, i posteriorment els ha d'enviar el telefonema següent:

L4.14 «Entre _____ i _____, per la via (I, II, ...) no hi ha cap tren. Inicieu la circulació amb BT [i preneu el ML]»

A aquest telefonema, s'hi han d'afegir les informacions relatives a estacions sense responsable de circulació i, quan sigui procedent: limitacions temporals de velocitat màxima, PN amb semibarreres enclavades sense protecció, etc.

c) A partir d'aquest moment, els responsables de circulació que intervinguin en el BT, després de prendre el ML, han de procedir al tancament del senyal de sortida cap al trajecte on se circula amb BT, i s'han de coordinar per aplicar el BT.

d) Si posteriorment s'ha d'incorporar al BT una altra estació intermèdia, el responsable de circulació del CTC o de l'estació que la telecomanda ho ha d'autoritzar prèviament.

e) El responsable de circulació de l'estació que s'incorpori al BT ha d'enviar als seus col·laterals el telefonema:

L4.15 «Sol·licito la meva incorporació al BT»

f) Els responsables de circulació de les estacions que rebin el telefonema anterior, quan el cantó de bloqueig o els cantons estiguin lliures de trens, han de contestar amb el següent:

L4.16 «Conforme amb la vostra incorporació al BT entre _____ i _____ per la via (I, II, ...)»

A aquest telefonema, s'hi han d'afegir les informacions relatives a estacions sense responsable de circulació i, quan sigui procedent: limitacions temporals de velocitat màxima; PN amb semibarreres enclavades sense protecció, etc.

g) Rebut el telefonema anterior de cadascun dels responsables de circulació de les estacions col·laterals, que han d'aportar la mateixa informació, l'estació es considera incorporada. El responsable de circulació del CTC o de l'estació que telecomanda ha de lliurar, si s'escau, el ML a l'estació incorporada, i aquesta ha de procedir al tancament dels senyals de sortida cap al trajecte on se circula amb BT.

A partir d'aquest moment, les notificacions al maquinista han de ser les que corresponguin a la nova situació del trajecte conseqüència de la incorporació, és a dir, amb cantons diferents dels existents abans de la incorporació.

2. Actuació en estacions de BAU amb CTC sense ML incorporades al BT.

S'ha de procedir de la manera següent:

a) Agulles.

El seu accionament està a càrrec del responsable de circulació de l'estació, però el responsable de circulació del CTC les pot accionar, prèvia ordre del responsable de circulació de l'estació.

b) Senyals.

A les estacions intermèdies del trajecte en què no funcioni el CTC, els senyals d'entrada i sortida de tots dos costats s'han de mantenir ordenant parada.

No obstant això, el responsable de circulació del CTC pot accionar els senyals d'entrada, prèvia ordre del responsable de circulació de l'estació.

3. Retirada d'estacions del BT.

a) Per a la retirada d'una estació del BT es requereix l'autorització prèvia del responsable de circulació de la banda de regulació del PM o del CTC.

b) Quan els cantons de BT estiguin lliures de trens, el responsable de circulació de l'estació ha d'enviar als seus col·laterals el telefonema:

L4.43 «Entre _____ i _____ no hi ha cap tren [per la via _____ (I, II, etc.)]. Cessa la meua intervenció en el BT»

c) Al telefonema esmentat s'ha d'afegir la via per la qual es tingui establert l'itinerari de pas i, quan sigui procedent: limitacions temporals de velocitat màxima, PN amb semibarreres enclavades sense protecció, etc., de conformitat amb la nova situació existent.

d) Els responsables de circulació de les estacions que rebien el telefonema anterior han de contestar amb el telefonema:

L4.44 «Conforme amb el cessament de la seva intervenció en el BT»

e) En aquest moment, el responsable de circulació del CTC ha de retirar el ML de l'estació que deixa d'intervenir en el bloqueig i els responsables de circulació de les estacions col·laterals han de concertar la circulació entre ells i han de notificar als maquinistes el que sigui procedent, de conformitat amb la nova situació existent.»

Cent. El primer paràgraf del punt 1 de l'article 4.4.2.3. Prescripcions de circulació queda redactat de la manera següent:

«1. Establert el BT, el responsable de circulació ha de fer el següent:»

Cent u. El punt 1.d) de l'article 4.4.2.3. Prescripcions de circulació queda redactat de la manera següent:

«d) A les estacions de transició cap a un trajecte amb BT, quan es disposi a donar-li l'ordre de marxa, ha de notificar al maquinista el següent:

L4.17 «Ha de circular amb BT entre _____ i _____ [per la via (I, II, etc.)]. No funciona (BA, BLA)»

Aquesta notificació pot ser única per a un trajecte que compregui diverses estacions. En aquesta notificació s'han d'agregar les estacions intermèdies amb responsable de circulació que intervinguin en el bloqueig, si n'hi ha, i les AC tancades que tinguin establert itinerari de pas per via desviada i, igualment, quan sigui procedent: limitacions temporals de velocitat màxima, PN amb semibarreres enclavades sense protecció, etc.»

Cent dos. El punt 2.b) de l'article 4.4.2.3. Prescripcions de circulació queda redactat de la manera següent:

«b) A les estacions:

▪ S'ha d'atenir al que ordeni el senyal avançat. Si ordena parada, ha de procedir com si donés la indicació d'anunci de parada.

- S'ha d'atendir al que ordeni el senyal d'entrada.
- Ha de considerar existents tots els senyals de sortida, excepte els de les estacions que intervenen en el bloqueig, d'acord amb la notificació rebuda.
 - En estacions intermèdies sense responsable de circulació (que no intervinguin en el BT per anormalitat), d'acord amb la notificació rebuda, quan estigui aturat per l'ordre dels senyals, els ha de depassar, i ha de verificar la protecció dels PN, la posició de les agulles i no ha d'excedir la velocitat de 10 km/h en passar per aquests. Aquestes mateixes prescripcions les ha de complir quan estigui aturat davant la primera agulla, perquè no té senyal d'entrada a contravia ni de retrocés.»

Cent tres. El punt 1.f) de l'article 4.4.2.4. Restabliment del BA i BLA queda redactat de la manera següent:

- «f) Restablerta la circulació amb BA o BLA, el responsable de circulació de la banda de regulació del PM ha de notificar al maquinista, per radiotelefonia o, si no n'hi ha, a la primera estació on funcioni el BA o el BLA, el següent:

L4.20 «Restablert el (BA, BLA) entre _____ i _____ [per la via (I, II, etc.)].»

Cent quatre. El punt 2.a) de l'article 4.4.2.4. Restabliment del BA i BLA queda redactat de la manera següent:

- «a) El responsable de circulació del CTC o de l'estació corresponent que telecomanda s'ha d'informar de la situació dels trens i ha d'enviar als responsables de circulació de les estacions afectades el telefonema:

L4.21 «Es restableix el (BA, BLA) amb CTC entre _____ i _____ [per la via (I, II, etc.)].»

Cent cinc. El punt 2.c) de l'article 4.4.2.4. Restabliment del BA i BLA queda redactat de la manera següent:

- «c) El responsable de circulació del CTC o de l'estació corresponent que telecomanda ha d'iniciar la seva intervenció en el bloqueig i ha de retirar el ML. Els responsables de circulació de les estacions han d'enviar l'avís d'arribada de l'últim tren que ha circulat a l'empara del BT pels trajectes afectats, quan aquest es produeixi.»

Cent sis. El quart paràgraf de l'article 4.4.3.2. Establiment de la BTV queda redactat de la manera següent:

- «La circulació s'ha de fer a l'empara del BT i, com a complement, a l'empara del BAD o BLAD en línies on n'hi hagi i funcioni. Si una vegada establerta la BTV o en establir-la, no funciona el BAD o BLAD, s'ha de comunicar aquesta circumstància a l'estació col·lateral i al responsable de circulació de la banda de regulació del PM, i la circulació de trens s'ha de produir exclusivament amb BT en tots dos sentits, i se n'ha d'informar els maquinistes dels trens afectats mitjançant el telefonema L4.32 o L4.17 segons que correspongui.»

