

I BLOQUE DE ARTÍCULOS PROPUESTOS POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES PARA LA MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACIÓN de 1992 (Versión 4 de fecha 6/10/2006).

110 Autorizaciones del personal que interviene en el tráfico ferroviario. (Falta adecuar algunos textos que acompañan a cada clasificación de funciones a la redacción de la O. M. de personal. Esto no introducirá cambios sustanciales)

1. A efectos de este Reglamento, sin perjuicio de lo que establezca la correspondiente Orden Ministerial en el desarrollo del Art. 60 de la Ley del Sector Ferroviario, se entiende por Agente autorizado a la persona que presta sus servicios en el ámbito ferroviario con funciones relacionadas con la Seguridad en la Circulación y que cumple todos los requisitos que el Ordenamiento Jurídico prescribe para cada tipo de actividad. De acuerdo con ello, se establece la siguiente clasificación de estas actividades o funciones:

De circulación:

Responsable de circulación.

Deberá disponer de la correspondiente habilitación reglamentaria. Dirige la circulación de trenes y maniobras en una estación, una o varias telemandadas, o en un conjunto de estaciones en las que esté operativo un sistema de control de tráfico centralizado (CTC), así como, ejerce todas aquellas funciones que el Reglamento General de Circulación asigne al mismo y, además, puede realizar todas las tareas que corresponden al Auxiliar de circulación. Según el ámbito de actuación, a efectos de este Reglamento, se denomina Jefe de circulación o Jefe del CTC.

Auxiliar de circulación.

Deberá disponer de la correspondiente habilitación reglamentaria. Faculta a su titular para, conforme a las órdenes del responsable de circulación, llevar a cabo determinadas tareas en las terminales y estaciones ferroviarias, tales como el accionamiento de agujas y de las barreras de los pasos a nivel, la realización de maniobras y demás tareas previstas en el Reglamento General de Circulación asignadas al mismo.

De conducción de vehículos ferroviarios:

La actividad del personal de conducción consiste, fundamentalmente, en el manejo y guiado sobre la Red Ferroviaria de Interés General de unidades tractoras ferroviarias, sean de tipo convencional o automotrices, así como, entre otras, las labores de enganche, desenganche y acoplamiento de vehículos ferroviarios. Se distinguen las siguientes cualificaciones:

Agente de conducción de categoría A.

Deberá disponer del correspondiente título de conducción que se complementará con las debidas habilitaciones de conducción. Faculta a su titular para la conducción de vehículos de maniobras, de trenes de trabajos, de vehículos ferroviarios empleados para el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y de locomotoras cuando éstas sean utilizadas para la realización de maniobras.

Agente de conducción de categoría B.

Deberá disponer del correspondiente título de conducción que se complementará con las debidas habilitaciones de conducción. Faculta a su titular para la operación y manejo de toda clase de vehículos ferroviarios en cualquier línea ferroviaria integrante de la Red Ferroviaria de Interés General, así como, faculta para la realización de las funciones amparadas por el título de conducción de categoría A.

De operaciones del tren:

Auxiliar de operaciones del tren.

Deberá disponer de la correspondiente habilitación reglamentaria. Faculta a su titular para realizar, entre otras, las labores de enganche, desenganche y acoplamiento de vehículos ferroviarios, colaborar en la realización de pruebas de frenado y efectuar la colocación y retirada de las señales de cola. También podrá realizar, a las órdenes del responsable de circulación y cuando disponga de la formación requerida y así conste en su habilitación, todas las operaciones necesarias para las maniobras, excepto el manejo de los vehículos de maniobras.

Cargador.

Deberá disponer de la correspondiente habilitación reglamentaria. Faculta a su titular para dirigir y realizar las operaciones de carga y descarga de las mercancías transportadas por ferrocarril, entre las que se incluyen el acondicionamiento de la carga y su sujeción al material remolcado.

Operador de vehículos de maniobras.

Deberá disponer de la correspondiente habilitación reglamentaria. Faculta a su titular para realizar, dentro del límite de la denominada zona de maniobras, establecida en el Reglamento General de Circulación para las terminales de mercancías y estaciones ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, las funciones de formación y descomposición de trenes, clasificación de vehículos, desplazamiento de vehículos ferroviarios por las vías de una terminal o estación y, en su caso, para llevar y traer material de derivaciones particulares de la misma o centros de tratamiento técnico de material ferroviario.

