

RGS - III

REGULAMENTO GERAL DE SEGURANÇA

CIRCULAÇÃO DE COMBOIOS e MOVIMENTOS DE MANOBRA

Entrada em Vigor

Versão V1.0



**Instituto da Mobilidade e dos
Transportes, I.P.**

DISTRIBUIÇÃO DO DOCUMENTO

Empresas Ferroviárias
Gestor da Infraestrutura
Entidades Formadoras
Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários

REGISTO DE ALTERAÇÕES DO DOCUMENTO

Alteração	Versão	Data aprovação	Data aplicação

Documento Anulado

RGS III - Circulação de Comboios (Capítulo 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9 e 10) de 28/10/1990;
ICS 104/91 – Disposições Complementares à Condução de 15/08/1991;
ICS 27/13 – Circulação de Comboios em Condições de Aderência Roda/carril degradada de 29/08/2013;
ICS 203/14 – Condições de Circulação de Veículos Motorizados Especiais na Rede Ferroviária Nacional de 30-03-2014;
IG 4 – Serviço de Manobras de 01/01/2008;
ICS 01/08 – Imobilização do Material Circulante de 01/01/2008.

Nota: Este documento é propriedade exclusiva do IMT/ANSF. Todos os direitos reservados.

ÍNDICE

CAPÍTULO 1 - GENERALIDADES.....	7
1. ÂMBITO	7
2. OBJETO	7
3. ESTRUTURA DO DOCUMENTO.....	7
4. CONCEITOS	8
5. HABILITAÇÃO DE AGENTES.....	11
6. CLASSIFICAÇÃO DOS COMBOIOS	11
7. HORÁRIOS DE COMBOIOS.....	11
7.1. INFORMAÇÃO CONSTANTE DO HORÁRIO	11
7.1.1. COMBOIOS QUE CIRCULEM EM RCT OU SISE	12
8. COMBOIOS REGULARES.....	13
9. COMBOIOS ESPECIAIS	13
10. CUMPRIMENTO DO HORÁRIO	13
10.1. EM REGIME DE CANTONAMENTO TELEFÓNICO	13
10.2. REGIME DE CANTONAMENTO AUTOMÁTICO	13
11. RESERVADO	14
12. RESERVADO	14
13. RESERVADO	14
CAPÍTULO 2 - GESTÃO DE CIRCULAÇÃO	15
14. RECEÇÃO DE COMBOIOS NAS DEPENDÊNCIAS.....	15
15. ENTRADA DE COMBOIOS NAS DEPENDÊNCIAS.....	15
15.1. VERIFICAÇÃO DE ITINERÁRIOS	16
15.2. PARAGEM DE COMBOIOS DE PASSAGEIROS	16
15.3. ENTRADA SIMULTÂNEA DE DOIS COMBOIOS NUMA DEPENDÊNCIA	16
15.4. ENTRADA E SAÍDA, SIMULTÂNEA, DE COMBOIOS NUMA DEPENDÊNCIA	16
16. CIRCULAÇÃO DE COMBOIOS EM CONTRAVIA	17
16.1. PROTEÇÃO DO TROÇO ONDE FOI AUTORIZADA A CIRCULAÇÃO EM CONTRAVIA.....	17
17. CIRCULAÇÃO DE UM COMBOIO COM A UNIDADE MOTORA À CAUDA.....	18
18. RESERVADO	18
19. RESERVADO	18
20. RESERVADO	18
CAPÍTULO 3 - RESTRIÇÕES TEMPORÁRIAS DE CAPACIDADE DA INFRAESTRUTURA	19
21. RESTRIÇÕES TEMPORÁRIAS DE CAPACIDADE DA INFRAESTRUTURA.....	19
22. INTERDIÇÃO DE VIA.....	19
22.1. INTERDIÇÃO DE VIA PARA A REALIZAÇÃO DE TRABALHOS	20
22.1.1. CONDIÇÕES DE MOVIMENTAÇÃO DOS VME PARA A REALIZAÇÃO DE TRABALHOS	20
22.2. INTERDIÇÕES DE VIA PARA MOVIMENTAÇÃO DE VME	20
22.2.1. CONDIÇÕES DE MOVIMENTAÇÃO DOS VME EM VIA INTERDITA.....	20
22.3. CONDIÇÕES PARA O ESTABELECIMENTO DE INTERDIÇÕES	21

23. SUSPENSÃO DE CIRCULAÇÃO	21
23.1. SUSPENSÃO DE CIRCULAÇÃO PARA PROTEÇÃO ÀS CIRCULAÇÕES	21
23.2. SUSPENSÃO DA CIRCULAÇÃO PARA A REALIZAÇÃO DE TRABALHOS	21
23.2.1. CONDIÇÕES DE APLICAÇÃO.....	21
23.2.2. CONDIÇÕES PARA O ESTABELECIMENTO DA SUSPENSÃO DE CIRCULAÇÃO	22
24. PROTEÇÕES.....	22
24.1. PROTEÇÕES LONGITUDINAIS.....	22
24.2. PROTEÇÕES TRANSVERSAIS	22
24.3. PROTEÇÕES À VIA EM EXPLORAÇÃO	22
25. CORTE DE TENSÃO DA CATENÁRIA	22
25.1. CONDIÇÕES DE APLICAÇÃO	23
25.2. CONDIÇÕES PARA O ESTABELECIMENTO DE CORTE DE TENSÃO	23
25.3. PROTEÇÕES	23
25.3.1. PROTEÇÕES LONGITUDINAIS.....	23
25.3.2. PROTEÇÕES TRANSVERSAIS	23
26. LIMITAÇÕES TEMPORÁRIAS DE VELOCIDADE	23
26.1. CONDIÇÕES DE APLICAÇÃO	24
26.2. CONDIÇÕES PARA O ESTABELECIMENTO DE LV.....	24
27. RESERVADO	24
28. RESERVADO	24
CAPÍTULO 4 – ACIDENTES E INCIDENTES.....	25
29. COMUNICAÇÃO DO INCIDENTE OU ACIDENTE E PROTEÇÕES	25
29.1. COMUNICAÇÃO DO INCIDENTE OU ACIDENTE.....	25
29.2. PROTEÇÕES	25
29.2.1. PROCEDIMENTO DA TRIPULAÇÃO	25
29.2.2. PROCEDIMENTOS DO RESPONSÁVEL PELA CIRCULAÇÃO	25
30. FRACIONAMENTO DE COMBOIOS.....	26
31. FUGA DE MATERIAL CIRCULANTE	26
32. INTERCEÇÃO DE VIA	27
33. DETENÇÃO DE COMBOIOS EM PLENA VIA	27
33.1. PEDIDO DE RECUO DO COMBOIO	27
33.1.1. AUTORIZAÇÃO DE RECUO DO COMBOIO.....	27
33.1.2. PROCEDIMENTO PARA O RECUO DO COMBOIO.....	28
33.1.3. RESTABELECIMENTO NORMAL DA CIRCULAÇÃO	28
33.2. PEDIDO DE SOCORRO	28
33.2.1. TRANSMISSÃO DO PEDIDO DE SOCORRO.....	28
33.2.2. ANULAÇÃO DO PEDIDO DE SOCORRO.....	28
34. PRESTAÇÃO DE SOCORRO	29
34.1. AUTORIZAÇÃO DA PRESTAÇÃO DE SOCORRO	29
34.2. PRESTAÇÃO DE SOCORRO POR COMBOIO QUE CIRCULE PELA RETAGUARDA	30
34.2.1. PROCEDIMENTOS PARA IMPELIR O COMBOIO DETIDO.....	30
34.3. PRESTAÇÃO DE SOCORRO POR COMBOIO DEDICADO	31
35. RESGUARDO DE MATERIAL CIRCULANTE DETIDO.....	31
36. RESERVADO	31
37. RESERVADO	31

38. RESERVADO	31
CAPÍTULO 5 – TRAÇÃO E CONDIÇÕES DE ADERÊNCIA RODA/CARRIL DEGRADADA.....	33
39. TRAÇÃO DE COMBOIOS	33
40. TIPOS DE TRAÇÃO	33
40.1. TRAÇÃO SIMPLES.....	33
40.2. TRAÇÃO DUPLA	33
40.2.1. VELOCIDADES MÁXIMAS AUTORIZADAS	34
40.3. TRAÇÃO MÚLTIPLA.....	34
41. REBOQUE DE LOCOMOTIVAS	34
42. CONDIÇÕES DE ADERÊNCIA RODA/CARRIL DEGRADADA.	34
42.1. ATUAÇÃO E MEDIDAS A TOMAR EM CASO DE ADERÊNCIA DEGRADADA	34
42.1.1. PELO MAQUINISTA:	34
42.1.2. PELO CCO:	35
42.1.3. PELO CENTRO DE MANUTENÇÃO DO GI:	36
42.1.4. PELO “GABINETE DE CRISE”:	36
42.2. AÇÕES COMPLEMENTARES A REALIZAR.....	37
42.2.1. PELO GESTOR DA INFRAESTRUTURA E PELAS EMPRESAS FERROVIÁRIAS:.....	37
42.2.2. PELAS EMPRESAS FERROVIÁRIAS:	37
43. RESERVADO	37
44. RESERVADO	37
CAPÍTULO 6 – MOVIMENTOS DE MANOBRA E IMOBILIZAÇÃO DE MATERIAL CIRCULANTE	38
45. ATIVIDADES DO SERVIÇO DE MANOBRA	39
45.1. CLASSIFICAÇÃO DAS MANOBRAS	39
45.2. VELOCIDADES NAS MANOBRAS	39
45.3. INTERVENIENTES NA MANOBRA.....	40
45.3.1. COMANDO DA MANOBRA	40
45.3.2. REALIZAÇÃO DE ITINERÁRIOS	40
45.3.3. CONDUÇÃO	40
45.3.4. APOIO À MANOBRA	40
46. RESPONSABILIDADES DOS INTERVENIENTES NA MANOBRA	41
46.1. RESPONSÁVEL PELO COMANDO DA MANOBRA	41
46.2. RESPONSÁVEL PELA REALIZAÇÃO DE ITINERÁRIOS	42
46.3. MAQUINISTA	42
46.4. RESPONSÁVEL PELO APOIO À MANOBRA	44
47. REGRAS PARA A REALIZAÇÃO DO SERVIÇO DE MANOBRA	45
47.1. REGRAS GERAIS.....	45
47.2. REGRAS APLICÁVEIS A VEÍCULOS OCUPADOS POR PASSAGEIROS.....	45
47.2.1. ACOPLAMENTO DE UNIDADES AUTOMOTORAS.....	46
47.3. REGRAS APLICÁVEIS NA VERIFICAÇÃO DO ITINERÁRIO	46
47.4. REGRAS DE SINALIZAÇÃO	46
47.5. REGRAS RELATIVAS À INFRAESTRUTURA.....	47
47.6. MANOBRA COM LOCOMOTIVAS	48
47.7. REGRAS APLICÁVEIS PARA A MANOBRA COMPLEXA	48
47.8. REGRAS DE ENGATAGEM E DESENGATAGEM	49
47.9. REGRAS DE UTILIZAÇÃO DE FREIOS	49

47.10. REGRAS DE IMOBILIZAÇÃO DE MATERIAL	50
48. DISPENSA DOS INTERVENIENTES DA MANOBRA NO LOCAL.....	51
48.1. MANOBRAS SIMPLES	51
48.1.1. AGENTE RESPONSÁVEL PELO COMANDO DA MANOBRA	51
48.1.2. AGENTE RESPONSÁVEL PELA REALIZAÇÃO DE ITINERÁRIOS	51
48.1.3. AGENTE RESPONSÁVEL PELO APOIO À MANOBRA.....	51
48.2. MANOBRAS COMPLEXAS.....	51
48.2.1. AGENTE RESPONSÁVEL PELO COMANDO DA MANOBRA	52
48.2.2. AGENTE RESPONSÁVEL PELA REALIZAÇÃO DE ITINERÁRIOS	52
49. UTILIZAÇÃO DE EQUIPAMENTOS DE RADIOCOMUNICAÇÕES	52
49.1. CONTINUIDADE DAS COMUNICAÇÕES	53
49.2. AVARIA OU AUSÊNCIA DE COMUNICAÇÃO	53
49.3. SITUAÇÕES DE EMERGÊNCIA	53
50. MANOBRAS EM LINHAS SECUNDÁRIAS, INSTALAÇÕES DE SERVIÇO E RAMAIS OU DESVIOS	53
50.1. COMANDO DA MANOBRA	53
50.2. REALIZAÇÃO DE ITINERÁRIOS	53
50.3. APOIO À MANOBRA	54
50.4. CONDUÇÃO	54
51. IMOBILIZAÇÃO DE MATERIAL CIRCULANTE	54
51.1. IMOBILIZAÇÃO DE UNIDADES MOTORAS.....	54
51.2. IMOBILIZAÇÃO DE MATERIAL REBOCADO.....	54
51.2.1. DURAÇÃO DO ESTACIONAMENTO E AÇÕES A DESENVOLVER	54
52. UTILIZAÇÃO DE CALÇOS PORTÁTEIS.....	55
53. RESERVADO	56
54. RESERVADO	56
55. RESERVADO	56
CAPÍTULO 7 - CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS MOTORIZADOS ESPECIAIS	57
56. CLASSIFICAÇÃO DE VEÍCULOS.....	57
57. CARACTERÍSTICAS GERAIS E CONDIÇÕES DE UTILIZAÇÃO DE VEÍCULOS	57
58. SISTEMAS MECÂNICO E HIDRÁULICOS DOS VEÍCULOS.....	58
59. COMUNICAÇÕES ENTRE OS VEÍCULOS E O CCO	58
59.1. PROCEDIMENTOS DA TRIPULAÇÃO EM CASO DE AVARIA DA COMUNICAÇÃO SOLO-COMBOIO	58
59.2. INFORMAÇÕES A TRANSMITIR AO CCO.....	58
60. VELOCIDADES MÁXIMAS PERMITIDAS AOS VEÍCULOS.....	58
61. CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS	59
61.1. CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS EM LINHAS EQUIPADAS COM CONVEL	60
61.2. MOVIMENTOS NAS LINHAS DAS DEPENDÊNCIAS.....	61
61.3. PARTIDA DAS ESTAÇÕES.....	61
61.4. APROXIMAÇÃO ÀS PASSAGENS DE NÍVEL	61
61.4.1. PASSAGENS DE NÍVEL GUARNECIDAS	61
61.4.2. PASSAGENS DE NÍVEL AUTOMÁTICAS.....	61
62. AGENTES AUTORIZADOS NA CONDUÇÃO E ACOMPANHAMENTO DOS VME.....	62
62.1. FUNÇÃO DOS AGENTES DE ACOMPANHAMENTO.....	62
63. DISPENSA DE CONHECIMENTO DE ITINERÁRIO POR PARTE DO MAQUINISTA.....	62
64. CARGAS E DESCARGAS DE MATERIAIS	63

CAPÍTULO 1 - GENERALIDADES

1. ÂMBITO

O presente Regulamento tem aplicação em toda a Rede Ferroviária Nacional, nas atividades relacionadas com a segurança da circulação.