Cent set. El primer paràgraf del punt 1.a) de l'article 4.4.3.2. Establiment de la BTV queda redactat de la manera següent:

- «a) El responsable de circulació de l'estació que hagi expedit l'últim tren cap al trajecte afectat ha de procedir al tancament del senyal de sortida cap al trajecte on es necessita establir la BTV i ha d'enviar al seu col·lateral el telefonema següent:»

Cent vuit. El punt 4 de l'article 4.4.3.5. Prescripcions de circulació queda redactat de la manera següent:

«4. El responsable de circulació del CTC o el responsable de circulació d'estacions telecomandades ha d'afegir a la notificació del telefonema L4.32 el següent:

«Marxi el tren _____ de via _____»

Aquesta notificació s'ha de donar a l'estació on s'iniciï la BTV, i pot ser vàlida per a un trajecte que compregui diverses estacions, sempre que aquestes en siguin informades i ho autoritzi el responsable de circulació de la banda de regulació del PM mitjançant el telefonema:

L4.33 «Notifiqueu els trens que circulen a contravia entre _____ i _____»

En aquesta notificació s'han d'agregar les estacions obertes amb responsable de circulació que intervinguin en el bloqueig, si n'hi ha, i les AC tancades que tinguin establert l'itinerari de pas per via desviada i, igualment, quan sigui procedent: limitacions temporals de velocitat màxima, PN amb semibarreres enclavades sense protecció, etc.

Una vegada notificat en el telefonema L4.32, si, en una estació amb responsable de circulació, aquest no està en condicions d'expedir el tren, n'ha d'assegurar l'aturada.

Quan hi hagi agulles en plena via, protegides per senyals, la notificació anterior s'ha d'ampliar amb el següent:

«Heu d'anar disposat a efectuar parada davant la/les agulla/es del/s km/s _____ i heu de continuar la marxa després de verificar que està ben disposat l'itinerari a seguir»

Si, abans de finalitzar el recorregut, es passa a circular per via normal, s'ha de notificar al maquinista:

L4.34 «Heu de circular en sentit normal»

Cent nou. El punt 5 de l'article 4.4.3.5. Prescripcions de circulació queda redactat de la manera següent:

«5. Quan la BTV estigui a càrrec d'un únic responsable de circulació del CTC o de l'estació que telecomanda, a més de les prescripcions que recull el punt 3 d'aquest article, ha de complir el següent:

a) Atès que el concert de la circulació està a càrrec d'un únic responsable de circulació, pot notificar directament al maquinista el telefonema d'autorització per circular a contravia, i no és necessari demanar i concedir la via. En lloc d'això, ha d'anotar en el Llibre de telefonemes corresponent, per a cada tren que expedeix a contravia, el telefonema següent:

L4.35 «Ha sortit a contravia tren _____ a les _____»

b) Per a l'expedició de trens, el responsable de circulació s'ha d'assegurar que el trajecte està lliure de trens, i ha de comprovar pels mitjans a la seva disposició que l'últim tren que ha circulat l'ha alliberat. A més, ha d'anotar en el Llibre de telefonemes, per a cada tren que hagi circulat a contravia, el telefonema següent:

L4.36 «Ha arribat a contravia tren _____ a (estació) a les _____»

Cent deu. El punt 6.b) de l'article 4.4.3.5. Prescripcions de circulació queda redactat de la manera següent:

«b) A contravia:

b.1) Ha de considerar existents els senyals de sortida, excepte els de les estacions que intervenen en el bloqueig d'acord amb la notificació rebuda. Ha de mantenir connectat el sistema ASFA, i ha de circular sense excedir la velocitat de 120 km/h, llevat que el responsable de circulació li notifiqui una altra velocitat inferior.

b.2) Per a les agulles de plena via, la indicació del senyal de protecció es considera comprovació suficient. Si autoritza el pas, ha de reprendre la marxa normal. Si està en indicació de parada o apagada, s'ha d'aturar davant l'agulla i d'acord amb la notificació rebuda, una vegada verificat que la seva posició és correcta, ha de reprendre la marxa sense excedir la velocitat de 10 km/h fins que l'últim vehicle l'hagi franquejat. En cas contrari, n'ha d'informar el responsable de circulació de la banda de regulació del PM.

b.3) Quan s'aproximi a les estacions amb senyals d'entrada a contravia, s'ha d'atènyer al que aquests ordenin. Si no n'hi ha, ha de procedir com si hagués trobat un senyal d'anunci de parada en el mateix lloc on està situat el senyal avançat de la via normal, i atènyer-se al que ordeni el senyal de retrocés. Si no hi ha senyal de retrocés, ha d'anar disposat a parar davant de la primera agulla i no l'ha de depassar fins que el responsable de circulació li autoritzi l'entrada a l'estació per radiotelefonía, i li transmeti les ordres o limitacions que hagi d'observar.

En estacions intermitents AC tancades, no és necessària aquesta autorització per entrar a l'estació i ha de circular sense excedir els 30 km/h fins que estigui de nou en plena via.

En estacions AC tancades, d'acord amb la notificació rebuda, quan estigui aturat per l'ordre dels senyals, els ha de depassar, i ha de verificar la protecció dels PN, la posició de les agulles i no ha d'excedir els 10 km/h en passar per aquests. Aquestes mateixes prescripcions les ha de complir quan estigui aturat davant la primera agulla, perquè no té senyal d'entrada a contravia ni de retrocés.»

Cent onze. El capítol 5. Estacions en servei intermitent passa a denominar-se «Estacions en servei intermitent i altres particularitats.»

Cent dotze. El punt 2 de l'article 4.5.1.1. Manera de procedir en trajectes amb estacions AC tancades queda redactat de la manera següent:

«2. A les estacions, el maquinista ha de respectar les indicacions de tots els senyals, independentment del sistema de bloqueig.

a) Circulant per la via normal:

a.1) Si el senyal d'entrada permet el pas, ha de continuar la marxa.

a.2) Si està aturat per l'ordre dels senyals o aquests estan apagats, ha d'actuar de la manera següent:

a.2.1) Ha de comprovar l'advertidor lluminós EC a l'entrada o l'advertidor C que està instal·lat a l'andana.

a.2.2) Ha d'avançar verificant la posició de les agulles i els dispositius de protecció dels PN.

a.2.3) Ha de circular amb marxa a la vista fins al senyal següent de bloqueig en línies amb BA, quan aquest funcioni.

b) Circulant a contravia:

b.1) Si no hi ha senyal d'entrada a contravia ni tampoc de retrocés, no necessita autorització per entrar a l'estació i ha de circular sense excedir els 30 km/h fins a depassar les agulles de sortida a contravia (que són les agulles d'entrada en circulació normal).

b.2) Si hi ha senyal d'entrada o retrocés, cal atènyer-se al que indiqui.

b.3) Si el senyal està apagat o indica parada, ha d'actuar de la manera següent:

b.3.1) Ha de comprovar l'advertidor lluminós EC a l'entrada o l'advertidor C que està instal·lat a l'andana.

b.3.2) Ha d'avançar verificant la posició de les agulles i els dispositius de protecció dels PN.»

Cent tretze. El punt 4 de l'article 4.5.1.1. Manera de procedir en trajectes amb estacions AC tancades queda redactat de la manera següent:

«4. Si les agulles no estan ben disposades, o falta l'advertidor C o l'advertidor lluminós EC, s'ha de posar en comunicació amb el responsable de circulació de la banda de regulació del PM, i s'ha d'atènyer a les seves instruccions.»

Cent catorze. Els punts 1, 2, 3 i 4 de l'article 4.5.2.1. Trens que no curtcircuiten la via queden redactats de la manera següent:

«1. En línies de BA o BLA amb CTC en ML o sense CTC, el responsable de circulació de l'estació, abans d'expedir un tren que no curtcircuiti la via, ha de mantenir tancat el senyal de sortida i ha d'enviar al seu col·lateral el telefonema:

L4.41 « *Prevista sortida de tren _____ sense curtcircuitar a les (per la via I, II, etc.)* »

Una vegada transmès el telefonema L4.41, si el tren esmentat no es posa en circulació, el responsable de circulació que ha cursat aquest telefonema ha de transmetre al seu col·lateral l'anul·lació mitjançant un telefonema, i n'ha d'indicar el motiu.