Asumirá en la realización de las anteriores actividades, en la parte que le corresponda y faculta su habilitación, las obligaciones reflejadas en el Reglamento General de Circulación para el Agente de conducción.

De infraestructura:

Encargado de trabajos.

Deberá disponer de la correspondiente habilitación reglamentaria. Faculta a su titular para realizar las funciones correspondientes a actuaciones en vía bloqueada según se establece en el Reglamento General de Circulación, controlar los trabajos que se lleven a cabo en la infraestructura ferroviaria o en sus proximidades, incluyendo las funciones de vigilancia de la infraestructura y protección de los trabajos sobre la misma en relación con la seguridad en la circulación.

También podrá ejercer todas aquellas funciones que el Reglamento General de Circulación asigna al mismo.

Piloto de seguridad en la circulación.

Deberá disponer de la correspondiente habilitación reglamentaria. Faculta a su titular para realizar las funciones de vigilancia de la infraestructura y protección de los trabajos sobre la misma en relación con la seguridad en la circulación ferroviaria, así como la vigilancia de los pasos a nivel.

Operador de maquinaria de infraestructura.

Deberá disponer de la correspondiente habilitación reglamentaria. Faculta a su titular para la conducción, manejo y guiado del material rodante auxiliar específicamente habilitado para realizar trabajos en la infraestructura ferroviaria, incluyéndose, entre otros, la maquinaria de vía, los vehículos de socorro y los vehículos automóviles adaptados para circular por las vías.

Asumirá en la realización de las anteriores actividades, en la parte que le corresponda y faculta su habilitación, las obligaciones reflejadas en el Reglamento General de Circulación para el Agente de conducción.

2. A efectos de este Reglamento:

El Jefe de circulación o del CTC ejerce el mando del personal de las estaciones y de los trenes que se encuentren en ellas en lo relativo a las prescripciones de circulación.

El Agente de conducción, en plena vía, ejerce el mando de todo el personal que presta servicio en el tren, excepto en los trenes de pruebas.

3. Otras actividades de personal con conocimientos para intervenir en el tráfico ferroviario:

Encargado de tren de Pruebas.

El que dirige la realización de las pruebas y ejerce el mando del personal de los trenes de pruebas.

Agente de infraestructura.

De distintas especialidades, que interviene en las actividades de infraestructura, debiendo acreditar los conocimientos de la **S- 5**.

132 Documentación para la circulación del tren.

La documentación para la circulación del tren tendrá como contenido básico y obligatorio los datos relativos a:

- 1) Identificación del centro emisor, fecha y hora de confección.
- 2) Agente de conducción.
- 3) Datos de circulación del tren: Número de tren, tipo, estación de origen y destino y marcha de asimilación, en su caso.
- 4) Composición y frenado: Número de vehículos motores y remolcados, longitud, masa remolcada, masa total del tren y frenado automático y de estacionamiento (disponible, necesario, régimen de frenado, prueba realizada, ejes o vehículos sin freno, etc.).
- 5) Prescripciones temporales e informaciones sobre el tren que sea necesario notificar al Agente de conducción.

Atendiendo a su ámbito y contenido, se distinguen dos modelos, siendo el primero de ellos de aplicación general y el segundo en aquellos casos que específicamente se concreten por Aviso.

- *Boletín de Circulación y Frenado*. Cuando no se disponga de los medios informáticos habilitados para la elaboración y transmisión del *Documento de tren*.
- *Documento de tren*. Cuando se disponga de medios informáticos habilitados al efecto.

1. Boletín de Circulación y Frenado.

Se establece por el Jefe de circulación de la estación o terminal de origen del tren, o de aquellas donde se modifique su composición, y deberá complementarse con los documentos reglamentarios que portará el Agente de conducción y que contienen la franja horaria (Horario de los trenes y en su caso la Orden A que regule su circulación) y la Consigna B.

Para su confección el responsable de formación del tren comunicará al Jefe de circulación los datos de la composición necesarios incluyendo en su caso, las particularidades del cargamento y de las mercancías peligrosas.

Existe un modelo de *Boletín de Circulación y Frenado* exclusivamente para automotores y otro general que puede ser utilizado para cualquier clase de tren. Ambos modelos recogen la información relativa a la composición, al frenado, a los datos de circulación y al personal a bordo al servicio de la EF con conocimientos acreditados de la **S- 8**.