É aplicável a todo o pessoal das Empresas Ferroviárias (EF), do Gestor da Infraestrutura (GI) e de outras Empresas que intervenham, direta ou indiretamente, na exploração ferroviária.

2. OBJETO

Tem como objeto estabelecer as regras de Operação e Gestão de Tráfego, para que a circulação e as manobras de comboios se efetuem de forma segura, tanto em condições normais de exploração como em situação degradada, proporcionando um referencial regulador único dos processos de operação, em que exista interface direta entre o GI e as EF.

3. ESTRUTURA DO DOCUMENTO

Encontra-se estruturado em seis Capítulos, de acordo com o que a seguir se indica:

- Capítulo 1 – Generalidades;
- Capítulo 2 – Gestão da Circulação;
- Capítulo 3 – Restrições Temporárias da Capacidade;
- Capítulo 4 – Acidentes e Incidentes;
- Capítulo 5 – Tração e Condições de Aderência roda/carril degradada;
- Capítulo 6 – Movimentos de Manobras e Imobilização de Material Circulante;
- Capítulo 7 – Circulação de Veículos Motorizados Especiais.

4. CONCEITOS

Acesso - Itinerário que inclui o(s) aparelho(s) de inserção nas linhas de circulação de uma Dependência ou nas linhas de plena via.

Acidente – Um acontecimento súbito indesejado ou involuntário, ou uma cadeia de acontecimentos dessa natureza, com consequências danosas; os acidentes dividem-se nas seguintes categorias: colisões; descarrilamentos; acidentes em passagens de nível; acidentes com pessoas e material circulante em movimento; incêndios e outros.

Acidente grave - Uma colisão ou um descarrilamento de comboios que tenha por consequência pelo menos um morto ou cinco ou mais feridos graves, ou danos graves no material circulante, na infraestrutura ou no ambiente, bem como qualquer outro acidente com as mesmas consequências que tenha um impacto manifesto na regulamentação de segurança ferroviária ou na gestão da segurança. Consideram-se «danos graves» os danos cujo custo possa ser imediatamente estimado pelo organismo de inquérito num valor correspondente ao indicado em legislação específica comunitária.

Apoio à manobra – Conjunto de ações através das quais se assegura o apoio à atividade de comando e controlo de execução da manobra.

Báscula – Equipamento instalado na via destinado a efetuar a pesagem de veículos ferroviários.

Calço descarrilador – Dispositivo móvel que se coloca sobre os carris destinado a fazer descarrilar um veículo ferroviário, a fim de, nomeadamente, proteger uma via convergente.

Calço de limite - Dispositivo móvel, mecânico, acionado por telecomando ou manualmente, que impede o movimento de material circulante para além de um determinado limite, numa linha de resguardo.

Calço portátil - Dispositivo amovível destinado a garantir a imobilização de material circulante ou a deter veículos que estejam em movimento intempestivo.

Comando da manobra - Atividade desenvolvida com o objetivo de dirigir e coordenar a realização dos itinerários, necessários à execução dos movimentos de material circulante, em manobras.

Comboio de Socorro – Comboio constituído por locomotiva e composição de emergência guarnecida com os meios necessários, que se desloca para o local do acidente / incidente, a fim de proceder à realização dos trabalhos envolvidos na desobstrução da via-férrea.

Comboio em plena via – Comboio em que todos os veículos da sua composição, incluindo a unidade motora (ou unidades motoras, em caso de tração dupla ou múltipla) se encontram no troço de via compreendido entre os limites extremos de duas estações colaterais, em serviço.

Dispositivo de proteção - Dispositivo destinado a proteger o acesso de material circulante a outras linhas, podendo ser constituído, designadamente, por sinais fixos, calços descarriladores, calços de limite e uma “linha de fuga”.

Distância de escorregamento - Zona de segurança que se deve manter livre a jusante do sinal que delimita o fim do itinerário, ou de um ponto de paragem se se tratar de um sistema de sinalização contínua, a fim de evitar riscos de colisão no caso de um comboio transpor inadvertidamente o sinal ou o ponto de paragem.

Estacionamento - Permanência de material circulante, devidamente imobilizado, num local previsto para esse fim.

Estação testa – Estação de início ou de fim de um troço de via interdito, ou de um troço com vigência da suspensão do cantonamento automático.

Execução de manobra - Atividade destinada a realizar a movimentação do material circulante, compreendendo a condução e, quando necessário, o apoio à manobra.

Exploração em situação degradada: Modo de exploração que se realiza em consequência de uma ocorrência imprevista, adaptada às limitações existentes no funcionamento e operação do sistema.

Fuga de Material - Movimento intempestivo e incontrolado de um ou mais veículos devido aos efeitos da gravidade, dos ventos ou de embate de outros veículos.

Fracionamento de um comboio – Separação de uma ou mais partes da composição de um comboio, quando durante a sua marcha, ocorra uma rotura de engates ou desengates de veículos.

Gabinete de Crise – Gabinete Constituído por Elementos de direção das áreas operacionais e de segurança, do Gestor de Infraestruturas e de Empresas Ferroviárias.

Imobilização – Conjunto de ações destinadas a impedir que o material circulante parado, se ponha intempestivamente em movimento.

Incidente - Uma ocorrência, distinta de um acidente ou de um acidente grave, que afete a segurança das operações ferroviárias.

Interceção de via - Interrupção ou obstrução de via motivada por descarrilamento, rotura de carril, desprendimento de terras, corte de via, inundação, queda de catenária, queda ou desarranjo de carga, ou, ainda outros motivos.

Linhas de circulação - Linhas afetas à circulação de comboios, indicadas no Diretório da Rede.

Linhas diretas - Linhas que numa estação, dão seguimento direto à plena via.

Linhas secundárias - Linhas não incluídas na definição de linhas de circulação.

Patinagem franca – Movimento de comboios conduzidos em desaceleração ou frenagem, afetado por deslizamentos longitudinais significativos e inesperados, identificados na condução e/ou instrumentação de bordo (velocímetros, etc.);

Ramal - Infraestrutura ferroviária dotada de dispositivos de proteção que impedem qualquer movimento de material sobre as linhas de circulação, ou outras. Dispõe também, de equipamentos de segurança que permitem operações de receção, formação e expedição de comboios.

Realização de itinerários: Atividade através da qual são estabelecidos os itinerários necessários para satisfazer os objetivos definidos pelo comando de circulação ou de manobra.

Recuo de comboio: Movimento de sentido inverso ao do sentido normal do comboio, imposto pelo horário do mesmo.

Secção de via - Troço de via dotado de dispositivos elétricos apropriados que permitem detetar o seu estado de desocupação / ocupação.

Sector de uma Dependência - Zona delimitada de uma Dependência.

Serviço de manobra - Conjunto de atividades necessárias à realização dos movimentos de manobra.

Socorro - Conjunto de meios técnicos e humanos, e ações adequados ao rápido restabelecimento da normal circulação ferroviária.

Via única – Linha constituída por uma única via onde circulam os comboios nos dois sentidos.

Via dupla – Linha de duas vias em que cada uma delas é, normalmente afeta à circulação de comboios num determinado sentido.

Via múltipla – Linha de mais de duas vias.

5. HABILITAÇÃO DE AGENTES

Os Agentes que desempenham funções nucleares para a segurança da circulação, implicando o interface entre a Empresa Ferroviária e o Gestor da Infraestrutura, devem possuir a correspondente e certificada habilitação de acordo com regulamentação específica para o exercício dessa atividade.

6. CLASSIFICAÇÃO DOS COMBOIOS

Os comboios são classificados em função do “Tipo de Comboio”, da “Categoria do Comboio” e do seu “Serviço”. O GI deve definir, em documento próprio, as características elegíveis, para a classificação dos comboios que circulam na Rede Ferroviária Nacional.

7. HORÁRIOS DE COMBOIOS

O fornecimento dos dados constantes nos horários de comboios contribui para a fiabilidade, pontualidade e eficiência do serviço.

Compete ao GI a elaboração dos horários, podendo estes serem fornecidos às EF, em papel ou em suporte eletrónico.

Os horários de comboios regulares, que não se efetuem diariamente, não podem ser utilizados noutros dias, que não sejam os que lhes estão determinados.

7.1. INFORMAÇÃO CONSTANTE DO HORÁRIO

A EF deve fornecer às Tripulações os horários de comboios onde constem os dados necessários para a sua circulação, os quais devem incluir, no mínimo:

- As características do comboio, de acordo com o ponto 34 do RGS I;
- Dependências onde ocorram alterações das características do mesmo;
- Período de validade;
- Regime de frequência;
- Velocidade Máxima Autorizada;
- Distância total de percurso;
- Tempo total do percurso;
- Regras especiais de circulação;
- Identificação de Pontos quilométricos das Dependências;
- Distância existente entre as Dependências;

- Identificação de Dependências e Pontos de controlo;
- Identificação de Percursos em via múltipla, dupla ou única;
- Tempo concedido entre duas Dependências consecutivas;
- Margens Suplementares;
- Horas de chegada;
- Tipos de Paragem;
- Horas de partida;
- Indicações especiais.

Os campos relativos às horas de chegada e tempos de paragem podem ser dispensados ou substituídos por simbologia própria:

- A hora de chegada é dispensada quando o comboio não efetua paragem;
- O tempo de paragem é substituído por símbolos, “-” caso se trate de uma Paragem Técnica Instantânea e do símbolo “*” caso a paragem seja Comercial Condicional.

7.1.1. COMBOIOS QUE CIRCULEM EM RCT OU SISE

Nos horários de comboios que circulem nas linhas de via única, explorados em Regime de Cantonamento Telefónico ou SISE devem ser indicados:

7.1.1.1. CRUZAMENTO DE COMBOIOS

Os cruzamentos que tenham lugar nas Dependências:

- Em que os comboios se devam encontrar;
- Em que um deles tenha origem ou termine a sua marcha, dentro do tempo de permanência do outro;
- Em que um deles termine a sua marcha e o outro tenha origem precisamente, à mesma hora.

7.1.1.2. ULTRAPASSAGENS DE COMBOIOS

As ultrapassagens nas Dependências:

- Em que os comboios ultrapassem ou sejam ultrapassados por outros que circulem no mesmo sentido;
- De bifurcação em que um comboio procedente de direção diferente da do outro, que se encontra nessa Dependência, toma a mesma direção deste e passa a circular à sua frente.

8. COMBOIOS REGULARES

Os comboios regulares são os que constam no Horário de comboio e se realizam de acordo com o seu regime de frequência.

9. COMBOIOS ESPECIAIS

Os comboios especiais são os que não constam do Horário de comboio, e se realizam de acordo com o seu regime de frequência. São estabelecidos por Carta- Impressa, ou por outro documento, conforme regulamentação do GI, devendo ser comunicados ao Centro de Comando Operacional (CCO) e às Dependências do seu percurso.

10. CUMPRIMENTO DO HORÁRIO

Os comboios devem parar em todas as Dependências de paragem prescrita no seu horário e partir destas, às horas fixadas.

10.1. EM REGIME DE CANTONAMENTO TELEFÓNICO

É permitido que os comboios efetuem a sua chegada às Dependências de paragem, ou a sua passagem nas Dependências sem paragem, com a antecedência máxima de dois minutos, relativamente à hora fixada no seu Horário.

Igualmente é permitido que os comboios de mercadorias e de serviços efetuem a sua partida, de uma estação com a referida antecedência.

O Responsável pela Circulação que expeça ou dê passagem a um comboio com a antecedência permitida no parágrafo anterior, deve avisar a estação colateral, em serviço, para onde o comboio se dirige, bem como o respetivo CCO. Os anúncios às passagens de nível, no sentido do movimento do comboio, devem ser estabelecidos com a antecedência regulamentar.