2. A continuació d'aquests trens no pot circular cap altre tren en el mateix sentit. Per a això, el responsable de circulació ha de mantenir el senyal de sortida que ordena parada, i ha de desactivar els sistemes de formació automàtica d'itineraris fins que rebí el telefonema L4.8 d'avís d'arribada de l'estació col·lateral.

3. Quan se circuli amb BA, BSL o BLA, amb CTC, s'ha de mantenir el senyal de sortida que ordena parada, fins que el maquinista comunicui la seva arribada a l'estació immediata mitjançant el telefonema L4.4.

4. El responsable de circulació de l'estació que hagi rebut el telefonema L4.41 ha de prendre les mesures necessàries per impedir l'accés de qualsevol circulació al trajecte, fins que, una vegada comprovada l'arribada del vehicle, enviï el telefonema L4.8.»

Cent quinze. L'Especificació transitòria 1 del Llibre 4 (4ET.1 Control de circulació per ràdio) queda eliminada.

Cent setze. L'Especificació transitòria 2 del Llibre 4 (4ET.2 Bloqueig elèctric manual) passa a denominar-se 4ET.1 Bloqueig elèctric manual, i la numeració dels articles del document queda redactada de la manera següent:

- L'article 4ET2.1.1.1 passa a numerar-se 4ET1.1.1.1.
- L'article 4ET2.1.1.2 passa a numerar-se 4ET1.1.1.2.
- L'article 4ET2.1.2.1 passa a numerar-se 4ET1.1.2.1.
- L'article 4ET2.1.2.2 passa a numerar-se 4ET1.1.2.2.
- L'article 4ET2.1.2.3 passa a numerar-se 4ET1.1.2.3.
- L'article 4ET2.1.2.4 passa a numerar-se 4ET1.1.2.4.
- L'article 4ET2.1.3.1 passa a numerar-se 4ET1.1.3.1.
- L'article 4ET2.1.3.2 passa a numerar-se 4ET1.1.3.2.
- L'article 4ET2.1.3.3 passa a numerar-se 4ET1.1.3.3.
- L'article 4ET2.1.3.4 passa a numerar-se 4ET1.1.3.4.

Cent disset. L'últim paràgraf de l'article 5.1.1.1. Introducció queda redactat de la manera següent:

«Dins de les instal·lacions de seguretat, s'hi inclouen les següents:

1. Senyals ferroviaris (tractats al llibre 2).
2. Enclavaments.
3. Bloquejos (tractats al llibre 4).
4. Sistemes de protecció de trens (ERTMS, LZB, EBICAB, ASFA, etc.).
5. Dispositius embarcats de:
 - Vigilància (home mort).
 - Informació de velocitat.
 - Detecció de sobretemperatura en òrgans de rodament i fre.
6. Sistemes de radiotelefonía.
7. Sistemes auxiliars de detecció a la via.
 - Detectores de caixes calentes i frens paralitzats.
 - Detectores de caiguda d'objectes a la via.
 - Detectores d'impacte a la via.
 - Detectores de vent lateral.
8. Sistemes de protecció de passos a nivell.»

Cent divuit. L'últim paràgraf de l'article 5.1.4.1. Definició i condicions per prestar servei en origen queda redactat de la manera següent:

«Sense perjudici del que disposa l'article 1.1.1.7 d'aquest Reglament, a l'estació d'origen de cada servei, les cabines de conducció han de tenir en perfectes condicions de funcionament els dispositius d'informació de velocitat i, si s'escau, els de detecció de sobretemperatura en elements de rodament i fre.»

Cent dinou. L'article 5.1.6.2. Passos a nivell provisionals per obres passa a denominar-se «Passos a nivell provisionals».

Cent vint. El punt 1 de l'article 5.1.6.2. queda redactat de la manera següent:

«1. Únicament es poden establir amb caràcter excepcional per causes justificades i pel temps estrictament necessari. La seva autorització degudament motivada correspon a l'AI, que l'ha de comunicar a l'AESF.»

Cent vint-i-un. El punt 2 de l'article 5.2.1.1. Prescripcions en cas d'anormalitat queda redactat de la manera següent:

«2. Que excepcionalment, si ha d'ordenar parada i no ho fa, ha d'assegurar la parada dels trens afectats amb els mitjans al seu abast (senyals portàtils de parada, etc.) i ho ha de comunicar immediatament al responsable de circulació de l'estació col·lateral que sigui procedent i al de la banda de regulació perquè adoptin les mesures corresponents.»

Cent vint-i-dos. El telefonema L5.1 del punt 1.f) de l'article 5.2.1.2. Condicions per autoritzar el depassament d'un senyal que ordeni parada queda redactat de la manera següent:

L5.1 «Autoritzeu el depassament del senyal de sortida de/d' (estació, lloc, bifurcació...) a tren [cap a (estació)] amb (condicions de circulació)»

Cent vint-i-tres. El punt 6 de l'article 5.2.1.2. Condicions per autoritzar el depassament d'un senyal que ordeni parada, queda redactat de la manera següent:

«6. En línies amb BLA i BSL, el depassament dels senyals de sortida i dels PCA, si s'escau, s'ha d'autoritzar amb marxa normal, quan el trajecte a recórrer estigui lliure de trens.»

Cent vint-i-quatre. El telefonema L5.2 del punt 1 de l'article 5.2.1.3. Depassament d'un senyal que ordeni parada queda redactat de la manera següent:

L5.2 «Autoritzo el maquinista (del tren _____, de la maniobra) a depassar el senyal (classe) _____ número _____ [la zona protegida per a maniobres costat _____] de/d' (estació, lloc, bifurcació, etc.) _____ amb (condicions de circulació)»

Cent vint-i-cinc. El punt 1 de l'article 5.2.3.1. Prescripcions generals en cas d'anormalitat queda redactat de la manera següent:

«1. Quan a l'estació d'origen, o a la primera de la RFIG per a trens internacionals, un vehicle motor hagi de circular per una línia equipada amb algun sistema de protecció del tren compatible amb el del vehicle, i no ho pugui fer per inutilitat o deficiència en l'equip embarcat, es considera inútil per circular amb aquest sistema (encara que ho pot fer amb d'altres, si n'hi ha). No obstant això, es pot desplaçar fins a una base de material on pugui ser reparat, circulant sense servei i complint els requisits de velocitat i de personal en cabina que defineix el punt 2 de l'art. 5.2.3.2 d'aquest Reglament.»

Cent vint-i-sis. El punt 2.b) de l'article 5.2.3.2. Prescripcions en cas d'anormalitat durant la marxa queda redactat de la manera següent:

«b) Ha de circular amb una segona persona habilitada a la cabina de conducció fins a la primera estació en què l'EF disposi de base de material o, en absència d'aquesta, fins a finalitzar el recorregut del tren; llevat que l'EF estableixi en el seu SGS un altre procediment que mitigui el risc generat de manera efectiva, i aquest procediment estigui autoritzat per l'AESF.»

Cent vint-i-set. El punt 1 de l'article 5.2.4.1. Anormalitats en dispositius de vigilància, d'informació de velocitat i de detecció de sobretemperatura en elements de rodament i fre queda redactat de la manera següent:

«1. El dispositiu de vigilància operatiu és una condició imprescindible a l'estació d'origen perquè un vehicle iniciï servei. Si durant el trajecte s'avaria el dispositiu de vigilància, el maquinista ho ha de comunicar al responsable de circulació de la banda de regulació o del CTC per radiotelefonía o a través del responsable de circulació de la primera estació oberta. A més, des de la primera estació on sorgeixi l'avaria, s'ha d'incorporar a la cabina de conducció una segona persona habilitada per suplir la funció inutilitzada, fins a finalitzar el viatge; llevat que l'EF estableixi en el seu SGS un altre procediment que mitigui el risc generat de manera efectiva, i aquest procediment estigui autoritzat per l'AESF.»