Para automotores con ciclos repetitivos y composición invariable, se confeccionará un solo modelo de *Boletín de Circulación y Frenado* al inicio del servicio diario. El Agente de conducción anotará los datos del tren de cada servicio en las líneas y columnas correspondiente.

En la parte inferior del modelo general, hay espacios destinados a las firmas de los Agentes de conducción que sucesivamente lleven la conducción del tren, de los Jefes de circulación que establecen o modifican el *Boletín de Circulación y Frenado* en estaciones intermedias y de los Agentes autorizados que hayan intervenido en las pruebas de régimen especial. En las estaciones donde se realice la prueba de frenado por otro Agente de conducción que no sea el titular del tren, o donde se realice en régimen especial, el Agente de conducción, o en su caso, el Agente autorizado para su realización, una vez terminada la prueba con resultado normal, inscribirá en el *Boletín de Circulación y Frenado* la clase de la misma (C, completa o P, parcial), y la estación donde se ha efectuado y una vez firmado, lo entregará al Jefe de circulación.

Si, como consecuencia de la prueba de freno, hubiese que modificar los datos del *Boletín de Circulación y Frenado*, el Agente de conducción o Agente autorizado para su realización, informará al Jefe de circulación de los cambios habidos y éste procederá a rellenar la línea siguiente con los datos corregidos repitiendo el nombre de la estación donde este cambio tuvo lugar. Cuando se completen las líneas o espacios disponibles, se establecerá un nuevo *Boletín de Circulación y Frenado*.

En dependencias sin personal origen del tren o donde se modifique su composición, los trenes serán dotados de *Boletín de Circulación y Frenado* de acuerdo con alguna de las siguientes posibilidades:

- a) En una estación donde el Agente de conducción se presente previamente.
- b) Enviándolo confeccionado al Agente de conducción por cualquier medio de comunicación disponible (telefax, correo electrónico, propio, etc.).
- c) Notificando al Agente de conducción los datos necesarios para poder circular hasta una estación posterior, donde se le hará entrega del *Boletín de Circulación y Frenado* definitivo.

Si, en algún caso, el Agente de conducción al comprobar la composición, constatare diferencias entre los datos previamente recibidos y la situación real por avería o inutilidad en algún vehículo, recabará la oportuna rectificación de dichos datos y, si la comunicación no fuera posible, actuará con los criterios que se señalan en el Art. 523.

2. Documento de tren.

Se establece por el Centro de Gestión de la EF (CIGEF) para sus trenes cuando se disponga de los medios informáticos necesarios para su elaboración y transmisión al Agente de conducción, en la estación o Terminal de origen del tren, o en aquella donde se modifique su composición, a partir de la propia información o de la facilitada por el ADIF.

Incorpora, además de los datos indicados como contenido básico y obligatorio en el punto 1 (Contenido básico), los relativos a:

- Franja horaria: El horario del tren y, en su caso, la orden A que regule su circulación.
- Espacios para recoger la clase de prueba de freno realizada, la hora y el agente responsable de la misma, así como para la transmisión del servicio entre sucesivos Agentes de conducción.
- Contenidos que le afecten de las Consignas B.
- En su caso, personal a bordo al servicio de la EF con acreditación de conocimientos de la **S-8**.

Para la notificación al Agente de conducción de las limitaciones de velocidad temporales, no recogidas en la Consigna B, se procederá como se determina en el Art. 239.

Si, en algún caso, el Agente de conducción, al comprobar la composición, constatase diferencias entre los datos previamente recibidos y la situación real por avería o inutilidad en algún vehículo, recabará la oportuna rectificación de dichos datos y reflejará los cambios o modificaciones que sean necesarios en las casillas correspondientes. Si la comunicación no fuera posible, actuará con los mismos criterios que se señalan en Art. 523.

260 Anormalidades.

1. Notificación.

Cualquier anomalía relacionada con la infraestructura del sistema (balizas desplazadas, fuera de servicio, que no transmiten información o que ésta es errónea, etc.) será comunicada al PM, quien dispondrá su reparación y notificará dicha anomalía al Agente de conducción de cada uno de los trenes afectados por radiotelefonía o, en su defecto, ordenará al Jefe de circulación de la estación anterior más próxima abierta, donde el tren tenga parada prescrita, que lo notifique.