10.2. REGIME DE CANTONAMENTO AUTOMÁTICO

Nas linhas onde vigore o Regime de Cantonamento Automático, o GI pode permitir que:

Comboios de passageiros:

- Cheguem às Dependências de paragem e passem nas Dependências sem paragem com 15 (quinze) minutos de antecedência, relativamente à hora prevista nos Horários;
- Partam de uma Dependências onde tenham uma paragem Técnica Prescrita com a antecedência máxima de 15 (quinze) minutos relativamente à hora prevista no Horário.

Comboios de Mercadorias e de Serviços:

- Circulem com antecedência de até 60 (sessenta) minutos, relativamente às horas previstas nos Horários.

No cantonamento automático onde se encontre instalado o Bloco Orientável os comboios que tenham prescritas nos seus Horários paragens exclusivamente técnicas, é dispensada a sua paragem, desde que a sinalização o permita.

11. RESERVADO

12. RESERVADO

13. RESERVADO

Draft

CAPÍTULO 2 - GESTÃO DE CIRCULAÇÃO

14. RECEÇÃO DE COMBOIOS NAS DEPENDÊNCIAS

O Responsável pela Circulação, com a devida antecedência, e de acordo com as características de cada comboio, deve confirmar as condições de receção na Dependência.

A linha de receção habitual de cada comboio de passageiros, com paragem, é fixada pelo GI, e disso deve ser dado conhecimento às EF, só podendo ser alterada nos seguintes casos:

- Trabalhos na Infraestrutura;
- Avaria na Infraestrutura;
- Gestão de tráfego em situação degradada.

Em caso de alteração da linha de receção habitual, que afete o serviço de passageiros, o GI deve informar as EF com uma antecedência mínima de 60 horas. Caso isso não seja possível, o GI deverá então informar a tripulação.

15. ENTRADA DE COMBOIOS NAS DEPENDÊNCIAS

A linha de entrada de um comboio deve estar desimpedida, de modo a que os comboios possam ser recebidos, sem prejuízo das suas condições normais de circulação, exceto nas situações previstas no RGS IV, ponto 6 do Anexo 1 e ponto 8 do Anexo 2.

Nas Dependências em que tenham de efetuar paragem, os comboios não devem ultrapassar o indicador de local de paragem para o respetivo comboio, ou o indicador de limite de resguardo do lado de saída no sentido do movimento. O avanço para além do indicador de limite de resguardo, só pode ser feito em manobras e com autorização do Responsável pela Circulação.

Os comboios que tenham paragem numa Dependência e efetuem uma paragem accidental dentro dos seus limites, aquém ou além do local determinado para o fazer, e fiquem em condições de poder avançar ou retroceder até esse local, deve a tripulação fazê-lo depois de garantidas as condições de segurança definidas para o regime de manobras, e no caso de recuo, após solicitar e receber a respetiva autorização por parte do Responsável pela Circulação.

15.1. VERIFICAÇÃO DE ITINERÁRIOS

Nas Dependências Guarnecidas e na ausência de equipamentos de comprovação de itinerário, o Responsável pela Circulação deve confirmar se o mesmo se encontra realizado.

15.2. PARAGEM DE COMBOIOS DE PASSAGEIROS

Os comboios de passageiros nas Dependências em que tenham paragem, devem efetuar a paragem junto ao indicador de local de paragem, conforme o disposto no RGS II.

Nos casos excecionais de plataformas curtas que não comportem toda a composição, cabe às EF definir os procedimentos específicos para o serviço de passageiros.

15.3. ENTRADA SIMULTÂNEA DE DOIS COMBOIOS NUMA DEPENDÊNCIA

É permitida a entrada simultânea de dois comboios numa Dependência nos casos em que, devido à disposição das respetivas linhas de circulação ou aos itinerários realizados, tiver sido estabelecida a impossibilidade de esses comboios se alcançarem, ainda que qualquer deles venha a ultrapassar, indevidamente, o indicador de limite de resguardo do lado de saída.

Podem ainda ser permitidas entradas simultâneas de comboios, desde que asseguradas condições de segurança pelos sistemas de comando e controlo da sinalização, com distâncias de escorregamento.

15.4. ENTRADA E SAÍDA, SIMULTÂNEA, DE COMBOIOS NUMA DEPENDÊNCIA

Só é permitida a entrada de um comboio numa Dependência e a saída simultânea de outro comboio no mesmo sentido, pelo lado oposto, nos seguintes casos:

- Linhas equipadas e comboios equipados com o sistema CONVEL em estado operacional;
- Quando, devido à disposição das respetivas linhas de circulação ou aos itinerários realizados, tiver sido estabelecida a impossibilidade do comboio que entra, alcançar o que sai, ainda que ultrapasse indevidamente, o indicador de limite de resguardo.

16. CIRCULAÇÃO DE COMBOIOS EM CONTRAVIA

É permitido que os comboios circulem, em contravia, nas seguintes situações:

- Quando existir sinalização de contravia e for possível efetuar a orientação do Bloco nesse sentido.
- Por motivo de interrupção de uma das linhas da via dupla, caso se estabeleça na outra linha, a circulação temporária em via única.
- Quando um comboio detido em plena via seja autorizado a regressar à Dependência da retaguarda.
- Por necessidade de prestação de socorro a um comboio detido ou descarrilado em plena via.
- Quando do envio de unidade motora para ir buscar parte (ou partes) de comboio ou de material imobilizado e protegido em plena via.

16.1. PROTEÇÃO DO TROÇO ONDE FOI AUTORIZADA A CIRCULAÇÃO EM CONTRAVIA

O Responsável pela Circulação da Dependência que recebe um comboio circulando em contravia adota as medidas de segurança regulamentares que lhe permitam impedir o acesso a essa via de quaisquer circulações em sentido normal.

Para isso, cumprirá o seguinte:

- Se a Dependência possuir Sinais Principais de Saída de acesso à via, em que circula o comboio em contravia, devem estes, ser mantidos na posição de fechados até que a referida via fique livre;
- Se a estação não possuir Sinais Principais de Saída, serão os sinais de entrada de acesso a essa via, mantidos na posição de fechados e, simultaneamente, colocado um Sinal Portátil de Paragem junto da agulha de saída dessa linha, a fim de impedir o acesso à referida via. Este sinal portátil só deve ser retirado para permitir a entrada do comboio em contravia.

17. CIRCULAÇÃO DE UM COMBOIO COM A UNIDADE MOTORA À CAUDA

Em situação degradada de exploração, pode o GI autorizar a circulação de comboios com a unidade motora à cauda a impelir o material.

No primeiro veículo no sentido do movimento, deve seguir um agente da tripulação, munido de Sinal Portátil de Paragem e de meio de comunicação regulamentarmente aceite, a fim de fazer sinal ou comunicar com o Maquinista, quando avistar um obstáculo ou um sinal de paragem.

Se o primeiro veículo dispuser de sinal de alarme ou de válvula de emergência de freio, deve esse agente, sem prejuízo da vigilância da via, seguir junto dos mesmos para que os possa utilizar em caso de perigo iminente que exija a paragem do comboio.

A circulação do comboio com a unidade motora à cauda só pode efetuar-se se o Maquinista adotar as medidas que lhe permitam prestar a máxima atenção às comunicações ou aos sinais do agente que segue no primeiro veículo no sentido do movimento, não podendo, contudo, **exceder a velocidade de 10 Km/h.**

18. RESERVADO

19. RESERVADO

20. RESERVADO

CAPÍTULO 3 - RESTRIÇÕES TEMPORÁRIAS DE CAPACIDADE DA INFRAESTRUTURA

21. RESTRIÇÕES TEMPORÁRIAS DE CAPACIDADE DA INFRAESTRUTURA

Este Capítulo tem como objeto identificar e definir as condições para implementação das diferentes restrições temporárias de capacidade.

A implementação de uma Restrição Temporária de Capacidade da Infraestrutura, estabelecida neste Capítulo, só pode ser levada a efeito com a autorização prévia do Responsável pela Circulação.

O GI deve definir em documento próprio o processo de estabelecimento e levantamento destes tipos de Restrições de Capacidade.

Os tipos de Restrições Temporárias de Capacidade são os seguintes:

■ Interdição de Via

- Para realização de trabalhos;
- Para movimentação de Veículos Motorizados Especiais (VME).

■ Suspensão de Circulação

- Para proteção às circulações;
- Para realização de trabalhos.

■ Corte de Tensão na Catenária

■ Limitação de Velocidade.

22. INTERDIÇÃO DE VIA

Consiste na proibição, temporária, da exploração ferroviária num troço de via definido, permitindo-se a movimentação de material circulante e de veículos motorizados especiais.

As Interdições de via, quanto à sua finalidade, podem ser levadas a efeito:

- Para a realização de trabalhos;
- Para a movimentação de VME entre Dependências.

22.1. INTERDIÇÃO DE VIA PARA A REALIZAÇÃO DE TRABALHOS

As interdições de via para realização de trabalhos podem ser estabelecidas da seguinte forma:

- Entre duas Dependências, designadas por “estações testa”, devendo ser sempre indicado o ponto singular, agulha ou sinal, de início e fim da interdição;
- Nas linhas de uma Dependência;
- Entre uma estação testa e um determinado ponto quilométrico.

Em linhas de via dupla ou múltipla os trabalhos que se realizem numa via são compatíveis com a circulação nas vias contíguas, caso não exista a possibilidade de invasão do seu gabarito.

Nas vias contíguas aos trabalhos, a velocidade máxima das circulações não pode exceder os 160 km/h.

22.1.1. CONDIÇÕES DE MOVIMENTAÇÃO DOS VME PARA A REALIZAÇÃO DE TRABALHOS

O movimento de entrada e saída de VME, para a realização de trabalhos, a partir de uma estação testa ou intermédia, bem com a entrada e saída de veículos rodoferroviários em plena via, é efetuado de acordo com as prescrições estabelecidas pelo GI.

A movimentação dos VME no troço interdito para trabalhos é efetuada em *Marcha à Vista*, nas condições indicadas no seu documento de circulação do veículo.

22.2. INTERDIÇÕES DE VIA PARA MOVIMENTAÇÃO DE VME

As interdições de via para movimentação de VME devem ser estabelecidas entre duas Dependências designadas por “estações testa”.

Para o efeito deve assegurar-se a proteção à via Interdita de forma a garantir a sua não ocupação por nenhum comboio.

22.2.1. CONDIÇÕES DE MOVIMENTAÇÃO DOS VME EM VIA INTERDITA

Os Veículos Motorizados Especiais podem movimentar-se nas condições indicadas no Documento de Circulação de Veículo (DCV), nunca excedendo uma velocidade de 40 km/h, devendo ser respeitadas as condições normais impostas pela infraestrutura, durante todo o seu trajeto.

Deverão ser cumpridos os procedimentos regulamentares relativos ao anúncio às Passagens de Nível.

A tripulação dos VME será constituída por um Condutor em Via Interdita e um Piloto de Via Interdita, com as qualificações necessárias para as funções.

22.3. CONDIÇÕES PARA O ESTABELECIMENTO DE INTERDIÇÕES

Para o estabelecimento de uma interdição, as estações testa têm que estar guarnecidas, localmente ou remotamente. Permite-se em linhas exploradas em Regime de Cantonamento Telefónico (RCT), que uma das estações testa se encontre em eclipse ou encerrada, desde que por essa Dependência não se verifiquem entradas ou saídas de material.

Para o estabelecimento de uma interdição deve existir a garantia que o troço a interditar está completamente desimpedido por qualquer circulação.

23. SUSPENSÃO DE CIRCULAÇÃO

A suspensão de circulação pode ser levada a efeito por necessidade de gestão da circulação, que resulte de acidentes ou incidentes (Capítulo 4), ou para permitir a realização de trabalhos.

23.1. SUSPENSÃO DE CIRCULAÇÃO PARA PROTEÇÃO ÀS CIRCULAÇÕES

A suspensão de circulação para proteção às circulações, resultante de acidentes ou incidentes, é levada a efeito de acordo com o estabelecido nos Anexos do RGS IV.

23.2. SUSPENSÃO DA CIRCULAÇÃO PARA A REALIZAÇÃO DE TRABALHOS

A suspensão de circulação, para a realização de trabalhos, conforme o disposto no ponto 46.2 do RGS I, permite a realização de trabalhos executados manualmente ou com equipamentos ligeiros ou portáteis, em que não seja previsível a afetação do desempenho da infraestrutura.

23.2.1. CONDIÇÕES DE APLICAÇÃO

As suspensões de circulação devem ser estabelecidas da seguinte forma:

- Entre duas Dependências designadas por “estações testa”;
- Nas linhas de uma Dependência.

Para o efeito deve assegurar-se a proteção à via de forma a garantir a sua não ocupação por qualquer comboio em exploração.

23.2.2. CONDIÇÕES PARA O ESTABELECIMENTO DA SUSPENSÃO DE CIRCULAÇÃO

Para a realização destes trabalhos as estações testa têm que estar guarnecidas, local ou remotamente, garantido que o troço que fica suspenso à circulação está completamente desimpedido.

O estabelecimento da suspensão e a comunicação da conclusão dos trabalhos processar-se-á conforme estabelecido em documentação do GI.

24. PROTEÇÕES

Por forma a garantir as proteções aos troços de via interditos, às linhas em exploração, e aos troços com a circulação suspensa, devem ser levadas a efeito proteções longitudinais e transversais.

