

IMTT	Instituto da Mobilidade e dos Transporte Terrestres, I.P.	RGS XII
		1º Aditamento
Divulgação: ⇒ GESTOR DA INFRAESTRUTURA; ⇒ EMPRESAS DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO; ⇒ EMPRESAS PRESTADORAS DE SERVIÇOS.		<u>Entrada em vigor</u> 16 de Setembro de 2012

1º Aditamento **ao** **REGULAMENTO GERAL DE SEGURANÇA XII** **Vias Interditas à Circulação**

1. O presente Aditamento tem por finalidade atualizar o R.G.S. XII nos seguintes pontos:

- Ponto 2.2 «Dono da Obra» - No 4º item do ponto 2.2.1, retiradas as designação das categorias que desempenham a função, estabelece-se que deve ser um agente da REFER com qualificação adequada e no 5º item, que pode desempenhar as funções de Controlador de Via Interdita;
- Ponto 2.3.2 alínea l) estabelece a colocação de petardos e sinal portátil, no caso de uma estação de testa da via interdita no cantonamento telefónico se encontrar desguarnecida;
- Ponto 2.4.2 «Controlador de Via Interdita» – retiradas as designação das categorias que desempenham a função, estabelece-se que deve ser um agente da REFER com qualificação adequada;
- Novo ponto 2.4.7 – estabelece que as funções de Controlador de Via Interdita, quando executadas pelo Dono da Obra, restringem-se às situações previstas na alínea a) do ponto 2.4.5;

- Ponto 2.6.4 alínea b) – movimentação de agulhas nas estações testa de via interdita – clarificação de competências;
 - Ponto 4.1:
 - alínea e) – dispensa da confirmação de proteção de uma estação testa em cantonamento telefónico em situação de desguarnecimento;
 - alínea f) – alterada a fórmula do telefonema registado que estabelece a interdição de via, no sentido de prever o estabelecimento da via única, com um comboio a circular.
 - Novo ponto 6.1.1 – manobra de agulhas em troços de via interdita.
2. Assim, são distribuídas as páginas 3/4 (índice), 7/8, 13/14, 15/16, 17/18, 25/26, 27/28 e 29/30 que substituem as de igual numeração.

Lisboa, 06 de setembro de 2012

IMTT, I.P.

O Diretor de Serviços de Regulação Técnica e de Segurança

a) José Pinheiro

a) Assinado no original

□

ÍNDICE

1.	DISPOSIÇÕES GERAIS.....	5
2.	DESIGNAÇÃO E FUNÇÕES DOS AGENTES EM SERVIÇO NA VIA INTERDITA	7
3.	DOCUMENTAÇÃO UTILIZADA NO SERVIÇO DE VIA INTERDITA.....	21
4.	ESTABELECIMENTO DE INTERDIÇÃO DE VIA	24
5.	ENTRADA DE COMBOIOS DE SERVIÇO, VEÍCULOS MOTORIZADOS ESPECIAIS CIRCULANDO SOBRE CARRIS, PARA A VIA INTERDITA....	27
6.	DESLOCAÇÃO DO MATERIAL CIRCULANTE EM SERVIÇO NA VIA INTERDITA.....	28
7.	SERVIÇO E ESTACIONAMENTO DE UNIDADES MOTORAS, VEÍCULOS MOTORIZADOS ESPECIAIS E DE MATERIAL REBOCADO NA VIA INTERDITA.....	30
8.	LEVANTAMENTO DA INTERDIÇÃO DE VIA.....	31
9.	LEVANTAMENTO PARCIAL DUMA INTERDIÇÃO DE VIA.....	34
10.	INTERDIÇÕES DE VIA SEQUENCIAIS E PARCIALMENTE SOBREPOSTAS.....	36
11.	ESTABELECIMENTO DE INTERDIÇÃO DE VIA ENTRE UMA ESTAÇÃO E UM PK (PLENA VIA)	38
12.	INTERDIÇÃO DE VIA PREVISTA DE LONGA DURAÇÃO	39
13.	DISPOSIÇÃO TRANSITÓRIA	40

ANEXOS

ANEXO 1 – Boletim de Via Interdita

ANEXO 2 – Pedido de Corte e Restabelecimento de Tensão na Catenária para Trabalhos.

ANEXO 3 – Pedido de Interdição de Via e Conclusão dos Trabalhos

ANEXO 4 – Saída e Resguardo de Material Circulante em Serviço na Via Interdita

ANEXO 5 – Diagrama de Controlo – Material Circulante em Serviço na Via Interdita

ANEXO 6 – Regulamentação Associada ao RGS XII

ANEXO 7 – Desempenho da função de “Condutor em Via Interdita”

1.3.4 Em via múltipla com três ou mais vias, explorada em cantonamento automático com bloco orientável, sujeita a interdição de uma ou mais vias para trabalhos, será respeitada na(s) via(s) em exploração a regulamentação aplicável.