Cuando la anomalía sea observada por el Agente de conducción lo comunicará por radiotelefonía al PM, al Jefe del CTC o de circulación en la primera estación abierta. Seguirá el mismo procedimiento cuando, por anomalía, desconecte el equipo.

El PM informará al CIGEF de las anomalías que puedan afectar a la circulación de sus trenes.

2. Señales apagadas o en indicación dudosa.

Cuando las señales estén apagadas o en indicación dudosa la información de las balizas puede no coincidir con el aspecto de la señal. En estas ocasiones el Agente de conducción se atenderá a la orden de la señal, y realizará en cabina las operaciones que correspondan a las indicaciones del ASFA.

3. Señales consideradas inexistentes.

Cuando el Agente de conducción, salvo que circule a contravía, deba considerar inexistentes algunas señales relacionadas con el ASFA, desconectará el equipo en todo el tramo afectado y circulará sin exceder la velocidad de 140 km/h. Como excepción, no será necesario desconectar el equipo cuando se le notifique o se regule por Consigna que las balizas de las señales que deba considerar inexistentes han sido retiradas o tapadas con chapas cubrebrazos.

Cuando el Agente de conducción, circulando a contravía, deba considerar inexistente la señal de salida llevará el sistema ASFA conectado y actuará sobre el rebase.

4. Detención del tren por la acción del ASFA.

Cuando la detención del tren se produzca por falta de reconocimiento u otra causa, el Agente de conducción, al reanudar la marcha, procederá como si hubiera encontrado la señal anterior en anuncio de parada o parada diferida, según el caso.

Si la detención se debe a rebase indebido de la señal procederá como se indica en el Art. 276.

5. Inutilidad del sistema en los vehículos motores.

Cuando, a la salida de la Base, o de la estación de origen que tenga en su zona de influencia una base de mantenimiento, un vehículo motor que vaya a circular por líneas equipadas acuse inutilidad o deficiencia en el ASFA, será considerado inútil.

Si la inutilidad se acusa durante el servicio, el Agente de conducción lo comunicará al PM por la radiotelefonía o a través del Jefe de circulación de la primera estación abierta, pudiendo continuar hasta finalizar el recorrido del tren. En este caso, circulará sin exceder la velocidad de 140 km/h.

6. Particularidades en los pasos a nivel provistos de Señal de Paso a Nivel (SPN).

Cuando la señal de Paso a Nivel (SPN) presente la indicación de PN protegido y la información dada por el equipo ASFA sea la de PN sin protección, el Agente de conducción respetará esta última información.

Cuando, por anomalía, se lleve el equipo ASFA desconectado se respetarán las indicaciones de las Señales de Paso a Nivel (SPN).

315 Operaciones de trenes de viajeros.

1. En los casos de paradas comerciales de trenes de viajeros, en las que no se da la señal de marche el tren, el Agente de Conducción antes de iniciar la marcha deberá comprobar la finalización de las operaciones de subida y bajada de viajeros.

2. Cuando el Agente de Conducción no tenga la visibilidad directa, ni los medios auxiliares necesarios (a bordo del tren o con instalaciones de la dependencia) para verificar la finalización de las operaciones de subida y bajada de viajeros desde su puesto de la cabina de conducción, le será comunicado el momento de la finalización de estas operaciones.
3. En Consigna B se indicarán las dependencias y horas en las que el Agente de conducción comprobará por sí mismo (por observación directa o con los medios auxiliares necesarios) la terminación de las operaciones del tren y aquellas en las que le será comunicada por el personal que se especifique según uno de los siguientes procedimientos:

Con una paleta, levantándola y moviéndola ligeramente, o con una luz blanca a destellos, en lugar visible para el Agente de conducción.

PALETA LINTERNA

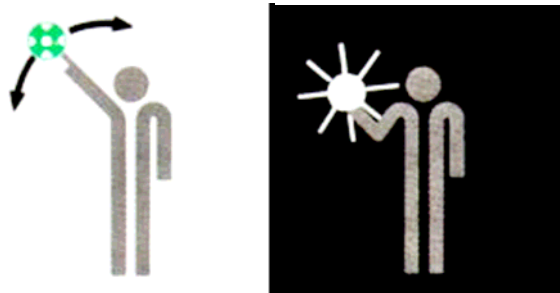


Fig. 52

En las dependencias dotadas de instalaciones especiales, mediante un indicador luminoso fijo con las siglas «OT».