24.1. PROTEÇÕES LONGITUDINAIS

Por forma a impedir o acesso a uma via interdita ou com a circulação suspensa, de material circulante em atividade, o Responsável pela Circulação na estação testa deve garantir o fecho de todos os sinais que dão acesso ao troço, ou na ausência de sinais, colocar um sinal apresentando a indicação de paragem absoluta.

24.2. PROTEÇÕES TRANSVERSAIS

Nas Dependências intermédias, e sempre que estiver estabelecido em documento do GI, nas estações testa devem ser asseguradas as proteções transversais de forma a impedir o acesso intempestivo à via onde a circulação se encontra suspensa.

24.3. PROTEÇÕES À VIA EM EXPLORAÇÃO

No caso de **interdições de via para a realização de trabalhos** por forma a impedir o acesso do material circulante afeto aos trabalhos às vias em exploração, o troço interdito deve ser delimitado com sinais apresentando a indicação de paragem absoluta.

25. CORTE DE TENSÃO DA CATENÁRIA

Trata-se de uma Restrição Temporária de Capacidade que impossibilita a passagem de comboios de tração elétrica num determinado troço.

25.1. CONDIÇÕES DE APLICAÇÃO

Os Cortes de tensão elétrica devem ser estabelecidos da seguinte forma:

- Entre dois postes limite;
- Nas linhas de uma Dependência.

Para o efeito deve assegurar-se a proteção à via por forma a garantir a sua não ocupação por qualquer comboio de tração elétrica.

25.2. CONDIÇÕES PARA O ESTABELECIMENTO DE CORTE DE TENSÃO

Para o estabelecimento de corte de tensão é necessário garantir que o troço em causa está completamente desimpedido por qualquer circulação de tração elétrica.

O estabelecimento da suspensão e a comunicação da conclusão dos trabalhos processar-se-á conforme estabelecido em documentação do GI.

25.3. PROTEÇÕES

Por forma a garantir as proteções aos troços de via com corte de tensão elétrica, devem ser levadas a efeito as adequadas proteções longitudinais e transversais.

25.3.1. PROTEÇÕES LONGITUDINAIS

De forma a impedir o acesso à via com corte de tensão elétrica, de material de tração elétrica, o Responsável pela Circulação na estação testa deve garantir o fecho de todos os sinais que dão acesso ao troço, ou, na ausência desses sinais, colocar um sinal apresentado a indicação de paragem absoluta.

Os sinais só devem ser abertos para a passagem de comboios de tração diesel.

25.3.2. PROTEÇÕES TRANSVERSAIS

Nas Dependência intermédias, e sempre que estiver estabelecido em documento do GI, nas estações testa, devem ser asseguradas as proteções transversais, por forma a impedir o acesso intempestivo à via onde a tensão se encontra cortada.

26. LIMITAÇÕES TEMPORÁRIAS DE VELOCIDADE

Trata-se de uma restrição temporária de capacidade que pode ser levada a efeito imposta pelas condições da infraestrutura ou para proteção de trabalhos.

26.1. CONDIÇÕES DE APLICAÇÃO

As limitações de velocidade são aplicadas de acordo com o exposto na ICS 102.

26.2. CONDIÇÕES PARA O ESTABELECIMENTO DE LV

Os procedimentos para o estabelecimento de limitações de velocidade são os definidos na ICS 102 e em regulamentação específica do GI.

27. RESERVADO

28. RESERVADO

Draft

CAPÍTULO 4 – ACIDENTES E INCIDENTES

29. COMUNICAÇÃO DO INCIDENTE OU ACIDENTE E PROTEÇÕES

29.1. COMUNICAÇÃO DO INCIDENTE OU ACIDENTE

Em caso de incidente ou acidente já caracterizados neste Regulamento, a comunicação da Tripulação ao Responsável pela Circulação deve ser efetuada com recurso a Modelo.

Todas as instruções operacionais relativas à Operação e Gestão de Tráfego, em caso de acidente ou incidente, devem ser efetuadas por intermédio de Modelo.

29.2. PROTEÇÕES

29.2.1. PROCEDIMENTO DA TRIPULAÇÃO

Compete à tripulação efetuar a proteção dos comboios detidos em plena via, de acordo com as disposições estabelecidas no ponto 91 do RGS II – Sinais.

29.2.2. PROCEDIMENTOS DO RESPONSÁVEL PELA CIRCULAÇÃO

Compete ao Responsável pela Circulação:

- Desencadear a paragem dos comboios, através do sistema de comunicações Solo-Comboio, em linhas equipadas com este;
- Suspender a circulação no troço de linha afetado (via afetada e vias adjacentes, sempre que necessário);
- Garantir a proteção do troço afetado, através do fecho imediato dos sinais que comandam o acesso ao mesmo. Em caso de inexistência de sinais de saída, será utilizado o recurso a sinais portáteis;
- Confirmar que na via afetada ou vias adjacentes e na sua proximidade, se encontra algum comboio em circulação. Em caso afirmativo, informar os Maquinistas, do incidente ou acidente, através do sistema de comunicações Solo – Comboio ou outro meio regulamentarmente aceite, certificando-se da sua localização e transmitindo-lhes as indicações necessárias;
- Confirmar, no caso de linhas eletrificadas, se é necessário providenciar o respetivo corte de tensão;
- Ativar o Plano de Emergência, sempre que aplicável.

30. FRACIONAMENTO DE COMBOIOS

Se durante a circulação de um comboio ocorrer, acidentalmente um fracionamento e a sua composição se separe em uma ou mais partes, os veículos desligados da composição, ficam imobilizados por atuação do freio automático. Nesta situação, o Maquinista deve:

- Comunicar de imediato, ao Responsável pela Circulação, indicando o ponto quilométrico onde se encontra a parte da composição desligada do comboio;
- Verificar as condições em que se encontram as partes da composição:
 - Caso seja possível, o movimento de retrocesso para a sua acoplagem, deve solicitar autorização para tal, ao Responsável pela Circulação;
 - Caso não seja possível, o movimento de retrocesso a parte de material que fique retida, deve ficar devidamente imobilizada e ser protegida, de acordo com o estabelecido no ponto 91 do RGS II. A Tripulação solicitará o Pedido de Socorro, podendo a parte de material ligada à Unidade Motora retomar a circulação tendo em atenção as alterações na composição resultantes do incidente.

31. FUGA DE MATERIAL CIRCULANTE

Qualquer Agente que tenha conhecimento de uma fuga de material deve avisar, de imediato, o Responsável pela Circulação, adotando prontamente, as medidas de segurança ao seu alcance com vista à sua imobilização.

O Responsável pela Circulação deve, logo que tenha conhecimento de uma fuga de material, tomar as seguintes medidas:

- Fechar os sinais que comandem itinerários que possam ser atingidos pelo material em fuga;
- Resguardar os comboios que possam ser atingidos pelo material ou fazê-los seguir, de imediato, mesmo com eventual antecipação relativamente à hora da partida;
- Dirigir o material em fuga para uma linha não ocupada ou uma linha secundária onde possa causar menos danos. Se possível, serão colocados, calços portáteis ou travessas para tentar imobilizar o material ou inclusive, provocar o seu descarrilamento, se assim se evitarem danos maiores.

Quando se comprove a imobilização do material em plena via, o Responsável pela Circulação deve providenciar a sua retirada.

A expedição do comboio com vista ao reboque do material detido deve ser efetuada nas condições indicadas no ponto 34.

32. INTERCEÇÃO DE VIA

Qualquer Agente que tenha conhecimento ou suspeite que uma ou mais vias foram intercetadas, deve informar o Responsável pela Circulação, adotando de imediato, as medidas de segurança ao seu alcance com vista à sua proteção.

O Responsável pela Circulação deve proceder de acordo com o estabelecido no ponto 29.2.2, e caso seja necessário, providenciará a proteção, de acordo com o ponto 91 do RGS II.

Quando um comboio efetuar uma detenção por motivo de interceção de via o Responsável pela Circulação poderá determinar o recuo do comboio, nas condições do ponto 33.1.1.

33. DETENÇÃO DE COMBOIOS EM PLENA VIA

Quando um comboio efetuar uma detenção em plena via e não conseguir retomar a circulação por motivo de avaria, o Maquinista deve certificar-se se pode ou não solucionar a avaria no prazo máximo de 15 minutos.

Se a solução da avaria não for viável a Tripulação deve comunicar, de imediato, ao Responsável pela Circulação, por intermédio de Modelo, e efetuar um de dois pedidos:

- Autorização de recuo do comboio até à estação da retaguarda;
- Envio de unidade motora de socorro.

É expressamente proibido o recuo de qualquer comboio, sem a prévia autorização dada pelo Responsável pela Circulação.

33.1. PEDIDO DE RECUO DO COMBOIO

A Tripulação deve estabelecer o Modelo a solicitar autorização de recuo até à estação da retaguarda.

33.1.1. AUTORIZAÇÃO DE RECUO DO COMBOIO

Após receber da Tripulação o pedido solicitando o recuo do comboio, ou por determinação própria, o Responsável pela Circulação suspende a circulação na via onde o comboio se encontrar detido, entre as estações testa à detenção garantindo as condições de segurança com vista ao recuo do comboio. Após esta garantia, o Responsável pela Circulação autoriza a Tripulação a efetuar o recuo do comboio.

33.1.2. PROCEDIMENTO PARA O RECUO DO COMBOIO

O recuo do comboio, realizar-se-á em *Marcha à Vista* por exceção ao indicado no ponto 17 do presente Regulamento, sempre que se trate de comboios constituídos por unidades automotoras em que o Maquinista conduza na cabina de condução da frente, no sentido do movimento.

Em todas as outras situações a velocidade máxima a cumprir é de 10 km/h.

33.1.3. RESTABELECIMENTO NORMAL DA CIRCULAÇÃO

O Responsável pela Circulação só poderá providenciar o restabelecimento do serviço normal na via em que se efetuou o recuo do comboio, após a garantia de que este se encontra resguardado na Dependência da retaguarda.

33.2. PEDIDO DE SOCORRO

Em caso de necessidade de socorro, a Tripulação preenche o Modelo, indicando se o socorro, deve ser prestado pela frente ou pela retaguarda, nunca fazendo simultaneamente o pedido pelos dois lados.

33.2.1. TRANSMISSÃO DO PEDIDO DE SOCORRO

A Tripulação deve transmitir a informação a solicitar o socorro de acordo com o discriminado no Modelo.

33.2.2. ANULAÇÃO DO PEDIDO DE SOCORRO

O pedido de socorro deve ser anulado pela Tripulação sempre que:

- Um comboio se encontrar detido em plena via e se verificar que fica novamente em condições de circular.
- Exista necessidade de alteração do sentido do socorro inicialmente solicitado.

O pedido de anulação de socorro é efetuado pelo estabelecimento de Modelo específico de anulação ao Responsável pela Circulação.

33.2.2.1. REINÍCIO DA CIRCULAÇÃO

Nenhum comboio detido, em plena via, poderá retomar a circulação sem que a Tripulação tenha recebido uma ordem do Responsável pela Circulação e registada em Modelo de que o pedido de socorro está efetivamente anulado.

33.2.2.2. ALTERAÇÃO DO SENTIDO DO PEDIDO DE SOCORRO

O sentido indicado no Pedido de Socorro poderá ser alterado, no entanto, essa alteração, carece de entendimento prévio entre a Tripulação e o Responsável pela Circulação.

O procedimento para alteração do sentido do pedido de socorro é efetuado da seguinte forma:

- A Tripulação solicita a anulação do pedido inicial de socorro de acordo com o ponto 33.2.2;
- Após a receção da anulação do pedido de socorro inicial, a Tripulação emite um novo pedido de socorro. A tripulação deve efetuar as proteções do comboio de acordo com a alteração havida.

34. PRESTAÇÃO DE SOCORRO

Compete ao Gestor da Infraestrutura em face da ocorrência providenciar o fornecimento da unidade motora ou do comboio de socorro com o respetivo pessoal bem como os meios necessários para o fim em causa. A circulação dos veículos que prestem socorro deve ser efetuada de acordo com as condições da infraestrutura e do material circulante. Qualquer comboio que preste socorro a outro detido só o poderá fazer após o seu Maquinista ser portador do Modelo para o efeito.

Independentemente do regime de circulação vigente no troço compreendido entre a estação colateral e o comboio detido, a expedição da unidade motora ou do comboio até ao ponto quilométrico de prestação de socorro, será efetuada na condição de *Marcha à Vista*.

Compete ao Responsável pela Circulação autorizar a expedição da unidade motora ou de comboio para prestação de socorro até ao ponto quilométrico da detenção, tendo em consideração o comprimento do comboio detido no caso de o socorro ser prestado pela cauda.

34.1. AUTORIZAÇÃO DA PRESTAÇÃO DE SOCORRO

O Responsável pela Circulação ao receber o pedido de socorro relativamente ao comboio que se encontre detido em plena via, deve:

- Confirmar se foram efetuadas as proteções ao comboio detido;

- Providenciar a prestação de socorro;
- Transmitir à Tripulação do comboio que vai prestar socorro, a autorização a registar no respetivo Modelo.

No caso de se tratar de comboio de socorro com a unidade motora à cauda, este seguirá para o local da ocorrência nas condições do ponto 17.