Cent vint-i-vuit. El punt 3 de l'article 5.2.4.1. Anormalitats en dispositius de vigilància, d'informació de velocitat i de detecció de sobretemperatura en elements de rodament i fre queda redactat de la manera següent:

«3. Si en origen s'avaria el registrador de seguretat (JRU), el vehicle es considera inútil i s'ha de substituir per un altre. Si l'avaria es produeix durant el trajecte, el maquinista ho ha de comunicar al responsable de circulació de la banda de regulació o del CTC, i aquest a l'EF, la qual ha d'actuar de conformitat amb el que estableix el seu SGS.»

Cent vint-i-nou. L'apartat «En nivell 2» de l'article 5AN1.1.1.2. Ordres dels senyals laterals per als trens en circulació amb ETCS queda redactat de la manera següent:

«En nivell 2:

En mode FS, quan el tren estigui detingut davant un EOA, no pot reprendre la marxa fins que rebí la renovació de la MA des del RBC. Aquesta EOA pot estar o bé davant d'un senyal o bé davant d'una pantalla d'ETCS.

A l'inici de la missió el maquinista ha d'iniciar la marxa complint les indicacions que rebí en el DMI, fins i tot si el senyal més proper presenta els aspectes dels senyals FF7C o FF7D (respectivament combinació d'un focus de color vermell amb un altre de color blau fix o intermitent).»

Cent trenta. El telefonema 5AN1.2 del punt 2 de l'article 5AN1.1.5.2. Depassament indegut de l'EOA queda redactat de la manera següent:

5AN1.2 *«Autoritzo el maquinista de tren _____ a reprendre la marxa/retrocedir amb (condicions de circulació) fins a _____»*

Cent trenta-u. L'article 5AN1.1.6.7. Pèrdua de comunicació amb el RBC queda redactat de la manera següent:

«Quan un tren que circula en ETCS nivell 2 perdi la comunicació amb el RBC i, després que el sistema hagi fet els intents programats, no la recuperi, el maquinista del tren no ha de fer "trucada manual". La reconexió amb el RBC s'ha d'establir una vegada hagi rebut l'ordre des de la infraestructura. Aquesta prescripció no és aplicable per als inicis de missió en el nivell esmentat a les estacions.

Quan la pèrdua de comunicació amb el RBC es produeixi circulant en mode US, l'EOB ha d'iniciar la frenada de servei fins a la detenció. Si no es recupera la comunicació, s'ha de retallar la distància concedida pel perfil de mode OS fins al cap del tren. El maquinista ha de procedir de conformitat amb el que disposa l'article 5AN1.1.5.1.»

Cent trenta-dos. El telefonema 5AN1.5 del punt 2 de l'article 5AN1.1.6.9. Anormalitats en els canvis de nivell queda redactat de la manera següent:

5AN1.5 *«Maquinista del tren _____, desconnecteu i torneu a connectar l'ETCS. Seleccioneu el nivell ("0+ASFA", o "0" i repreneu la marxa a l'empara del BSL/BA/BLA amb (condicions de circulació)»*

Cent trenta-tres. L'apartat «Eurobalisa» del punt 1 de l'article 5AN1.AP1.1. Arquitectura del sistema queda redactat de la manera següent:

«Eurobalisa: és un dispositiu de transmissió puntual d'informació que envia telegrams al sistema ETCS embarcat. Poden transmetre telegrams fixos (predeterminats) o, commutables, això és, variables en funció de la senyalització.

Les eurobalises estan organitzades en grups de balises (BG) dins dels quals cada balisa transmet un telegrama a l'equip ETCS embarcat que circuli sobre aquestes.»

Cent trenta-quatre. El punt 5.c) de l'article 5AN1.AP1.3. Principis del sistema ETCS queda redactat de la manera següent:

«c) Corba d'intervenció (supervisió) del fre de servei: quan està operatiu aquest fre en funcionament ETCS, se situa per damunt de la corba d'avís de manera que, si la velocitat real del tren sobrepassa la velocitat prescrita per aquesta corba, s'activa el fre de servei, i s'allibera quan s'arriba a la velocitat permesa. L'actuació del fre de servei s'indica en el DMI.»

Cent trenta-cinc. La NOTA al final del punt 6 de l'article 5AN1.AP1.3. Principis del sistema ETCS queda redactada de la manera següent:

«NOTA: en determinades sèries de trens hi ha en el mateix tren supervisions iguals o similars a aquestes, i s'executa la supervisió del valor més restrictiu de totes dues.»

Cent trenta-sis. El punt 2 de l'article 5AN2.1.2.3. Instal·lacions de protecció del pas a nivell (SLA) queda redactat de la manera següent:

«2. Un senyal acústic, situat a la dreta de la calçada i adossat al conjunt de senyals lluminosos de la carretera, la botzina del qual comença a funcionar de manera simultània amb aquests.»

Cent trenta-set. El punt 4 de l'article 5AN2.1.4.5. Protecció en cas d'avaría del sistema amb SBA queda redactat de la manera següent:

«4. Si el funcionament anterior no queda garantit, ha de desmuntar i retirar les plomes tant si estan obertes com tancades, i ha d'establir la protecció del PN mitjançant cadenes amb discos reflexius.»

Cent trenta-vuit. S'afegeix un nou apartat f) al final de l'article 5AP1.1.1.1. Descripció:

«f) De velocitat durant l'aproximació a una limitació de velocitat.»

Cent trenta-nou. El punt 1.a) de l'article 5AP1.1.2.1. Elements que integren el sistema queda redactat de la manera següent:

«a) Balisa de senyal. Connectades amb els senyals avançats quan puguin ordenar parada, amb els d'entrada, amb els de sortida, amb els intermedis, amb els de pas a nivell, els d'anunci de limitació temporal de velocitat màxima en els casos en què tingui consideració de canvi significatiu de velocitat, els d'anunci de canvi significatiu de velocitat màxima i els de contràvia.»

Cent quaranta. El primer paràgraf de l'article 5AP1.1.4.1. Modes de conducció, que enumera els modes de conducció, queda redactat de la manera següent:

«Els modes possibles de conducció en què opera el sistema són:

- a) Mode ASFA CONV. En trens que circulin per línies amb criteris d'emplaçament de balises per a convencional.
- b) Mode ASFA AV. En trens que circulin per línies amb criteris d'emplaçament de balises per a alta velocitat.
- c) Mode bloqueig telefònic en condicions d'anormalitat (BTS). S'utilitza en situacions degradades del bloqueig nominal d'una línia, quan se circuli amb bloqueig telefònic per anormalitat.
- d) Mode de maniobres (MBRA).
- e) Mode ASFA bàsic CONV. S'utilitza quan no funcioni la pantalla de visualització de dades, en trens que circulin per línies amb criteris d'emplaçament de balises per a convencional.
- f) Mode ASFA bàsic AV. S'utilitza quan no funcioni la pantalla de visualització de dades en trens que circulin per línies amb criteris d'emplaçament de balises per a alta velocitat.
- g) Mode EXT. S'estableix quan l'equip està controlat per un sistema extern (LZB/ERTMS).»

Cent quaranta-u. El punt 1.a) de l'article 5AP1.1.4.2. Modes ASFA CONV i ASFA alta velocitat. Indicacions del sistema i actuació del maquinista queda redactat de la manera següent:

«a) Desapareix la icona d'última informació ASFA després de 3 segons, si està present, i es manté si estan activats els controls de pas per desviament/seqüència d'anuncis de parada, LTV/CSV i PN desprotegit.»

Cent quaranta-dos. El punt 2 de l'article 5AP1.1.4.2. Modes ASFA CONV i ASFA alta velocitat. Indicacions del sistema i actuació del maquinista queda redactat de la manera següent:

«2. Via lliure condicional.

a) En vehicles de tipus superior a 160 km/h (encara que el tren que remolquin sigui de tipus igual o inferior a aquest).

- S'il·lumina, almenys, el polsador addicional de via lliure condicional i es produeix un senyal acústic durant 3 segons o fins que es produeixi el reconeixement.
- S'indica la velocitat de control final corresponent: 160 km/h.
- Es mostra la icona de senyal amb focus verd intermitent.
- El maquinista ha de reconèixer amb el polsador addicional de via lliure condicional abans de 3 segons des del començament dels senyals acústics i òptics, tant a la balisa prèvia com a la de senyal, i ha de reduir la velocitat per sota de la velocitat de control.
 - Després del reconeixement es produeix un senyal acústic discontinu amb dos polsos de 0,1 segons i una pausa de 0,1 segons.
 - Si estan activats, es mantenen els controls de pas per desviament/seqüència d'anuncis de parada, LTV i PN desprotegit.

b) En vehicles de tipus igual o inferior a 160 km/h.