LUMINOSA



Fig. 53

Por cualquier otro medio funcional del tren, por transmisión verbal o conforme a procedimientos de actuación regulados mediante Consigna D por las EE FF.

433 Prescripciones de circulación.

1. El Jefe de circulación:

Procederá al cierre de las señales de entrada y de salida de la vía o vías en que no funcione el BAD o BLAD y, también, en el BSL, BAB o BLAB, cuando las instalaciones permitan la sucesión automática de trenes.

Las señales de salida se mantendrán, permanentemente, ordenando parada mientras esté establecido el BT supletorio.

Cumpliendo lo indicado anteriormente, establecerá y comprobará el itinerario que corresponda, aprovechando el enclavamiento en lo posible. En estaciones de CTC que no dispongan de ML comprobará las agujas, barreras y demás aparatos en los itinerarios de entrada y salida.

Notificará al Agente de conducción lo siguiente:

« Circulará con BTS entre y No funciona (BA, BSL, BLA, BEM) »

En BAB, BSL y BLAB se especificará:

« por la vía (I, II) »

y en las de vía múltiple, con la mención:

« por la vía (1, 2, 3, etc.) »

En dicha notificación se agregarán las estaciones abiertas sin Jefe de circulación, si existen y, de ellas, las que tengan establecido el itinerario de paso por vía desviada, y cuando proceda: Limitaciones de velocidad; PN con semibarreras enclavadas, sin protección, etc.

Esta notificación se dará en la estación de transición hacia el trayecto con BT supletorio, pudiendo ser valedera para un trayecto que comprenda varias estaciones cuando lo autorice el PM por telefonema e informe a las estaciones intermedias. En caso de BSL, BAB y BLAB, esta notificación sólo será valedera entre las dos estaciones colaterales que estén interviniendo en el bloqueo.

Cuando no funcione el BA y existan agujas de Cargaderos en plena vía, protegidas por señales de bloqueo, la notificación anterior será ampliada:

« Irá dispuesto a efectuar parada ante la/s aguja/s del/os km/s y continuará la marcha después de comprobar que está/n bien dispuesta/s »

Si se normalizara la situación antes de finalizar el recorrido del trayecto, en la primera estación que empiece a funcionar el BA, BSL, BLA o BEM, se notificará al Agente de conducción:

« Restablecido el (BA, BSL, BLA, BEM) entre y _____ por la vía »

2. El Agente de conducción:

En plena vía:

- Considerará inexistentes las señales intermedias en secciones de BA.
- Considerará inexistentes las señales de los PCA en secciones de BSL.
- Comprobará la posición de las agujas de plena vía, de acuerdo con la notificación recibida. La indicación de la señal de protección será considerada como comprobación suficiente, aún cuando sea inexistente a los demás efectos. Si autoriza el paso, reanudará la marcha normal. Si estuviera en indicación de parada o apagada, se detendrá ante la aguja y una vez comprobada que su posición es correcta, reanudará la marcha sin rebasar la velocidad de 10 Km/h hasta que el último vehículo la haya franqueado. En caso contrario, informará al PM.
- Desconectará el equipo ASFA en el trayecto afectado y circulará sin exceder la velocidad de 140 km/h, salvo que el Jefe de circulación o del CTC le notifiquen otra velocidad inferior o ésta figure en Consigna B.

En las estaciones o bifurcaciones:

- Se atenderá a lo que ordene la señal avanzada, salvo que ordene parada, en cuyo caso, procederá como si diera la indicación de anuncio de parada.
- Se atenderá a lo que ordene la señal de entrada.
- Considerará inexistentes todas las señales de salida, salvo en estaciones cerradas, y en estaciones sin Jefe de circulación telemandadas por otra o en CTC.
- Cuando en una estación telemandada por otra y en las de CTC, no preste servicio un Jefe de circulación, si se encuentra detenido por la orden de las señales, reanudará la marcha, si nada se opone, y avanzará comprobando que las agujas están bien dispuestas para el itinerario que debe seguir, sin exceder de 10 km/h al paso por las mismas. No será necesario limitar la velocidad cuando se le notifique que las agujas están dispuestas a vía directa y embridadas.