34.2. PRESTAÇÃO DE SOCORRO POR COMBOIO QUE CIRCULE PELA RETAGUARDA

Um comboio detido em plena via pode ser socorrido por comboio que circule pela retaguarda e que já se encontre no troço de plena via entre a Dependência colateral e o local da detenção. Neste caso, o comboio detido pode ser impelido até uma Dependência desde que:

- O mesmo se encontre em condições de circular;
- Os dois comboios sejam compatíveis, ou que esteja disponível um engate de transição.

A Tripulação do comboio detido solicitará ao Responsável pela Circulação, o socorro pela cauda, de acordo com o ponto 33.2.

Após confirmação da compatibilidade das composições, o Responsável pela Circulação transmite à Tripulação do comboio que vai prestar socorro, a autorização a registar no respetivo Modelo.

O comboio ao qual é prestado o socorro deve ser suprimido e seguirá com a numeração correspondente ao comboio que lhe presta socorro.

34.2.1. PROCEDIMENTOS PARA IMPELIR O COMBOIO DETIDO

Para impelir o comboio detido devem ser observados os seguintes procedimentos:

- Os dois comboios devem seguir reunidos, tendo em conta as suas condições técnicas e de segurança, relacionadas com as características específicas de cada comboio. A circulação só deve ser retomada após autorização do Responsável pela Circulação.
- Se a condução do comboio reunido não for possível a partir da cabina da frente, ao reiniciar a circulação o Maquinista que segue nessa cabina deve prestar atenção aos aspetos dos sinais e estar sempre pronto a efetuar paragem ou transmitir sinal de paragem ao Maquinista da unidade motora que prestar socorro.

- A velocidade máxima permitida para a circulação nas condições indicadas no parágrafo anterior, fica condicionada às seguintes situações:
 - Se o Maquinista da composição que está a ser impelida (socorrida) tiver comando sobre o freio das duas composições a velocidade máxima é de 60 Km/h;
 - Se o Maquinista da composição que está a ser impelida (socorrida) não tiver comando sobre o freio das duas composições a velocidade máxima é de 10 Km/h, nas condições do ponto 17.

34.3. PRESTAÇÃO DE SOCORRO POR COMBOIO DEDICADO

O comboio que prestar o socorro deve ser portador de horário até à Dependência, em serviço, imediatamente anterior ao local da detenção.

Quando se tratar de via dupla ou múltipla, a unidade motora ou o comboio que prestar socorro circula pela via normal até à Dependência, em serviço, anterior ao local da detenção.

O comboio detido manterá o seu número quando receber socorro por comboio dedicado.

Para além das regras anteriormente estabelecidas, devem ser também observadas as regras específicas para a prestação de socorro, determinadas nos respetivos Anexos do RGS IV.

35. RESGUARDO DE MATERIAL CIRCULANTE DETIDO

Em caso de necessidade de resguardar o material circulante, o GI deve providenciar que esse resguardo seja efetuado numa Dependência que reúna condições para tal.

36. RESERVADO

37. RESERVADO

38. RESERVADO

Página deixada propositadamente em branco

Draft

CAPÍTULO 5 – TRAÇÃO E CONDIÇÕES DE ADERÊNCIA RODA/CARRIL DEGRADADA

39. TRAÇÃO DE COMBOIOS

A tração de comboios deve ser assegurada por unidades motoras compatíveis com o serviço a realizar pelo comboio e com as condições exigidas pela Infraestrutura. O GI deve definir em regulamentação própria as condições de circulação impostas pela Infraestrutura.

Os Documentos de circulação das unidades motoras definem as características técnicas e de exploração.

40. TIPOS DE TRAÇÃO

Os comboios, por regra geral circulam em Tração Simples, contudo, e de forma a obter um melhor aproveitamento de tração poderão circular em Tração Dupla ou Múltipla. No caso da Tração Dupla, esta poderá efetuar-se pela frente, intercalada ou pela cauda.

O GI define em regulamentação específica as condições impostas pela infraestrutura para a circulação de locomotivas em tração dupla e múltipla.

O lugar que as unidades motoras ocupam nos comboios deve estar de acordo com o a seguir indicado, só se admitindo exceções nos casos de prestação de socorro.

40.1. TRAÇÃO SIMPLES

A unidade motora em serviço, deve ser colocada na frente da composição, só podendo ser colocada à cauda nos seguintes casos:

- Em condições de exploração em circulação degradada;
- Movimentos de manobras.

40.2. TRAÇÃO DUPLA

No caso de tração dupla, uma das locomotivas é considerada a titular e a outra a auxiliar, sendo a titular aquela que segue ligada à composição, no sentido do movimento. A unidade titular deve ser sempre a primeira a ser ligada à composição.

Os Maquinistas, para além da regulamentação aplicável para este tipo de tração, devem observar o estabelecido no ponto 8.8 do RGS I e nos pontos 95.4.5 e 95.4.6 do RGS II.

40.2.1. VELOCIDADES MÁXIMAS AUTORIZADAS

As velocidades máximas autorizadas dos comboios em tração dupla pela cauda e tração dupla intercalada são as seguintes:

- 60 km/h quando formados por composições dotadas de engates UIC 1,0 MN;
- 80 km/h quando formados, totalmente, por composições dotadas de engates UIC 1,5 MN.

40.3. TRAÇÃO MÚLTIPLA

A unidade motora titular é a da frente da composição, onde segue a tripulação.

41. REBOQUE DE LOCOMOTIVAS

É permitido na Rede Ferroviária Nacional a incorporação de locomotivas, a reboque, nos comboios de passageiros ou mercadorias.

O GI deve definir em regulamentação própria as restrições impostas pela infraestrutura para a circulação de locomotivas a reboque.

As EF deverão elaborar documento regulamentar onde constem as condições específicas quanto à sua circulação.

42. CONDIÇÕES DE ADERÊNCIA RODA/CARRIL DEGRADADA.

Estabelecem-se nos subpontos seguintes do presente capítulo a definição de um conjunto de procedimentos operacionais e técnicos a cumprir pelos Órgãos e pessoal Operacional do GI e EF, de forma a garantir a segurança da circulação em condições de aderência degradada perante a observação de condições de patinagem franca de comboios.

42.1. ATUAÇÃO E MEDIDAS A TOMAR EM CASO DE ADERÊNCIA DEGRADADA

Perante uma situação identificada de patinagem franca, durante a condução, devem ser tomadas as seguintes medidas:

42.1.1. PELO MAQUINISTA:

- Atuar sobre o sistema de areeiros ou outros dispositivos de recuperação de aderência;
- Em linhas equipadas com rádio solo-comboio, atuar a tecla de alarme, comunicando de forma sucinta em canal aberto o sucedido;

- Efetuar paragem no mais curto espaço de tempo;
- Comunicar ao CCO, de forma explícita, o sucedido e o ponto quilométrico onde se encontra o comboio;
- Deslocar o comboio para local a determinar pelo CCO, para que verifique em segurança as condições do material circulante;
- Verificar as condições do material circulante, observando eventuais contaminações ou anomalias nos rodados e nos bogies, realizando:

- **Vistoria aos rodados;**

Se detetar anomalias ou contaminações anormais, deve de imediato transmiti-las ao CCO, só retomando a marcha após estabelecimento de condições de circulação e autorização do CCO.

- **Vistoria ao sistema de frenagem.**

Não se verificando falha no sistema de frenagem, alterar a configuração do sistema Convel para o valor de pressão de frenagem de 100 Kpa, só retomado a marcha, nas condições regulamentares, após autorização do CCO.

No término da marcha, repor a configuração normal do sistema Convel, salvo indicação em contrário.

42.1.2. PELO CCO:

- Recolher e registar nos sistemas vocacionados para o efeito, a informação das condições locais observadas e das características do comboio onde se manifestou o sintoma de aderência degradada, nomeadamente:
 - Tipo de tração;
 - Peso;
 - Comprimento;
 - Percentagem de peso-freio.
- Comunicar a ocorrência ao PCC;
- Comunicar ao Centro de Manutenção da respetiva área, que avaliará as condições existentes no local;
- Comunicar ao Maquinista o local até onde deve prosseguir a sua marcha, determinando a limitação de velocidade de 30 km/h para que este verifique em segurança as condições do material circulante;

- Determinar a limitação de velocidade de circulação a 60 Km/h, entre duas estações contíguas, às circulações seguintes, em ambos os sentidos, com passagem no local em que foi detetada a aderência degradada;
- Em troços onde vigorem os regimes de cantonamento automático:
 - Restringir a circulação em cada via e em cada momento, a apenas um comboio entre duas estações contíguas;
 - Solicitar aos Maquinistas a alteração da configuração da pressão de frenagem do sistema Convel para 100 Kpa, no troço, entre as estações contíguas ao local, onde foi detetada a aderência degradada.
- Ativar o “Gabinete de Crise”, caso se entenda como necessário, após a avaliação efetuada no local, pelo Centro de Manutenção respetivo;
- Restabelecer a normalidade da circulação.

42.1.3. PELO CENTRO DE MANUTENÇÃO DO GI:

- Diagnosticar as condições manifestadas no local da ocorrência;
- Informar o CCO da avaliação efetuada no local;
- Decidir sobre a necessidade de intervenção corretiva;
- Atuar os meios disponíveis, quando sejam considerados adequados e suficientes;
- Informar o CCO quando estiverem reunidas as condições para restabelecer a normalidade da circulação.

42.1.4. PELO “GABINETE DE CRISE”:

- Avaliar a informação recolhida do local;
- Ativar os meios necessários para a intervenção corretiva da ocorrência, supervisionando a sua evolução;
- Coordenar a realização e avaliar os resultados dos ensaios necessários;
- Informar o CCO e o PCC, quando estiverem reunidas as condições de segurança para restabelecimento normal da circulação.

42.2. AÇÕES COMPLEMENTARES A REALIZAR

Sendo de importância vital manter em boas condições a aderência roda/carril, recomenda-se a realização das seguintes ações complementares:

42.2.1. PELO GESTOR DA INFRAESTRUTURA E PELAS EMPRESAS FERROVIÁRIAS:

Com base na informação de ocorrências e monitorização da infraestrutura, devem ser mantidos indicadores estatísticos sobre as condições de aderência degradada (patinagens e 37atinagens), no âmbito do Sistema de Gestão de Segurança e inventariados os locais propícios a este tipo de fenómeno, recomendando ações mitigadoras.

42.2.2. PELAS EMPRESAS FERROVIÁRIAS:

Recolher os dados taquimétricos das Unidades Motoras dos comboios onde se manifestaram sintomas de aderência degradada (patinagens e patinhagens) com vista à análise dos dados, recomendando ações mitigadoras.

43. RESERVADO

44. RESERVADO

Página deixada propositadamente em branco

Draft

CAPÍTULO 6 – MOVIMENTOS DE MANOBRA E IMOBILIZAÇÃO DE MATERIAL CIRCULANTE

45. ATIVIDADES DO SERVIÇO DE MANOBRA

A realização de movimentos de manobra impõe o cumprimento das regras relativas à segurança, nomeadamente a realização e verificação de itinerários, sinalização e condições referentes à infraestrutura.

Os movimentos de manobra compreendem três atividades:

- Comando;
- Realização de itinerários;
- Execução dos movimentos, a qual se subdivide em:
 - Condução;
 - Apoio.

As atividades de Comando, Realização de itinerários e Apoio podem ser acumuláveis entre si.

45.1. CLASSIFICAÇÃO DAS MANOBRAS

Uma manobra, de acordo com o seu tipo, classificar-se-á em:

- Manobra simples,
ou
- Manobra complexa.

45.2. VELOCIDADES NAS MANOBRAS

- Manobra simples – Velocidade máxima de 25 km/h;
- Manobra complexa – Velocidade máxima de 10 km/h;

Quando na manobra complexa a mesma seja realizada com recurso do Agente de Apoio a pé junto do primeiro veículo no sentido do movimento, a velocidade da manobra não deve exceder a do Agente.

Compete ao Maquinista regular a velocidade de forma a não exceder a velocidade indicada neste ponto, devendo se as condições de segurança o exigirem a realizar a manobra a velocidade inferior.

45.3. INTERVENIENTES NA MANOBRA

A realização das três atividades que compreendem a manobra requerem a intervenção dos seguintes Agentes:

- Responsável pelo comando da manobra;
- Responsável pela realização de itinerários;
- Maquinista ou Agente habilitado para a condução em movimentos de manobra;
- Um ou mais Agentes de apoio à manobra.

Os Agentes intervenientes na realização do serviço de manobras devem:

- Cumprir as regras de segurança individual em vigor;
- Cumprir as regras de segurança específicas das linhas eletrificadas, devido à proximidade da catenária;
- Cumprir disposições que regulem casos particulares do serviço de manobras.

45.3.1. COMANDO DA MANOBRA

O comando da manobra é da responsabilidade da Empresa Gestora da Infraestrutura onde a mesma se realiza.

45.3.2. REALIZAÇÃO DE ITINERÁRIOS

A realização de itinerários numa Infraestrutura é da responsabilidade da Empresa que efetua a Exploração Ferroviária daquela.

45.3.3. CONDUÇÃO

A condução é da responsabilidade da entidade que realize a tração do material circulante.

45.3.4. APOIO À MANOBRA

O apoio à manobra é da responsabilidade da entidade que solicite o serviço de manobras.