- Desapareix la icona d'última informació ASFA, si està present, i es manté si estan activats els controls de pas per desviament, LTV/CSV i PN desprotegit.
- Es produeix un senyal acústic de 0,3 segons de durada.

- S'il·lumina durant 3 segons el polsador de limitació temporal de velocitat/canvi significatiu de velocitat. Es mostra la icona de senyal amb focus verd intermitent després de 3 segons.

- Es mostra la icona de senyal amb focus verd intermitent.
- El maquinista no necessita fer cap operació.»

Cent quaranta-tres. L'apartat e) del punt 3 de l'article 5AP1.1.4.2. Modes ASFA CONV i ASFA alta velocitat. Indicacions del sistema i actuació del maquinista queda redactat de la manera següent:

«e) S'indica la velocitat de control final corresponent, que és:

e.1) Mode convencional:

- En trens de tipus igual o inferior a 100: 60 km/h.
- En trens de tipus superior a 100: 80 km/h.

e.2) Mode alta velocitat:

- En trens de tipus igual o inferior a 100: igual al tipus.
- En trens de tipus superior a 100: 100 km/h.»

Cent quaranta-quatre. S'afegeix un nou apartat f) en el punt 3 de l'article 5AP1.1.4.2. Modes ASFA CONV i ASFA alta velocitat. Indicacions del sistema i actuació del maquinista, que queda redactat de la manera següent:

«f) Si estan activats, es mantenen els controls de pas per desviament/seqüència d'anuncis de parada, LTV/CSV i PN desprotegit.»

Cent quaranta-cinc. El punt 4 de l'article 5AP1.1.4.2. Modes ASFA CONV i ASFA alta velocitat. Indicacions del sistema i actuació del maquinista queda redactat de la manera següent:

«Al pas per la balisa prèvia del segon senyal, si n'hi ha, i després del reconeixement de l'anunci de parada o anunci de parada immediata, es mostra la icona de senyal groc + groc.

Si estan activats, es mantenen els controls de LTV/CSV i PN desprotegit.

El sistema estableix el següent control de velocitat final al pas per la balisa prèvia:

- a) Mode convencional - 60 km/h.
- b) Mode alta velocitat - 100 km/h.

Aquest control ha de tenir una durada de 20 segons, després que s'hagi fet el reconeixement.

Així mateix, quan es fa el reconeixement a la balisa de senyal, es torna a fer aquest mateix control durant 20 segons, independentment que el sistema hagi finalitzat o no el control anterior.

Si no està visible prèviament, es mostra la icona de seqüència de senyal groc + groc.

El maquinista, independentment de la velocitat de control final indicada per l'equip, no ha d'excedir la velocitat que li indiqui la senyalització lateral o la que imposa la normativa reglamentària.»

Cent quaranta-sis. S'afegeix un nou apartat f) en el punt 5 de l'article 5AP1.1.4.2. Modes ASFA CONV i ASFA alta velocitat. Indicacions del sistema i actuació del maquinista, amb el text següent:

«f) Si estan activats, es mantenen els controls de pas per desviament/seqüència d'anuncis de parada, LTV/CSV i PN desprotegit.»

Cent quaranta-set. A l'article 5AP1.1.4.2. Modes ASFA CONV i ASFA alta velocitat. Indicacions del sistema i actuació del maquinista, punt 6, s'hi afegeix un nou apartat f) amb el text següent:

«f) Si estan activats, es mantenen els controls de pas per desviament/seqüència d'anuncis de parada, LTV/CSV i PN desprotegit.»

Cent quaranta-vuit. S'afegeix un nou apartat f) en el punt 8.b) de l'article 5AP1.1.4.2. Modes ASFA CONV i ASFA alta velocitat. Indicacions del sistema i actuació del maquinista, amb el text següent:

«f) Si estan activats, es mantenen els controls de pas per desviament/seqüència d'anuncis de parada, LTV/CSV i PN desprotegit.»

Cent quaranta-nou. El punt 9 de l'article 5AP1.1.4.2. Modes ASFA CONV i ASFA alta velocitat. Indicacions del sistema i actuació del maquinista queda redactat de la manera següent:

«a) Al pas pel senyal d'anunci (de limitació temporal de la velocitat màxima o velocitat màxima que en els dos casos suposin un canvi significatiu de velocitat) s'il·lumina, almenys, el polsador de LTV/CSV i es produeix un senyal acústic de 3 segons o fins que es produeixi el reconeixement.

b) El maquinista ha de reconèixer amb el polsador de LTV/CSV, abans de 3 segons des del començament dels senyals acústics i òptics, i ha de reduir la velocitat per sota de la velocitat de control.

c) Després del reconeixement es produeix un senyal acústic discontinu amb cinc polsos de 0,5 segons i quatre pauses de 0,1 segons.

d) Es mostra la icona de limitació temporal de velocitat/canvi significatiu de velocitat.

e) Si estan activats, es mantenen els controls de pas per desviament/seqüència d'anuncis de parada i PN desprotegit.

f) S'indica la velocitat de control final corresponent, que és:

– En el mode ASFA convencional la velocitat de control final és: 60 km/h.

– En el mode ASFA alta velocitat la velocitat de control final és 100 km/h, o igual al tipus si aquest és igual o inferior a tipus 100.

g) Després del reconeixement, la icona de LTV/CSV es mostra de la manera següent:

– Amb llum fixa fins que la velocitat del tren sigui igual o inferior a la velocitat de control final del control de la LTV o CSV.

– Amb llum intermitent quan la velocitat del tren hagi assolit en algun moment un valor igual o inferior a la velocitat de control final del control de la LTV o CSV. En aquest cas, es deixa de mostrar quan el maquinista accioni novament el polsador de reconeixement de LTV/CSV (il·luminat), a aquests efectes:

▪ Quan la velocitat de control sigui igual o superior a la que estableix la LTV o CSV, el maquinista no ha d'accionar novament el polsador de reconeixement de LTV/CSV fins al senyal de fi de la LTV o CSV o fins al senyal següent que estableixi un nou límit de velocitat.

- Quan la velocitat de control sigui inferior a la que estableix la LTV o CSV, el maquinista no ha d'accionar novament el polsador de reconeixement de LTV/CSV fins que no hagi depassat el senyal de limitació temporal de velocitat màxima o la de canvi significatiu de velocitat.»

Cent cinquanta. El punt 10 de l'article 5AP1.1.4.2. Modes ASFA CONV i ASFA alta velocitat. Indicacions del sistema i actuació del maquinista queda redactat de la manera següent:

«a) Al pas per la balisa prèvia.

- Es mostra la icona de senyal amb focus vermell.
- Si estan activats, es mantenen els controls de pas per desviament/seqüència d'anuncis de parada, LTV/CSV i PN desprotegit.
- El sistema estableix una velocitat de control de:
 - 60 km/h per a trens superiors a tipus 100.
 - 50 km/h per a trens de tipus igual o inferior a tipus 100.
- El maquinista ha de regular la velocitat del tren per no superar les velocitats indicades per a cada cas, al pas per la balisa prèvia.
 - S'indica la velocitat de control final de 0 km/h, que estableix la balisa prèvia.
 - Es produeix un senyal acústic de 3 segons de durada.
 - El maquinista, quan s'aproximi a la balisa de senyal, ha de reduir la velocitat per sota de la velocitat de control, i ha de garantir el compliment de l'ordre del senyal lateral. La velocitat de control final és:
 - 30 km/h per a trens superiors a tipus 100.
 - 25 km/h per a trens de tipus igual o inferior a tipus 100.

Segons la versió de SW, en senyals dotats de balises prèvies enllaçades situades a menys de 80 metres l'una de l'altra, des de la segona d'aquestes, s'ha de reduir la velocitat per sota de la velocitat de control d'aproximació a la balisa de senyal, i la nova velocitat de control és de 15 km/h.