439 Prescripciones de circulación.

1. Las prescripciones para los trenes que circulen en sentido normal, aquí recogidas, son de aplicación cuando funciona el BAD, BLAD o BEM. De no ser así, se aplicarán las previstas para el BT supletorio como se indica en el Art. 433.

2. El Jefe de circulación:

Procederá al cierre de las señales de entrada y salida de la vía en que se establece la banalización temporal de vía.

Para los trenes que circulen en sentido normal.

Establecerá el itinerario de entrada y de salida.
Hará uso del BAD, BLAD o BEM.

En BAD se podrá pedir y conceder la vía sin haber recibido el aviso de llegada del tren precedente. Conforme vayan llegando los trenes del mismo sentido, se irán cursando los avisos de llegada que correspondan. En la casilla de trenes en marcha del *Libro de bloqueo*, se figurarán los trenes que existan en cada momento en la sección. Cuando la libere el último de ellos, se anotará la letra L.

Para los trenes que circulen a contravía.

Comprobará las agujas, barreras y demás aparatos en el itinerario de salida o de entrada, aprovechando el enclavamiento en lo posible.

Notificará al Agente de conducción lo siguiente:

« Circulará a contravía entre y »

Esta notificación se dará en la estación donde se inicie la BTV, pudiendo ser valedera para un trayecto que comprenda varias estaciones cuando lo autorice el PM por telefonema e informe a las estaciones intermedias.

En dicha notificación se agregarán las estaciones abiertas sin Jefe de circulación, si existen y, de ellas, las que tengan establecido el itinerario de paso por vía desviada e, igualmente, cuando proceda: Limitaciones de velocidad; PN con semibarreras enclavadas, sin protección, etc.

Cuando existan agujas de Cargaderos en plena vía protegidas por señales, la notificación anterior será ampliada:

«Irá dispuesto a efectuar parada ante la/s aguja/s del/os km/s y continuará la marcha después de comprobar que está/n bien dispuesta/s»

Si antes de finalizar el recorrido del trayecto, se pasara a circular por vía normal, se notificará al Agente de conducción:

«Circulará en sentido normal»

3. El Jefe del CTC y de circulación de estaciones telemandadas:

Cuando la BTV esté su cargo, procederá al cierre de las señales de entrada y de salida del trayecto afectado, debiendo conocer de forma inequívoca la situación del mismo.

Para la expedición de trenes, el Jefe de circulación o del CTC se asegurará que el trayecto está libre de trenes, comprobando por los medios a su disposición que el último tren que circuló lo ha liberado, recabando, si fuera preciso, que el Agente de conducción lo confirme por el telefonema 39. o que un Jefe de circulación le curse por telefonema la llegada del mismo a una estación.

Anotará en el *Libro de bloqueo*, para cada tren que expida a contravía:

«Tren salió de (estación) a contravía a las »

Notificará al Agente de conducción:

«Circulará a contravía entre y _____ . Marche el tren »

Comunicará, igualmente, cuando proceda: Limitaciones de velocidad; PN con semibarreras enclavadas, sin protección, etc.

Cuando existan agujas de Cargaderos en plena vía protegidas por señales, la notificación anterior será ampliada:

«Irá dispuesto a efectuar parada ante la/s aguja/s del/os km/s y continuará la marcha después de comprobar que está/n bien dispuesta/s»

Se considerará que el trayecto ha sido liberado cuando se haya recibido, por telefonema, del Agente de conducción o del Jefe de circulación la llegada del tren completo:

59. «Llegó a contravía tren a (estación) a las »

4. El Agente de conducción:

En sentido normal.

Se atenderá a lo que ordenen las señales.

A contravía.

Considerará inexistentes todas las señales de salida, salvo en estaciones cerradas, telemandadas o de CTC sin Jefe de circulación, de acuerdo con la notificación recibida. Mantendrá conectado el sistema ASFA, y circulará sin exceder la velocidad de 120 km/h, salvo que el Jefe de circulación o del CTC le notifique otra velocidad inferior o ésta figure en Consigna B.

Comprobará la posición de las agujas de plena vía de acuerdo con la notificación recibida. La indicación de la señal de protección será considerada como comprobación suficiente. Si autoriza el paso, reanudará la marcha normal. Si estuviera en indicación de parada o apagada, se detendrá ante la aguja y una vez comprobada que su posición es correcta, reanudará la marcha sin rebasar la velocidad de 10 Km/h hasta que el último vehículo la haya franqueado. En caso contrario, informará al PM.