46. RESPONSABILIDADES DOS INTERVENIENTES NA MANOBRA

46.1. RESPONSÁVEL PELO COMANDO DA MANOBRA

Compete ao responsável pelo comando da manobra:

- a) Receber pedidos de manobra e solicitar autorização para a sua realização ao Responsável pela Circulação;
- b) Realizar a coordenação dos pedidos de manobra, quando solicitados pelas EF ou outras entidades que realizem tração de material circulante;
- c) Informar o agente responsável pela realização de itinerários sobre as manobras que se pretendem efetuar;
- d) Autorizar a realização de itinerários, a execução da manobra e a reposição de itinerários, após o fim desta;
- e) Transmitir ao Maquinista, diretamente ou através de um Agente de Apoio à Manobra, todas as ordens e informações necessárias para a execução da manobra, em segurança, nomeadamente sobre:
 - Manobras que se pretendem realizar;
 - Movimentação de carga que pela sua natureza exija cuidados especiais na sua movimentação.
- f) Obter, previamente, a garantia do fecho das passagens de nível e assegurar a proteção de pessoas e bens, que eventualmente, transitem em vias públicas não vedadas, quando intersetadas pelo movimento da manobra;
- g) Definir o canal de conversação a ser utilizado pelos agentes intervenientes no serviço de manobras quando se utilizarem radiocomunicações móveis, quando não exista um Responsável pela Circulação na Dependência;
- h) Providenciar, no caso de avaria de radiocomunicações, que as indicações que estavam a ser transmitidas, por rádio, possam ser recebidas pelo Maquinista ou pelo agente responsável pelo apoio à manobra, através de um outro meio de comunicação regulamentarmente aceite;

- i) Autorizar o início da execução das manobras destinadas a instalações de serviço, ramais, desvios ou a linhas secundárias, só depois de ter sido previamente informado pela EF ou outra entidade que realize tração de material circulante, da existência de condições de disponibilidade e de segurança, para a receção e resguardo do material circulante nesses locais;
- j) Certificar-se que foi efetuado, ou providenciar para que seja efetuado, o aviso prévio aos passageiros que se encontrem nas plataformas de embarque, de que a composição ou parte da composição do comboio vai ser manobrada para determinado fim, nomeadamente para a mudança de via, tomar, deixar ou transferir material circulante para outro comboio.

46.2. RESPONSÁVEL PELA REALIZAÇÃO DE ITINERÁRIOS

Compete ao responsável pela realização de itinerários:

- a) Realizar os itinerários necessários de acordo com a manobra solicitada pelo agente responsável pelo comando da manobra;
- b) Dar conhecimento ao agente responsável pelo comando da manobra sobre o estado de ocupação dos itinerários a percorrer;
- c) Transmitir através de radiocomunicações ou apresentar de forma visível ao Maquinista, ou ao Agente de Apoio à Manobra os sinais adequados ao serviço pretendido, em conformidade com o disposto a este respeito, no RGS II;
- d) Controlar os movimentos de material circulante, confirmando se estes são realizados como o previsto, através de uma das seguintes formas:
 - Visualização do estado de desocupação/ocupação dos itinerários;
 - Verificação no equipamento de telecontrolo, do estado de desocupação/ocupação das secções de via relativas aos itinerários.
- e) Garantir o cumprimento das regras prescritas no ponto 47.3.

46.3. MAQUINISTA

Compete ao Maquinista:

- a) Solicitar a manobra ao agente responsável pelo comando da manobra;
- b) Realizar os movimentos de manobras pretendidos, cumprindo:

- As indicações transmitidas pelo agente que comanda a manobra ou pelo Agente de Apoio à Manobra;
 - As indicações transmitidas pela sinalização apresentada.
 - Regular a velocidade, considerando o perfil da linha, a eventual ocupação do itinerário, a visibilidade oferecida, a carga da composição e a sua natureza, a passagem ou utilização de equipamento específico, nomeadamente básculas, assegurando que em nenhuma circunstância os limites de velocidade permitidos para os movimentos de manobra sejam ultrapassados;
- c)** Mudar de cabina de condução quando tal se revele conveniente para a realização da manobra;
- d)** Parar, imediatamente, o movimento de manobra quando:
- Deixar de avistar os sinais ou deixar de ouvir as indicações que lhe estão a ser dirigidas pelo agente responsável pelo comando da manobra ou pelo Agente de Apoio à Manobra;
- e)** Executar ou providenciar, o fecho de todas as portas de comunicação com o exterior quando haja necessidade de efetuar manobras de material circulante ocupado com passageiros;
- f)** Avisar os agentes não intervenientes no serviço de manobras que se encontrarem nas proximidades, ou em veículos sobre os quais sejam realizados movimentos, de que irão ser efetuadas manobras, no caso de manobras simples realizadas sem Agente de Apoio à Manobra;
- g)** Assegurar as operações de engatagem ou desengatagem automática, e ainda, que nenhum freio de estacionamento, dificulte ou impeça a realização da manobra no que respeita ao material motor;
- h)** Proceder à imobilização do material motor que irá ficar estacionado;
- i)** Fazer uso dos areeiros quando necessário nas condições definidas no ponto 49 do RGS I.

46.4. RESPONSÁVEL PELO APOIO À MANOBRA

Compete ao responsável pelo apoio à Manobra:

- a)** Executar o serviço cumprindo as ordens que lhe sejam transmitidas pelo agente responsável pelo comando da manobra, relativamente aos movimentos a efetuar e às disposições regulamentares aplicáveis;
- b)** Assegurar as comunicações entre o agente responsável pelo comando da manobra e o Maquinista;
- c)** Transmitir ao Maquinista as indicações dadas pelos sinais a autorizar a execução da manobra e as condições do itinerário a percorrer;
- d)** Transmitir ao Maquinista as ordens para a execução da manobra;
- e)** Dar conhecimento ao Maquinista das condições do itinerário a ser percorrido (ocupação / desocupação das linhas);
- f)** Repetir, de imediato, qualquer ordem transmitida e não cumprida. Se a ordem continuar a não ser cumprida, deve recorrer a todos os meios ao seu alcance para que a manobra seja interrompida;
- g)** Avisar os agentes não intervenientes no serviço de manobras que se encontrem nas proximidades, ou em veículos sobre os quais sejam realizados movimentos, de que irão ser efetuadas manobras;
- h)** Avisar previamente, o Maquinista de um comboio, quando se realizarem manobras para encostar ou para engatar material à cauda do mesmo;
- i)** Informar previamente o Maquinista da passagem ou utilização de equipamentos específicos instalados na infraestrutura, nomeadamente básculas;
- j)** Certificar-se previamente que sempre que o serviço de manobras envolva operações de engatagem ou desengatagem, as mesmas estão concluídas e ainda, que nenhum freio ou calço portátil dificulte ou impeça a realização da manobra;
- k)** Certificar-se previamente que o material circulante estacionado, ao qual se pretende encostar um veículo ou um conjunto de veículos, se encontra devidamente imobilizado;
- l)** Providenciar ou proceder à imobilização do material estacionado, após a conclusão da manobra.

47. REGRAS PARA A REALIZAÇÃO DO SERVIÇO DE MANOBRA

Sempre que possível a movimentação de material deve ser realizada com recurso a manobras simples.

47.1. REGRAS GERAIS

Na realização de manobras **não é permitido**:

- Iniciar qualquer manobra sem que previamente, a mesma tenha sido dada a conhecer ao Agente de Apoio à Manobra, quando exista, e ao Maquinista. Estes deverão ser previamente informados, sobre a natureza da carga, sempre que esta exija cuidados especiais na sua movimentação;
- Efetuar manobras sobre linhas em que esteja outro material em movimento, exceto se se tratar de manobras em sectores diferentes da mesma linha, protegidos por sinalização adequada;
- Iniciar qualquer manobra sem haver a garantia de que não se encontra qualquer agente intercetando o gabarito do material circulante, entre os veículos ou debaixo destes;
- Que a mesma seja iniciada sem ter sido verificado de que não existem calços portáteis sobre os carris ou freios apertados no material circulante e que impeçam ou dificultem a sua execução;
- O encosto de material circulante a outro estacionado sem a verificação antecipada de que esse material se encontra devidamente imobilizado.

Os agentes intervenientes na manobra devem suspender a manobra quando verifique que a mesma não está a ser executada correctamente.

47.2. REGRAS APLICÁVEIS A VEÍCULOS OCUPADOS POR PASSAGEIROS

Poder-se-ão realizar movimentos de manobra aos comboios de serviço comercial com passageiros a bordo desde que, para além das prescrições gerais, sejam cumpridas ainda as seguintes:

- Antes de se iniciar o movimento, devem ser emitidos avisos sonoros no interior da composição e nas plataformas da estação, avisando os passageiros sobre o movimento de manobra;
- Durante o movimento, todas as portas de acesso aos veículos devem permanecer fechadas.

47.2.1. ACOPLAMENTO DE UNIDADES AUTOMOTORAS

Na manobra de unidades automotoras, para além das prescrições gerais, dever-se-ão cumprir ainda as seguintes:

- O acoplamento deverá efetuar-se de acordo com o disposto nos respetivos Manuais de Condução;
- A manobra dever-se-á efetuar em vias com plataforma, salvo situações especiais (socorros em plena via, avarias no veículo, condições meteorológicas adversas, etc.);
- A manobra de acoplamento dever-se-á realizar a uma velocidade de 3 km/h.

47.3. REGRAS APLICÁVEIS NA VERIFICAÇÃO DO ITINERÁRIO

A realização e verificação do itinerário para realizar uma manobra requer o cumprimento das seguintes regras:

- Antes do início da manobra, a posição das agulhas, dos calços de limite e dos calços descarriladores, deve ser objeto de confirmação por forma a garantir que o itinerário estabelecido é o adequado à manobra a efetuar;
- A verificação/controlo do itinerário deve ser assegurado conforme estabelecido na alínea d) do ponto 46.2;
- O troço de via a percorrer pela manobra deve estar desimpedido e com os seus limites de resguardo completamente livres.

47.4. REGRAS DE SINALIZAÇÃO

A realização de uma manobra requer o cumprimento das seguintes regras, no âmbito da sinalização:

- A autorização da execução da manobra deve ser assegurada através de ordens transmitidas via radiocomunicação ou pela apresentação de sinalização portátil ao Maquinista e confirmado pela sinalização fixa;
- No caso de sinalização portátil, quando o Maquinista não avistar os sinais, a autorização da manobra deve ser assegurada através de radiocomunicações;
- No caso de manobra complexa, as indicações de sinalização devem ser transmitidas ao Maquinista pelo Agente de Apoio à Manobra;

- As autorizações ou proibições transmitidas pela sinalização devem ser rigorosamente respeitadas;
- Quando o Maquinista não conseguir avistar os sinais ou deixar de ouvir as ordens ou indicações que lhe são dirigidas, deve de imediato efetuar paragem e informar desse facto o agente responsável pela sua transmissão;
- Quando o Maquinista não visualizar as indicações que lhe sejam dirigidas pela sinalização, fica permitida a sua transmissão, utilizando o sistema de radiocomunicações;
- Quando as ordens e/ou indicações da sinalização são transmitidas pelo Agente de Apoio à Manobra ao Maquinista, através de radiocomunicações contínuas e fiáveis, este Agente fica dispensado de ser portador dos sinais portáteis regulamentares.

47.5. REGRAS RELATIVAS À INFRAESTRUTURA

A realização do serviço de manobra requer o cumprimento das seguintes regras específicas relativas à infraestrutura:

- Quando as manobras tenham de intercetar passagens de nível, as barreiras ou cancelas devem ser previamente fechadas;
- Quando as manobras tenham de intercetar vias públicas não vedadas, dever-se-á:
 - Tomar previamente as precauções relativas à proteção dos veículos e dos peões que estacionem ou transitem nessas vias;
 - Iniciar o movimento só após o Maquinista ter obtido a confirmação de que foram tomadas as precauções referidas na alínea anterior;
 - Executar a manobra com a máxima atenção de forma a poder parar imediatamente em caso de necessidade.
- Na utilização de básculas ou na passagem sobre as mesmas deve ser respeitado o prescrito em instrução específica;
- As manobras realizadas no interior de uma instalação de serviço, ramal ou linhas secundárias devem ser limitadas por dispositivos de proteção e que impeçam a ocupação de itinerários não autorizados.

47.6. MANOBRA COM LOCOMOTIVAS

Quando uma locomotiva em serviço tenha de realizar uma manobra, devem ser respeitadas as condições relativas à manobra complexa, sempre que o maquinista conduza em sentido contrário ao da mesa de condução ativa.

47.7. REGRAS APLICÁVEIS PARA A MANOBRA COMPLEXA

- No primeiro veículo no sentido do movimento deve seguir um Agente de Apoio à Manobra para verificar as condições do itinerário a percorrer e transmitir as ordens e indicações do movimento;
- Quando não for possível o posicionamento do Agente de Apoio à Manobra no primeiro veículo, no sentido do movimento, este deverá acompanhar o material a pé e não permitir que a velocidade da manobra exceda o seu andamento;
- Quando não existam radiocomunicações contínuas e fiáveis nem contacto visual direto e permanente entre o Agente de Apoio à Manobra que segue no primeiro veículo e o Maquinista deverão existir outros Agentes de Apoio à Manobra no local;
- Quando a manobra for feita com recurso a mais do que um Agente de Apoio à Manobra, estes deverão ocupar um lugar que permita visualizar com clareza os sinais portáteis entre si e os apresentados pelo Agente de Apoio que segue no primeiro veículo. Um dos agentes deve seguir na proximidade do Maquinista de forma a transmitir-lhe os sinais regulamentares;
- Quando por motivo imprevisto, um comboio em trânsito tenha necessidade de realizar uma manobra complexa numa Dependência desguarnecida de pessoal e em que os itinerários e o comando dos sinais são efectuados por telecomando, admite-se que a manobra possa ser realizada com recurso a um único Agente de Apoio à Manobra, mesmo não estando garantida a comunicação contínua e o contacto visual a partir do primeiro veículo, entre este Agente e o Maquinista.