Si, després de passar per la balisa prèvia, no es troba cap altra balisa a menys de 600 metres (mode AV) o 450 metres (mode CONV), s'ha d'aplicar frenada d'emergència i apareix el vel a la pantalla de visualització de dades. En aquest cas, quan s'inicia la marxa el sistema imposa un control d'anunci de parada (60/80 km/h segons el tipus de tren en mode CONV, o 100 km/h en mode AV).

b) Al pas per la balisa de senyal.

- Si està activa la funció de depassament autoritzat:
 - Es mostra la icona de senyal amb focus vermell i depassament.
 - Si estan activats, es mantenen els controls de pas per desviament/seqüència d'anuncis de parada, LTV/CSV i PN desprotegit.
 - Es produeix un senyal acústic de 3 segons de durada.
 - El maquinista pot depassar el senyal amb una velocitat de control de 40 km/h, que s'ha de mantenir fins que es doni alguna d'aquestes situacions:
 - El pas per una altra balisa associada a un senyal que presenti indicació de parada, depassament autoritzat o senyal apagat.
 - 20 segons després de rebre informació de via lliure, via lliure condicional, anunci de parada, preanunci de parada, anunci de precaució o anunci de parada immediata.
 - Una vegada accionat el polsador de depassament autoritzat es disposa de 10 segons per passar per la balisa de senyal, en els casos de parada, depassament

autoritzat, o senyal apagat. Aquest polsador s'il·lumina durant 10 segons des del seu accionament.

- En el cas dels senyals en indicació de parada (autoritzat el seu depassament de manera reglamentària) i depassament autoritzat, si no s'ha accionat el polsador de depassament autoritzat, o si s'excedeix el temps de pas per balisa (10 segons), es produeix la frenada del tren. Una vegada rearmat l'equip, aquest manté el control de 40 km/h, o el que correspongui al tipus del tren si s'ha accionat el polsador d'augment de velocitat de 100 km/h, fins a la finalització del control.

- Si no està activa la funció de depassament autoritzat i/o se sobrepassen els 10 segons establerts per al pas per la balisa del senyal:

- Es mostra la icona de senyal amb focus vermell.
- S'aplica fre d'emergència i es mostra la icona de fre d'emergència.
- Es produeix un senyal acústic de 6 segons de durada.
- Si estan activats, es mantenen els controls de pas per desviament/seqüència d'anuncis de parada, LTV/CSV i PN desprotegit.»

Cent cinquanta-u. El punt 11 de l'article 5AP1.1.4.2. Modes ASFA CONV i ASFA alta velocitat. Indicacions del sistema i actuació del maquinista queda redactat de la manera següent:

- «a) Al pas per la balisa prèvia del senyal que protegeix el desviament, es mostra la icona de pas per desviament.

- b) Si estan activats, es mantenen els controls de LTV/CSV i PN desprotegit.

- c) S'indica la velocitat de control final corresponent a 60 km/h en mode CONV i a 100 km/h en mode AV. En cas que s'hagi activat l'augment de velocitat en el senyal precedent, les velocitats són 90km/h en mode CONV i 160 km/h en mode AV. En tot cas la velocitat s'ha d'ajustar al tipus del tren en cas que aquest tingui un valor inferior.

- d) Es mostra la icona de control de pas per desviament.

- e) Al pas per la balisa de peu de senyal el sistema torna a fer un segon control de velocitat igual al descrit anteriorment durant 20 segons, independentment que el sistema hagi finalitzat o no el control anterior.

- f) El maquinista, independentment de la velocitat de control final indicada per l'equip, no ha d'excedir la velocitat al pas pel desviament que li indiqui la senyalització lateral o la que imposa la normativa reglamentària.»

Cent cinquanta-dos. El punt 12 de l'article 5AP1.1.4.2. Modes ASFA CONV i ASFA alta velocitat. Indicacions del sistema i actuació del maquinista queda redactat de la manera següent:

- «a) Aquest polsador està en disposició de ser accionat durant un període de 10 segons després de rebre una informació associada a un senyal de parada (depassament autoritzat, autorització de depassament d'un senyal que ordena parada, etc.), de preanunci de parada, d'anunci de precaució o d'anunci de limitació temporal de velocitat quan comporta un canvi significatiu de velocitat màxima o d'anunci de canvi significatiu de velocitat.

- b) Després de rebre una de les informacions anteriors, s'il·lumina el polsador d'augment de la velocitat de control final durant 10 segons.

- c) S'indica la velocitat de control final corresponent, segons el tipus de tren.

Aspecte de senyal	Velocitat de control final amb augment (km/h)	
	ASFA convencional	ASFA alta velocitat
Parada	100	100
Preanunci de parada	Tipus > 100 → 100	Tipus > 140 → 140
	Tipus ≤ 100 → 80	Tipus ≤ 140 → Tipus
Seqüència preanunci de parada amb augment-anunci de parada/parada immediata	<i>Després de la balisa prèvia de l'anunci de parada/parada immediata</i>	
	Tipus > 100 → 90	Tipus ≥ 140 → 120
	Tipus ≤ 100 → 60	Tipus < 140 → Tipus
	<i>Després de la balisa de senyal d'anunci de parada/parada immediata</i>	
	Tipus > 100 → 80	Tipus ≥ 120 → 100
	Tipus ≤ 100 → 60	Tipus < 120 → Tipus
Anunci de precaució	Tipus > 100 → 100	Tipus > 160 → 160
	Tipus ≤ 100 → Tipus	Tipus ≤ 160 → Tipus
Pas per desviament	Tipus ≥ 100 → 90	Tipus > 160 → 160
	Tipus < 100 → Tipus	Tipus ≤ 160 → Tipus
LTV/CSV	Tipus > 100 → 100	Tipus > 160 → 160
	Tipus ≤ 100 → Tipus	Tipus ≤ 160 → Tipus

d) Si es prem després de rebre una informació associada a un senyal de preanunci de parada, es mostra la icona de preanunci de parada i icona de pantalla ampliada.

e) Després de rebre una informació associada a un senyal d'anunci de limitació temporal de velocitat màxima quan comporta un canvi significatiu de velocitat màxima o d'anunci de canvi significatiu de velocitat, anunci de precaució o preanunci de parada, el maquinista no ha d'accionar el polsador d'augment de velocitat de control final quan el límit de control d'aquest augment sigui superior a la velocitat indicada en el senyal associat.

f) Després de rebre una informació associada a un senyal de parada i una vegada autoritzat el seu depassament (depassament autoritzat o si es tracta d'un senyal que tingui al pal la lletra "P"), el maquinista no ha d'accionar el polsador d'augment de velocitat de control final quan la circulació a partir d'aquest moment sigui amb marxa a la vista o marxa de maniobres.»

Cent cinquanta-tres. Els punts 2 i 3 de l'article 5AP1.1.4.6. Modes ASFA bàsic convencional i ASFA bàsic alta velocitat queden redactats de la manera següent:

«2. Via lliure.

- Desapareix el LED d'indicació de controls de velocitat.
- S'il·lumina el polsador de pas a nivell durant 3 segons en el panell repetidor.
- Es produeix un senyal acústic de 0,3 segons de durada.
- No és necessari fer cap operació.
- Si està activat, es manté el control de seqüència d'anuncis de parada.
- El maquinista ha de controlar la velocitat per no superar el mínim entre la velocitat màxima absoluta del vehicle i el tipus de tren marcat en el selector de velocitat.

3. Via lliure condicional.

a) En trens de tipus superior a 160 (encara que el tren que remolquin sigui de tipus igual o inferior a aquest).

- S'il·lumina el pulsador addicional de via lliure condicional durant 3 segons o fins que s'acciï.

- El maquinista ha de reconèixer amb el pulsador addicional de via lliure condicional abans de 3 segons des del començament dels senyals acústics i òptics, tant a la balisa prèvia com a la de senyal, i ha de reduir la seva velocitat per sota de la velocitat de control (160 km/h).

- S'il·lumina en el panell repetidor el LED indicador de vermell i verd, de manera verd intermitent.

- Si està activat, es manté el control de seqüència d'anuncis de parada.

b) En trens de tipus igual o inferior a 160.

- Es produeix un senyal acústic de 0,3 segons de durada.