Al aproximarse a las estaciones con señales de entrada a contravía se atenderá a lo que éstas ordenen. Si éstas no existen, procederá como si hubiera encontrado una señal de parada diferida en el mismo lugar que está situada la señal avanzada de la vía normal, ateniéndose a lo que ordene la señal de retroceso.

Si no hay señal de retroceso, irá dispuesto a parar ante la primera aguja y no la rebasará hasta que se le autorice por un agente de la estación o por radiotelefonía.

En las estaciones del trayecto abiertas sin Jefe de circulación, de acuerdo con la notificación recibida, cuando esté detenido por la orden de las señales las rebasará comprobando la protección de los PN, la posición de las agujas y no excederá de 10 km/h al pasar por las mismas.

517 Dotación de personal del tren en origen.

La dotación de personal de los trenes que se prescribe en este artículo es la mínima requerida para garantizar la seguridad en la circulación.

1. La dotación será de un Agente de conducción debidamente habilitado, cuando lleven en servicio:

Dispositivo de vigilancia.
ASFA, o un sistema de indicación en cabina.
Radiotelefonía.
Mando múltiple, si van dos o más vehículos motores.

En los trenes de viajeros se deberá, además, disponer de:

Comprobación de puertas cerradas desde la cabina de conducción.
Megafonía para la comunicación del Agente de conducción con los viajeros.

Si no se cumple alguna de éstas dos últimas condiciones, o el vehículo motor o la línea por la que se va a circular carece de radiotelefonía, deberá disponer de una persona a bordo del tren que preste servicio para la EF.

Podrá autorizarse, por Consigna C, que ciertos automotores sin servicio o locomotoras aisladas circulen sin la radiotelefonía, cuando se trate de recorridos entre la Base y la estación a la que sirven.

2. La dotación de las locomotoras o automotores en tracción múltiple será de un Agente de conducción en cada vehículo de tracción independiente, cuando lleven en servicio el dispositivo de vigilancia.

3. La dotación de personal de los trenes de viajeros, cuando el vehículo motor o la línea por la que vaya a circular no disponga de ASFA o se circule por líneas con pendientes continuadas superiores a 30 mm/m, será de un Agente de conducción y una persona a bordo del tren al servicio de la EF que acredite los conocimientos de la S- 8.

4. La dotación de personal de los trenes de mercancías, cuando el vehículo motor o la línea por la que vaya a circular no disponga de ASFA o se circule por líneas con pendientes continuadas superiores a 30 mm/m, será de un Agente de conducción y un Auxiliar de operaciones de tren.

5. La dotación de las maniobras entre una estación y su zona de influencia (estaciones próximas, cargaderos, etc.) será de un Agente de conducción, cuando sea acompañado por un Auxiliar de operaciones de tren o Auxiliar de circulación y lleve en servicio el freno automático del tren.

6. La dotación de los trenes convencionales de trabajos, de las vagonetas y maquinaria de vía, cuando circulen al amparo del bloqueo existente en la línea será de un Agente de conducción debidamente habilitado, cuando lleven en servicio:

Dispositivo de vigilancia.

ASFA, o un sistema de indicación en cabina.

Radiotelefonía.

Mando múltiple, si van dos o más vehículos motores.

Si no se cumple alguna de estas condiciones o, se circule por líneas con pendientes continuadas superiores a 30 mm/m deberá ir acompañado por una persona que acredite los conocimientos de la S- 5.

Cuando operen con EVB, será de un Agente de conducción, debidamente habilitado, siempre que lleven en servicio el dispositivo de vigilancia; si no lo llevan, deberán ser acompañadas por un Agente de Infraestructura instruido para detenerlas.

7. La dotación de los trenes programados empujados será de dos Agentes de conducción, salvo en lo regulado en el Art. 511 punto **3**, que será de un Agente de conducción y un Auxiliar de operaciones tren.

8. La dotación de los trenes de pruebas y de las locomotoras en maniobras, será de un Agente de conducción.

9. Independientemente de lo indicado en este artículo, en caso de anomalía, durante el recorrido del tren, en las instalaciones o en los equipos de los vehículos, que requieran su desconexión, se estará a lo dispuesto en el Capítulo 5 del TÍTULO II.