Nesta circunstância, deverão ser observadas, cumulativamente, as seguintes disposições:

- O Agente de Apoio à Manobra deverá posicionar-se em local que lhe permita assegurar-se das condições do itinerário a percorrer, de modo a que o Maquinista possa receber as ordens e informações por ele transmitidas;
- Ambos os agentes devem envidar todos os esforços ao seu alcance por forma a que mantenham o contacto visual durante o(s) movimento(s).

47.8. REGRAS DE ENGATAGEM E DESENGATAGEM

As manobras que envolvam a Engatagem e a Desengatagem dos veículos devem ser efetuadas por pessoal habilitado das EF ou da Empresa responsável pela sua movimentação.

Durante a manobra todos os veículos devem seguir engatados entre si e à unidade motora.

A manobra só poderá ser iniciada após ter sido confirmado que estão concluídas as operações de engatagem ou desengatagem de todos os veículos envolvidos no movimento.

Sempre que ocorrer uma operação de engatagem ou desengatagem, o responsável pela operação deve, respetivamente:

- Na engatagem, verificar o estado de imobilização do material circulante antes de realizar o encosto a este material, procedendo à sua imobilização, se necessário;
- Na desengatagem, proceder à imobilização do material circulante que vai ficar separado.

47.9. REGRAS DE UTILIZAÇÃO DE FREIOS

Durante a manobra, a percentagem de peso-freio do conjunto de todos os veículos rebocados, deve ser no mínimo, de 25%, com exceção dos casos a seguir referidos.

Se o freio automático do veículo situado no extremo da composição oposto ao do veículo motor não estiver em funcionamento, aquele veículo deve possuir freio manual ou de comando elétrico, com a possibilidade de poder ser manobrado a partir do veículo, devendo ser guarnecido o que existir.

É permitida a realização de manobras sem a frenagem automática em funcionamento desde que, cumulativamente, estejam reunidas as seguintes condições:

- A composição a manobrar não transporte matérias perigosas ou passageiros;
- A relação entre o peso da unidade motora e o peso da totalidade dos veículos em manobras (unidade motora + veículos rebocados) seja igual ou superior, a 25%;
- As linhas onde a manobra se irá efetuar tenham um declive inferior a 3mm/m;
- O freio manual, ou de comando elétrico do veículo situado no extremo da composição oposto ao do veículo motor, possa ser manobrado a partir do veículo e estar guarnecido.

47.10. REGRAS DE IMOBILIZAÇÃO DE MATERIAL

Sempre que no decurso do serviço de manobra, se verificar a necessidade de proceder à imobilização de material integrante de comboios, estas operações devem ser efetuadas por pessoal habilitado, pertencente às empresas que realizem esses comboios.

A imobilização de material não integrante de comboios designadamente em instalações de serviço, seja realizada por pessoal habilitado da empresa responsável pela sua movimentação.

Sempre que se verificar a necessidade de imobilizar material circulante, deve observar-se o seguinte:

- A imobilização em segurança do material circulante poderá ser realizada por meio do esvaziamento da conduta geral do freio automático, por atuação dos freios manuais ou de comando elétrico dos veículos, e/ou pela utilização de calços portáteis;
- Nas linhas de circulação, em linhas secundárias e em linhas de instalações com acesso direto a linhas de circulação, a imobilização deve ser garantida pela utilização dos freios manuais ou de comando elétrico, devendo recorrer-se à utilização de calços portáteis em caso de inexistência ou mau funcionamento desses freios, e ainda quando haja possibilidade da sua manipulação indevida;
- O pessoal que intervenha nas operações de engatagem e desengatagem devem tomar as medidas necessárias, para que no decorrer ou após essas operações, qualquer veículo, ou conjunto de veículos, não possa ser colocado acidentalmente em movimento, nomeadamente por ação do seu próprio peso, numa pendente, por ação do vento ou por choque.

48. DISPENSA DOS INTERVENIENTES DA MANOBRA NO LOCAL

Em função dos equipamentos instalados na infraestrutura e das comunicações, podem ser dispensados no local alguns dos agentes intervenientes na manobra.

48.1. MANOBRAS SIMPLES

Na realização de manobras simples pode ser dispensada a presença no local do agente responsável pelo comando da manobra, pela realização de itinerários, e pelo apoio à manobra, nas condições a seguir indicadas.

48.1.1. AGENTE RESPONSÁVEL PELO COMANDO DA MANOBRA

Dispensar-se-á a presença do agente responsável pelo comando da manobra, quando se verificar a existência de comunicações contínuas com o Maquinista ou estiver presente no local um Agente de Apoio à Manobra.

48.1.2. AGENTE RESPONSÁVEL PELA REALIZAÇÃO DE ITINERÁRIOS

É dispensada a presença do agente responsável pela realização de itinerários, quando cumulativamente, se verificarem as condições seguintes:

- Seja possível realizar os itinerários pretendidos através do telecomando e telecontrolo de agulhas, calços descarriladores e dos sinais que autorizam o movimento;
- Seja possível através do equipamento de telecontrolo, a verificação do estado de desocupação/ocupação do itinerário a percorrer.

48.1.3. AGENTE RESPONSÁVEL PELO APOIO À MANOBRA

Dispensar-se-á a presença do agente responsável pelo apoio à manobra quando se verificar a existência de comunicações contínuas entre o Maquinista e o responsável pelo comando da manobra.

48.2. MANOBRAS COMPLEXAS

Na realização de manobras complexas poderá ser dispensada a presença no local do agente responsável pelo comando da manobra e pela realização de itinerários nas condições indicadas.

48.2.1. AGENTE RESPONSÁVEL PELO COMANDO DA MANOBRA

Dispensar-se-á a presença do agente responsável pelo comando da manobra, quando forem garantidas radiocomunicações contínuas e fiáveis entre este e o Agente de Apoio à Manobra.

48.2.2. AGENTE RESPONSÁVEL PELA REALIZAÇÃO DE ITINERÁRIOS

Dispensar-se-á a presença do agente responsável pela realização de itinerários, quando se verificarem as condições previstas no ponto 48.1.2.

49. UTILIZAÇÃO DE EQUIPAMENTOS DE RADIOCOMUNICAÇÕES

A utilização de equipamentos de radiocomunicações deve obedecer ao exposto no Capítulo 3 do RGS I e às condições seguintes:

- Os agentes que utilizem equipamentos de radiocomunicações deverão ter prévio conhecimento do alcance e zona onde podem comunicar;
- Deverão ser sempre definidos, previamente, os canais de conversação a serem utilizados pelos agentes intervenientes no serviço de manobras;
- Os agentes deverão assegurar-se a todo o momento que estão a falar com o interlocutor interessado;
- As mensagens deverão ser concisas e pronunciadas de modo inteligível, devendo ser repetidas pelo agente recetor de forma a confirmar a sua correta interpretação;
- A comunicação relativa à execução da manobra deve ser efetuada entre o Agente responsável pelo Comando da Manobra e,
 - O Maquinista, quando não existir Agente de Apoio à Manobra;
 - O Agente de Apoio à Manobra, quando existir, assegurando este a comunicação com o Maquinista.
- Não é permitido que as comunicações a transmitir ao Maquinista, relativas à execução duma manobra, sejam efetuadas por mais de um agente;
- Excetua-se do parágrafo anterior, uma ordem de paragem em situação de perigo iminente, que pode ser dada por qualquer agente;
- As ordens de paragem deverão ser dadas, insistentemente, até à imobilização do material circulante em manobra.

49.1. CONTINUIDADE DAS COMUNICAÇÕES

Sempre que for utilizado o sistema de radiocomunicações na manobra, deve ser assegurada ligação rádio contínua entre os agentes intervenientes.

A continuidade da ligação poderá ser garantida pela transmissão de um sinal específico, designadamente acústico e/ou luminoso cadenciado.

49.2. AVARIA OU AUSÊNCIA DE COMUNICAÇÃO

Quando o agente responsável pela transmissão das ordens e informações relativas à manobra e ao itinerário a percorrer verificar que não está a ser obedecido pelo Maquinista, deve de imediato recorrer a todos os meios ao seu alcance para conseguir que a manobra seja interrompida.

Em caso de falta de comunicação:

- O Maquinista deve parar, imediatamente, a execução da manobra e aguardar instruções;
- O Agente responsável pela transmissão ao Maquinista de ordens e informações relativas à manobra e ao itinerário a percorrer deve providenciar para que essas ordens e informações possam ser transmitidas por outro meio regulamentarmente aceite.

49.3. SITUAÇÕES DE EMERGÊNCIA

Em situações de emergência, deve ser proferida e repetida a palavra «EMERGÊNCIA», permitindo a intromissão de um agente estranho ao serviço de manobras na conversação e a comunicação que esteja em curso deve ser interrompida de imediato.

50. MANOBRAS EM LINHAS SECUNDÁRIAS, INSTALAÇÕES DE SERVIÇO E RAMAIS OU DESVIOS

50.1. COMANDO DA MANOBRA

O comando da manobra em linhas secundárias, instalações de serviço e ramais ou desvios é da responsabilidade da entidade que gere essas linhas ou instalações.

50.2. REALIZAÇÃO DE ITINERÁRIOS

A realização de itinerários em linhas secundárias, instalações de serviço, ramais ou desvios, quando os itinerários forem telecomandados são regra geral da responsabilidade do GI.

Quando os itinerários não se encontrem nas situações referidas no parágrafo anterior, a sua realização é da responsabilidade da entidade gestora dessas linhas ou instalações.

50.3. APOIO À MANOBRA

O apoio à manobra é da responsabilidade da entidade que solicitar o serviço de manobra.

50.4. CONDUÇÃO

A condução é da responsabilidade da entidade que realiza a tração do material circulante.

51. IMOBILIZAÇÃO DE MATERIAL CIRCULANTE

51.1. IMOBILIZAÇÃO DE UNIDADES MOTORAS

A imobilização de unidades motoras é garantida pelo acionamento do respetivo freio manual ou de comando elétrico, de acordo com o Manual de Condução, sendo esta tarefa da exclusiva competência do Maquinista.

51.2. IMOBILIZAÇÃO DE MATERIAL REBOCADO

51.2.1. DURAÇÃO DO ESTACIONAMENTO E AÇÕES A DESENVOLVER

Sempre que o material ficar estacionado, deve ser imobilizado de acordo com o estabelecido no quadro seguinte.

Duração do Estacionamento	Ações a desenvolver
Inferior ou igual a 90 minutos	<ul style="list-style-type: none">• Esvaziar a conduta geral, através da abertura da torneira de um dos veículos extremos;• Manter a torneira na posição de aberta.
Superior a 90 minutos	<ul style="list-style-type: none">• Esvaziar a conduta geral, através da abertura da torneira de um dos veículos extremos;• Manter a torneira na posição de aberta;• Aplicar as regras referentes ao número de eixos a freiar e/ou a calçar, em função do declive da via.

O número de eixos a freiar e/ou a calçar, é calculado em função do declive da via, de acordo com as regras constantes do quadro seguinte.

Declive da via	Número mínimo de eixos a imobilizar
0 a 2 mm/m	• Os correspondentes a 8%.
3 a 10 mm/m	• Os correspondentes a 18%.
Acima de 10 mm/m	• Os correspondentes a 28%.

Os valores do declive da via na área de cada Dependência devem ser definidos pelo GI. Na ausência desses valores de declive, o número de eixos a imobilizar será o correspondente ao valor de declive acima de 10mm/m.

No cálculo do número de eixos a imobilizar, dever-se-á proceder ao arredondamento para o número inteiro imediatamente superior.

52. UTILIZAÇÃO DE CALÇOS PORTÁTEIS

É obrigatório que os calços portáteis apresentem a cor amarela, de forma a torná-los claramente visíveis.

Sempre que um veículo ou um conjunto de veículos a imobilizar não possua frenagem automática em funcionamento deve ser utilizada a frenagem de estacionamento ou em caso de inexistência ou mau funcionamento desta recorrer-se à utilização de calços portáteis.

Sempre que um veículo ou um conjunto de veículos a imobilizar não disponham de freio manual em bom estado de funcionamento e em quantidade suficiente, de forma a garantir a sua imobilização, deve recorrer-se à utilização de calços portáteis.

A quantidade de calços portáteis a utilizar na imobilização do material deve ser equivalente à quantidade de freios manuais a utilizar.

Em estações sem vigilância, na imobilização do material rebocado por um período superior a 90 minutos, deve dar-se preferência à utilização dos calços portáteis em detrimento da utilização dos freios manuais quando acionados a partir do exterior.

Quando se tornar desnecessária a utilização de calços portáteis devem os mesmos ser retirados imediatamente de sobre os carris, procedendo-se à sua guarda, de forma a evitar a sua utilização indevida.

Antes do início de qualquer movimento, deve ser sempre confirmado que se encontram retirados todos os calços portáteis utilizados na imobilização do material.