- El maquinista ha de regular la velocitat per no superar el mínim entre la velocitat màxima absoluta i el tipus de tren marcat en el selector de velocitat, i no és necessari fer cap operació.

- S'il·lumina en el panell repetidor el LED indicador de vermell i verd, de manera verd intermitent, sempre que no estigui actiu un control més restrictiu.

- Si està activat, es manté el control de seqüència d'anuncis de parada.»

Cent cinquanta-quatre. El punt 4 de l'article 5AP1.1.4.6. Modes ASFA bàsic convencional i ASFA bàsic alta velocitat passa a denominar-se «Anunci de parada, anunci de parada immediata, anunci de precaució, preanunci de parada, pas a nivell sense protecció, limitació temporal de velocitat màxima quan comporta un canvi significatiu de velocitat, i canvi significatiu de velocitat.»

Cent cinquanta-cinc. El punt 5.a) de l'article 5AP1.1.4.6. Modes ASFA bàsic convencional i ASFA bàsic alta velocitat queda redactat de la manera següent:

«a) Si circulant amb els controls del punt anterior, la indicació del senyal següent és d'anunci de parada, anunci de parada immediata, anunci de precaució, preanunci de parada, anunci de limitació temporal de velocitat màxima quan comporta un canvi significatiu de velocitat, anunci de canvi significatiu de velocitat o pas a nivell desprotegit, en aquest cas, el sistema estableix el següent control de velocitat final al pas per la balisa prèvia:

- Mode ASFA bàsic convencional - 60 km/h.
- Mode ASFA bàsic alta velocitat - 80 km/h o 100 km/h en funció de la versió SW instal·lada.»

Cent cinquanta-sis. En el punt 6.b) de l'article 5AP1.1.4.6. Modes ASFA bàsic convencional i ASFA bàsic alta velocitat, s'hi afegeix un nou apartat al final, que queda redactat de la manera següent:

«○ Si està activat, es manté el control de seqüència d'anuncis de parada.»

Cent cinquanta-set. L'article 5ET1.1.2.6. Circulació en banalització temporal de via queda redactat de la manera següent:

«En estacions sense senyalització d'entrada a contravia, amb balisa prèvia a l'altura dels senyals avançada i d'entrada de la via normal, el maquinista ha d'actuar com s'indica en els articles 5ET1.1.2.3 i 5ET1.1.2.4, respectivament.»

Cent cinquanta-vuit. El punt 2 de l'article 5ET3.1.2.1. Connexió i desconexió queda redactat de la manera següent:

«2. Desconnexió:

El maquinista s'ha d'assegurar que l'equip està desconnectat:

- a) En els canvis de cabina i en els retrocessos, que tècnicament ho requereixin.
- b) En cas d'anormalitat en el seu funcionament, per ordre del responsable de circulació.»

Cent cinquanta-nou. La indicació «Senyal de depassament autoritzat FF8A» de l'article 5ET3.2.1.2. Ordres dels senyals laterals per als trens en circulació amb LZB queda redactat de la manera següent:

«Senyal de depassament autoritzat FF8A

- Velocitat meta diferent de zero, indicativa que el circuit de via d'estacionament està lliure.
- Velocitat meta igual a zero, indicativa que el circuit de via d'estacionament està ocupat, i, per tant, el maquinista ha d'accionar el polsador "Depassar", i ha de continuar amb marxa de maniobres fins al seu estacionament.»

Cent seixanta. L'article 5ET3.3.1.5. Sortida del LZB queda redactat de la manera següent:

«Quan un tren s'aproxima a un punt de sortida del sistema LZB, s'encén de manera intermitent l'indicador FI i sona la botzina una vegada.

El maquinista disposa de 8 segons per prémer "ALLIBERAR". Als voltants del senyal següent s'apaguen els indicadors FI i T, desapareixen les magnituds guia de conducció i s'il·lumina l'indicador 60 o 80, segons el PFT, i s'activa el nou sistema de protecció (ERTMS o ASFA). A partir d'aquest moment s'ha de seguir circulant en BCA quan el nou sistema de protecció sigui l'ERTMS, i s'ha de circular a l'empara de BSL quan sigui l'ASFA.

Quan la sortida del LZB es produeix amb el tren aturat davant un senyal que ordena parada, l'indicador FI s'encén de manera intermitent quan el senyal presenti una indicació que permeti el pas.»

Cent seixanta-u. L'article 5ET3.4.2.2. Avaries en l'equip embarcat queda redactat de la manera següent:

«Quan ocorre una avaria a l'equip embarcat, es produeix una fallada en les magnituds guia de conducció i, en conseqüència, un frenada d'emergència. Si no es produeix frenada d'emergència, el maquinista ha d'efectuar parada amb frenada de servei.

En tots dos casos, el maquinista ha d'informar el responsable de circulació de les causes i del lloc de la detenció, i ha de reprendre la marxa amb "marxa a la vista" fins al senyal següent, i circulant a l'empara del BA.»

Cent seixanta-dos. Es modifica l'índex del Reglament de circulació ferroviària, a causa de la incorporació d'articles nous i de la modificació de la denominació d'alguns dels existents. Aquestes modificacions són les següents:

Al llibre primer. Principis fonamentals:

«1.5.1.20. Massa, longitud, velocitat màxima i capacitats de frenada dels trens.»

Al llibre segon. Senyals ferroviaris:

«2.1.5.1. Criteris generals.»

Al llibre segon. Especificació transitòria 1. Senyalització amb tendència a la desaparició o amb implantació molt localitzada:

«2ET.1.1.4.1. Criteris generals.
2ET.1.1.5.1. Criteris generals.»

Al llibre tercer. Circulació:

«3.1.2.4. Parades prolongades.
3.5.4.2. Maniobres amb vehicles ocupats per viatgers.
3.5.4.5. Moviments entre dependències de complexos ferroviaris logístics.»

Al llibre quart. Bloqueig dels trens:

«4.4.2.2. Incorporació i retirada d'estacions del BT.»

Al llibre quart. Especificació transitòria 1. Bloqueig elèctric manual:

«4ET1.1.1.1. Introducció.
4ET1.1.1.2. Definicions.
4ET1.1.2.1. Petició i concessió o presa elèctrica de la via.
4ET1.1.2.2. Expedició o pas de trens.
4ET1.1.2.3. Avis d'arribada.
4ET1.1.2.4. Desbloqueig artificial del cantó.
4ET1.1.3.1. Anormalitats.
4ET1.1.3.2. Estacions AC.
4ET1.1.3.3. Vehicles que no curtcircuiten la via.
4ET1.1.3.4. Depassament de la zona de maniobres.»

Al llibre cinquè. Instal·lacions de seguretat:

«5.1.6.2. Passos a nivell provisionals.

Capítol 5. Estacions en servei intermitent i altres particularitats.»

ANNEX II

Modificació dels criteris per a la implantació del Reglament de circulació ferroviària en els sistemes de gestió de la seguretat de les entitats ferroviàries, inclosos com a annex II del Reial decret 664/2015, de 17 de juliol

U. Crit SGS1.6. Criteris per a la implantació del RCF en els SGS en relació amb la distribució de documents queda redactat de la manera següent:

«És objecte dels respectius SGS dels AI i de les EF la definició dels criteris i procediments de distribució dels documents reglamentaris al seu personal afectat i a les seves dependències. En particular:

- Quins documents han de ser objecte de distribució als llocs de treball (gabinets de circulació, cabines de conducció, etc.), i quins han d'estar a disposició durant el servei.
- Procediments de distribució i presa de coneixement dels documents de lliurament personal, justificant de recepció, etc.
- Procediments d'actualització de la documentació vigent.»