Os calços portáteis só devem ser retirados depois de o material imobilizado estar engatado à unidade motora que o vai movimentar.

Na colocação de calços portáteis dever-se-á atender ao seguinte:

- Os calços portáteis a utilizar devem ser todos colocados do mesmo lado de uma composição para que a sua retirada, antes do início de qualquer movimento do material possa ser totalmente assegurada e verificada;
- Colocar os calços portáteis com a base entalada sob os rodados para impedir a sua queda e o conseqüente movimento dos veículos, no sentido do declive;
- Iniciar a colocação de calços preferencialmente pelos veículos carregados;
- No caso de veículos de bogies, não é permitido colocar calços entre rodados do mesmo bogie.

53. RESERVADO

54. RESERVADO

55. RESERVADO

CAPÍTULO 7 - CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS MOTORIZADOS ESPECIAIS

56. CLASSIFICAÇÃO DE VEÍCULOS

Os veículos motorizados especiais que circulem na Rede Ferroviária Nacional são veículos afetos ao serviço de construção, conservação e inspeção da Infraestrutura, estando classificados em três classes segundo as suas características, de acordo com as Normas Europeias EN 14033-1 e EN 15746-1.

Na tabela seguinte, apresenta-se a classificação dos veículos de acordo com as suas características:

Características	Classe A	Classe B	Classe C
Veículo motorizado especial, com mais de dois eixos e que garante o cumprimento do requisito da Norma Europeia	X		
Veículo motorizado especial, com mais de dois eixos e que não garante o cumprimento do requisito da Norma Europeia		X	
Veículo motorizado especial, com dois eixos			X

Tabela 1 – Classificação dos Veículos Motorizados Especiais

Os veículos motorizados especiais que não tenham classificação atribuída por Documento de Circulação de Veículo Motorizado Especial são classificados da seguinte forma:

- Classe B: veículos motorizados especiais com mais de dois eixos;
- Classe C: todos os veículos motorizados especiais de dois eixos.

57. CARACTERÍSTICAS GERAIS E CONDIÇÕES DE UTILIZAÇÃO DE VEÍCULOS

Os veículos motorizados especiais, devem ser acompanhados de documento de circulação emitido pelo GI, no qual se encontram mencionadas as suas características gerais e condições de utilização na Rede Ferroviária Nacional, nomeadamente:

- Classe atribuída;
- Função;
- Características técnicas;
- Características metrológicas;

- Dispositivos e equipamentos de segurança;
- Interfaces Homem-Máquina;
- Restrições;
- Condições de Movimentação e de Circulação.

58. SISTEMAS MECÂNICOS E HIDRÁULICOS DOS VEÍCULOS

Em circulação ou na movimentação dos veículos motorizados especiais deve ser sempre salvaguardado pelo Maquinista o encravamento dos sistemas mecânicos e hidráulicos suscetíveis de interferir com o gabarito da infraestrutura.

59. COMUNICAÇÕES ENTRE OS VEÍCULOS E O CCO

Todos os veículos motorizados especiais, quando circularem em via aberta à exploração, devem possuir um meio de comunicação regulamentarmente aceite que permita o contacto entre o CCO e a Tripulação desses veículos.

59.1. PROCEDIMENTOS DA TRIPULAÇÃO EM CASO DE AVARIA DA COMUNICAÇÃO SOLO-COMBOIO

Caso ocorra uma avaria do meio de comunicação que impeça a comunicação com o CCO a Tripulação deve proceder de acordo com o ponto 8.9.1.1 e 8.9.1.2 do RGS I.

59.2. INFORMAÇÕES A TRANSMITIR AO CCO

Antes do início da marcha, a tripulação deve transmitir ao CCO para além da informação estabelecida no ponto 34 e 35.1 do RGS I, os seguintes elementos:

- Nome, Empresa e nº da carta de condução do Maquinista;
- Nome e Empresa do Agente de Acompanhamento.

60. VELOCIDADES MÁXIMAS PERMITIDAS AOS VEÍCULOS

No documento de circulação específico de cada veículo, encontram-se estabelecidas as condições de circulação, onde é fixada a sua velocidade máxima autorizada na sua circulação, de acordo com as indicações do respetivo fabricante, nunca podendo exceder:

- **Em linhas equipadas com CONVEL:**
 - 60 Km/h caso não esteja equipado com o sistema CONVEL ou circule com o mesmo fora de serviço;

■ Quando Rebocado:

- 100 Km/h quer seja rebocado à cauda ou intercalado.

Em caso de deficiência no veículo, o Maquinista deve comunicar ao GI o facto e as condições de circulação por forma a permitir a elaboração da marcha em conformidade.

61. CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS

A circulação de veículos motorizados especiais, com restrições (C/R) ou sem restrições (S/R) varia de acordo com a sua categoria e regime de exploração, conforme o indicado na tabela seguinte:

		CLASSIFICAÇÃO DOS VEÍCULOS MOTORIZADOS ESPECIAIS					
		Classe A		Classe B		Classe C	
		Isolado	Rebocado à cauda	Isolado	Rebocado à cauda	Isolado	Rebocado à cauda
REGIME DE EXPLORAÇÃO	RCAP	S/R	S/R	C/R	S/R	C/R	C/R
	RCASA	S/R	S/R	C/R	S/R	C/R	C/R
	RCI	S/R	S/R	C/R	S/R	C/R	C/R
	RCT	S/R	S/R	S/R	S/R	S/R	S/R
	RCTS	S/R	S/R	S/R	S/R	S/R	S/R
	SISE	S/R	S/R	S/R	S/R	S/R	S/R

Tabela 2 – Restrições na expedição dos veículos motorizados especiais.

LEGENDA:

- RCAP – Regime de Cantonamento Automático Puro
- RCASA – Regime de Cantonamento Automático com Sinais Avançados
- RCI – Regime de Cantonamento Interpostos
- RCT – Regime de Cantonamento Telefónico
- RCTS – Regime de Cantonamento Telefónico Simplificado
- SISE – Regime Informatizado Simplificado de Exploração
- S/R – Sem restrições de circulação
- C/R – Com restrições de circulação

Os comboios constituídos por veículos motorizados especiais com restrições, não podem ser expedidos sem que seja confirmada a chegada ou passagem do comboio precedente pela Dependência seguinte guarnecida ou telecomandada.

De igual modo, após a expedição de um comboio com estas características, o Responsável pela Circulação da Dependência expedidora deve suspender a circulação na mesma via e sentido até ter a confirmação da sua chegada ou passagem pela Dependência seguinte, guarnecida ou telecomandada.

Nas Dependência dotadas de agulhas motorizadas, a entrada, e a saída dos veículos das Classes B e C é efetuada com recurso à inibição do movimento das agulhas que integram o percurso efetivo do itinerário estabelecido. O bloqueio só pode ser anulado após confirmação que o Veículo está resguardado ou já se encontra na plena via.

61.1. CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS EM LINHAS EQUIPADAS COM CONVEL

A expedição dos veículos motorizados especiais, em linhas equipadas com CONVEL, onde vigorem os Regimes de exploração de Cantonamento Automático Puro (RCAP), de Cantonamento Automático com Sinais Avançados (RCASA) e de Cantonamento Interpostos (RCI), só é autorizada após garantia de que se encontra livre o itinerário até uma estação a jusante, necessariamente guarnecida ou telecomandada.

O início da marcha ou o seu reinício após paragem numa estação, é precedido de uma autorização para retoma de marcha do Responsável pela Circulação com indicação do troço livre a percorrer, via contacto telefónico (comunicado como previsto no ponto 59) com o Maquinista, efetuado e registado nos seguintes termos:

“Responsável pela Circulação _____ no CCO/PCS de _____, ao Maquinista do Comboio n.º _____ na Linha _____ da estação de _____.
O Sinal¹ _____ encontra-se aberto. Está autorizado a circular até à estação de _____, onde fará paragem na linha _____. Confirme.”

- **Confirmação do Maquinista:**

“Maquinista do Comboio n.º _____ na Linha _____ da estação de _____, ao Responsável pela Circulação em _____.
Confirmo que o sinal¹ _____ está aberto e vou iniciar/reiniciar a marcha até à estação de _____ onde efetuarei paragem na linha _____.”

As condições de receção do VME nas estações onde efetua paragem são as seguintes:

- Caso a linha da estação esteja dotada de Sinal de Saída, o VME é recebido com o Sinal de Saída fechado.
- Caso a linha da estação não esteja dotada de Sinal de Saída, o VME é recebido com Sinal Portátil de Paragem.

O GI deve complementar através de documento regulamentar as condições específicas indicadas neste ponto.

¹ A informação relativa à abertura do sinal é dispensada quando a linha onde se encontra o VME não tenha Sinal de Saída ou o Sinal por avaria se encontra na posição de fechado.

61.2. MOVIMENTOS NAS LINHAS DAS DEPENDÊNCIAS

Nas linhas das Dependências, os veículos motorizados especiais não podem sair das linhas de resguardo onde se encontrem estacionados ou efetuar qualquer movimento sem que seja dada pelo Responsável pela Circulação no CCO ou na Dependência a devida autorização.

Nos casos em que não é permitida a circulação dos veículos em via aberta à exploração permitir-se-á a sua movimentação nas linhas de resguardo e no itinerário de acesso/saída dos troços de via interdita, desde que o Responsável pela Circulação (CCO / Dependência) garanta a inibição do movimento das Agulhas Motorizadas interessadas nos respetivos itinerários.

61.3. PARTIDA DAS ESTAÇÕES

Não é permitida a partida dos VME de uma estação, antes da hora fixada no horário.

61.4. APROXIMAÇÃO ÀS PASSAGENS DE NÍVEL

61.4.1. PASSAGENS DE NÍVEL GUARNECIDAS

Qualquer que seja o Regime de Exploração em vigor, antes da expedição de veículos motorizados especiais, das classes B e C, o Responsável pela Circulação deve fazer o aviso telefónico das circulações, a todas as passagens de nível guarnecidas.

Sempre que não seja possível confirmar o aviso às Passagens de Nível, antes da expedição destes veículos motorizados especiais, os Maquinistas serão avisados, através de Modelo próprio, para abordar as passagens de nível em *Marcha à Vista*.

Nestes casos, os Maquinistas devem condicionar a marcha e estar preparados para efetuar paragem antes de atingir as Passagens de Nível, caso estas não se encontrem fechadas ao tráfego rodoviário.

Apenas será permitida a passagem após o Maquinista verificar que a passagem de nível se encontra fechada ao tráfego rodoviário e de que a via se encontra completamente desimpedida, permitindo a passagem em segurança.

61.4.2. PASSAGENS DE NÍVEL AUTOMÁTICAS

Qualquer que seja o Regime de Exploração em vigor, antes da expedição de veículos motorizados especiais das classes B e C o CCO ou as Dependências avisam os Maquinistas desses veículos, através de Modelo próprio, das passagens de nível automáticas (desguarnecidas), dado que estas poderão encontrar-se abertas ao tráfego rodoviário.

Os Maquinistas devem abordar as passagens de nível em *Marcha à Vista* e deverão estar preparados para efetuar paragem antes de as atingir, caso estas não se encontrem fechadas ao tráfego rodoviário.

Apenas é permitida a passagem, após o Maquinista verificar que a passagem de nível se encontra fechada ao tráfego rodoviário e que a via se encontra completamente desimpedida permitindo a passagem em segurança.

62. AGENTES AUTORIZADOS NA CONDUÇÃO E ACOMPANHAMENTO DOS VME

Os agentes autorizados na condução e acompanhamento destes veículos são aqueles que se encontram habilitados conforme legislação em vigor aplicando-se todas as regras presentes neste capítulo e demais regulamentação.

O Maquinista e o Agente de Acompanhamento devem desempenhar a função em exclusividade.

62.1. FUNÇÃO DOS AGENTES DE ACOMPANHAMENTO

O Agente de Acompanhamento, antes do início da marcha do veículo, deve receber instruções do Maquinista sobre a forma de como deve parar e imobilizar o veículo.

Quando o veículo estiver em movimento, o Agente de Acompanhamento deve estar localizado numa posição que lhe permita um fácil manuseamento de uma válvula de emergência e uma boa visibilidade sobre a via/sinalização e o velocímetro, não podendo desempenhar outras atividades para além daquelas de apoio à condução.

Em caso de doença súbita, de acidente ou de qualquer outra causa de que resulte a incapacidade do Maquinista do veículo, deve proceder do seguinte modo:

- Efetuar a imediata paragem e a imobilização do veículo;
- Fazer a proteção da circulação detida, nas condições regulamentares;
- Informar o CCO ou a estação e pedir socorro, se for necessário.

63. DISPENSA DE CONHECIMENTO DE ITINERÁRIO POR PARTE DO MAQUINISTA

Apenas em serviços únicos excecionais se permite que um Maquinista que não seja detentor de habilitação para conduzir num determinado itinerário possa fazê-lo, desde que acompanhado por outro Maquinista, titular de habilitação válida para o itinerário em causa.

Este agente deve tomar as providências necessárias para que a condução do veículo se efetue com segurança, instruindo o Maquinista do veículo das condições de circulação daquele itinerário.

64. CARGAS E DESCARGAS DE MATERIAIS

Quando for necessária a paragem de um veículo especial em plena via, para efetuar o serviço em título, deve a mesma ser indicada na marcha de circulação.

Lisboa, de de

IMT, I.P.

A Chefe do Departamento de Equipamentos e Infraestruturas de
Transportes

Draft