Dos. Crit SGS1.7. Criteris per a la implantació del RCF en els SGS en relació amb els útils de servei queda redactat de la manera següent:

«És objecte dels respectius SGS dels AI i de les EF la definició concreta dels útils de servei necessaris perquè el personal pugui fer les seves funcions de manera adequada. En particular:

- Quins útils de servei estan vinculats a cada lloc de treball, i quins formen part de la dotació personal de cada treballador, de manera que estigui coberta la totalitat de situacions d'ús potencial:
 - Útils de curtcircuitat quan es necessiti protegir un punt en què la detecció de tren es faci mitjançant circuits de via.
 - Senyals portàtils de parada (tant si hi ha llum natural com si no n'hi ha) quan es necessiti protegir un punt en què la detecció de tren no es faci mitjançant circuits de via.
 - Útils necessaris per a la presentació dels senyals de "marxi el tren" i "pas".
 - Mitjans de comunicació per a ús en casos d'anormalitat.
 - Suports electrònics d'ús documental.
- Procediment de distribució d'aquests.
- Procediment de comprovació de la disponibilitat d'aquests en les preses de servei.
- Procediment per garantir el manteniment d'aquests, la seva reposició i les pautes d'actuació en els casos de falta d'algun d'aquests, per part de cadascun dels actors que intervinguin en el procés.»

Tres. Crit SGS1.10. Criteris per a la implantació del RCF en els SGS en relació amb la massa, la longitud, la velocitat màxima i el percentatge de frenada dels trens queda redactat de la manera següent:

«És objecte dels SGS de les EF (i dels AI quan posin en circulació trens per a l'acompliment de la seva activitat) l'establiment dels procediments que garanteixin:

- La formació adequada del tren i la seva compatibilitat amb la línia a recórrer.
- Que el tren disposi d'un percentatge de frenada suficient per a l'itinerari a recórrer, en funció de les seves característiques i el règim de frenada.
- Que el tren s'ajusti a les característiques de longitud, massa remolcada i tracció corresponents al solc atorgat.»

Quatre. Crit SGS1.11. Criteris per a la implantació del RCF en els SGS en relació amb les proves de frenada queda redactat de la manera següent:

«És objecte dels SGS de les EF (i dels AI quan posin en circulació trens per a l'acompliment de la seva activitat) l'establiment dels procediments per:

- Assegurar que a les composicions a expedir:
 - Els semiacoblaments estan acoblats i el del vehicle de la cua està allotjat en el seu suport.
 - Les palanques del canviador de potència estan en posició V o C que correspongui segons la seva massa carregada.
 - Les palanques del canviador de règim estan en la posició que correspongui segons la longitud del tren i la massa remolcada.
 - Les claus d'aïllament estan en posició "connectat", llevat que el fre del vehicle estigui avariament o estigui prescrita la seva desconexió.
 - Els frens d'estacionament estiguin afluixats.
 - S'hagin fet les proves i/o comprovacions de fre corresponents.
 - Els possibles vehicles que hagin de circular amb el fre aïllat s'han ubicat adequadament en la composició.
- La definició i l'ús dels recursos a utilitzar per a l'execució dels diferents tipus de proves de frenada.
- Definir l'actuació en cas que es detectin anormalitats en l'execució de la prova de fre.»

Cinc. S'incorpora el Crit SGS1.15. Criteris per a la implantació del RCF en els SGS dels AI en relació amb la ubicació correcta a la via dels senyals fixos de velocitat màxima i de limitació temporal de velocitat màxima, amb el contingut següent.

«Crit SGS1.15. Criteris per a la implantació del RCF en els SGS dels AI en relació amb la ubicació correcta a la via dels senyals fixos de velocitat màxima i de limitació temporal de velocitat màxima.

Són objecte dels SGS dels AI l'elaboració de regles internes o el desenvolupament de procediments que garanteixin la ubicació correcta dels senyals de velocitat màxima i de limitació temporal de la velocitat màxima, considerant almenys:

- Criteris d'ubicació dels senyals de velocitat màxima (senyals FVM2) en els casos en què, fins a la seva senyalització a la via, els canvis de velocitat màxima estaven identificats en els quadres de velocitats màximes amb una estació.
- Criteris d'ubicació dels senyals d'anunci de velocitat màxima i anunci de limitació temporal de velocitat màxima (senyals FVM1, FVL1 i FVL2) especialment en els casos en què les distàncies de frenada dels trens requereixin situar-los a l'interior d'estacions.»

Sis. En el Crit SGS3.3. Criteris per a la implantació del RCF en els SGS en relació amb les obligacions del personal, el paràgraf referit als operadors de maquinària de via queda redactat de la manera següent:

«Per als operadors de vehicles de maniobres, les regles i els procediments continguts en els SGS han de definir la manera de procedir per garantir la seguretat en relació amb el compliment de totes les obligacions corresponents al maquinista dins de les activitats emparades pel seu títol habilitador.»

Set. S'incorpora el Crit SGS3.5. Criteris per a la implantació del RCF en els SGS en relació amb les avaries dels senyals acústics del vehicle de cap ocorregudes en plena via, amb el contingut següent:

«Crit SGS3.5. Criteris per a la implantació del RCF en els SGS en relació amb les avaries dels senyals acústics del vehicle de cap ocorregudes en plena via.

Són objecte dels SGS de les EF l'elaboració de regles internes o el desenvolupament de procediments que garanteixin l'anàlisi de l'escenari i la presa de decisions quant a la manera de procedir en els casos d'avaria dels senyals acústics del vehicle de cap ocorregudes en plena via, a partir de l'estació immediata oberta respecte al punt en què s'ha produït l'avaria, considerant almenys:

- Condicions específiques de l'entorn: longitud del trajecte per recórrer, climatologia, nombre de passos a nivell en el trajecte a recórrer, etc.
- Distància fins al primer punt en què l'avaria es pot solucionar.
- Distància fins al primer punt en què el tren pot ser substituït.
- Opinió del maquinista.
- Forma de comunicació de l'EF a l'AI i al maquinista de les mesures adoptades.»

Vuit. S'incorpora el Crit SGS3.6. Criteris per a la implantació del RCF en els SGS dels AI en relació amb la gestió de les deficiències de xuntatge a la via de les estacions, amb el contingut següent:

«Crit SGS3.6. Criteris per a la implantació del RCF en els SGS dels AI en relació amb la gestió de les deficiències de xuntatge a la via de les estacions.

Són objecte dels SGS dels AI l'elaboració de regles internes o el desenvolupament de procediments que garanteixin el xuntatge correcte dels trens a les vies de les estacions poc utilitzades, o en aquelles en què per qualsevol circumstància hi hagi dificultats de xuntatge al pas dels trens per aquestes.»

Nou. S'incorpora el Crit SGS5.1. Criteris per a la implantació del RCF en els SGS en relació amb les avaries dels registradors de seguretat (JRU) embarcats en els vehicles ocorregudes durant el trajecte, amb el contingut següent:

«Crit SGS5.1. Criteris per a la implantació del RCF en els SGS en relació amb les avaries dels registradors de seguretat (JRU) embarcats en els vehicles ocorregudes durant el trajecte.

Són objecte dels SGS de les EF l'elaboració de regles internes o el desenvolupament de procediments que garanteixin l'anàlisi de l'escenari i la presa de decisions quant a la manera de procedir en els casos d'avaria del registrador de seguretat (JRU) ocorregudes durant el trajecte, considerant almenys:

- Condicions específiques de l'entorn: longitud del trajecte per recórrer, característiques de la línia a recórrer, etc.
- Distància fins al primer punt en què l'avaria es pot solucionar.
- Distància fins al primer punt en què el tren pot ser substituït.
- Forma de comunicació de l'EF a l'AI i al maquinista de les mesures adoptades.»

Deu. A l'annex II. Es modifica l'índex dels Criteris per a la implantació del RCF en els SGS de les entitats ferroviàries, per les modificacions proposades. Aquestes modificacions són les següents:

«Crit SGS1.15. Criteris per a la implantació del RCF en els SGS dels AI en relació amb la ubicació correcta a la via dels senyals fixos de velocitat màxima i de limitació temporal de velocitat màxima.

Crit SGS3.5. Criteris per a la implantació del RCF en els SGS en relació amb les avaries dels senyals acústics del vehicle de cap ocorregudes en plena via.

Crit SGS3.6. Criteris per a la implantació del RCF en els SGS dels AI en relació amb la gestió de les deficiències de xuntatge a la via de les estacions.

Crit SGS5.1. Criteris per a la implantació del RCF en els SGS en relació amb les avaries dels registradors de seguretat (JRU) embarcats en els vehicles ocorregudes durant el trajecte.»