1.3.5 Em linhas eletrificadas, a interdição de via poderá exigir ou não o corte de tensão na catenária.

1.4 Abreviaturas

- ⇒ **CCO** – Centro de Comando Operacional;
- ⇒ **PRT** – Posto Regional de Telecomando;
- ⇒ **PCS** – Posto de Concentração de Sinalização;
- ⇒ **OS** – Ordem de Serviço;

2. DESIGNAÇÃO E FUNÇÕES DOS AGENTES EM SERVIÇO NA VIA INTERDITA

2.1 Agentes na via interdita

A execução de trabalhos com segurança, dentro da via interdita, exige que se considerem por regra os seguintes agentes:

- Representante do Dono da Obra; adiante designado por «**Dono da Obra**»;
- **Chefe dos Trabalhos;**
- **Controlador de Via Interdita;**
- **Piloto de Via Interdita;**
- **Condutor em Via Interdita;**
- **Responsável de Catenária.**
- O «**Dono da Obra**», o **Controlador de Via Interdita**, e o **Responsável de Catenária**, pertencem obrigatoriamente à REFER, podendo os restantes agentes pertencer ao Empreiteiro.

2.2 «Dono da Obra»

2.2.1 O «Dono da Obra» é o representante da REFER que superintende no local a atuação dos intervenientes nos trabalhos, e verifica se as normas regulamentares de segurança em vigor na REFER, bem como outra legislação aplicável, estão a ser devidamente observadas, sem prejuízo das responsabilidades atribuídas ao executor dos trabalhos derivadas da legislação em vigor e do Plano de Segurança e Saúde da Obra.

⇒ Em trabalhos executados por pessoal da REFER, o «Dono da Obra» pode acumular as suas funções com as de Chefe dos Trabalhos:

⇒ Em trabalhos de catenária e/ou energia de tração ou outros que não coloquem em causa a segurança ferroviária e onde apenas intervenha um Chefe dos Trabalhos, o «Dono da Obra», desde que devidamente habilitado, pode acumular as funções de Responsável de Catenária.

⇒ Quando numa via interdita são realizados trabalhos por diferentes empreiteiros em que cada um tem o seu Chefe de Trabalhos, a superintendência dos mesmos compete ao «Dono da Obra».

⇒ O «Dono da Obra» é um agente da REFER, com qualificação adequada a tarefa, e com um nível de acordo com a exigência dos trabalhos, proposto pelo Órgão da REFER responsável pelos trabalhos e nomeado em Ordem de Serviço.

⇒ Desde que devidamente habilitado e designado em Ordem de Serviço, pode acumular a função de Controlador de Via Interdita, em trabalhos considerados simples, limitado pelas condições definidas no ponto 2.4.7.

⇒ Para os casos de interdição de via imprevista, nomeadamente em acidentes, incidentes ou avarias nas infraestruturas, o Chefe dos Trabalhos / «Dono da Obra» será designado pelo Órgão interveniente, Conservação ou outro.

2.2.2 Compete ao «Dono da Obra» zelar pelo correto desenvolvimento dos trabalhos, nomeadamente:

a) Convocar com, a devida antecedência, os agentes envolvidos na interdição, quer da REFER quer do(s) Empreiteiro(s), para coordenação das atividades a desenvolver durante a interdição, nomeadamente a definição:

⇒ Dos limites do(s) trabalho(s) de cada um dos intervenientes e confirmação dos postes - limite e sinais principais;

via), e cabeça com grampo de pressão ou aperto mecânico.

g) Garantir em todas as circunstâncias a continuidade do **circuito de retorno da corrente elétrica de tração e sistema de terra de proteção**.

h) Salvar a **integridade de todos os equipamentos** instalados na via e suas proximidades, incluindo cabos subterrâneos.

i) Assegurar, através do pessoal afeto aos trabalhos, nomeadamente dos Condutores em Via Interdita e Pilotos de Via Interdita, que todas as deslocações e movimentações de material na via interdita se processem **em segurança**, designadamente no movimento sobre Passagens de Nível e Aparelhos de Mudança de Via.

j) Não permitir qualquer **interferência no gabarito** da(s) via(s) contígua(s) em exploração.

k) Manter informado o «Dono da Obra» sobre o decorrer dos trabalhos, nomeadamente em casos de anomalias, e periodicamente sobre a previsão do termo da via interdita.

l) No cantonamento telefónico no caso de uma das estações testas se encontrar desguarnecida, garantir a colocação de petardos e de um sinal portátil de paragem, a 200 metros a jusante do ponto quilométrico dos trabalhos;

m) Garantir a **segurança de todo o pessoal em trabalhos** na via interdita, muito especialmente quando existam linhas contíguas em exploração ferroviária.

n) Garantir perante o «Dono da Obra» que as infraestruturas, após o termo dos trabalhos, **estão em condições de segurança** para a sua reposição em exploração ferroviária, incluindo a não existência de equipamento e veículos rodoviários, indicando as restrições julgadas necessárias. Esta comunicação será feita em impresso próprio (Anexo 3).

o) Permanecer na obra até que a primeira circulação percorra o troço de via entre as estações que foram testa de via interdita, após a sua reposição em exploração ferroviária.

2.3.3 Sempre que se trate de equipas multidisciplinares (via, sinalização, catenária, etc), de uma só entidade, é **designado apenas um Chefe de Trabalhos, por turno**, que coordena e estabelece os contactos necessários à realização dos trabalhos, e o(s) seu(s) nome(s) e turnos devem constar em Ordem de Serviço.

2.4 Controlador de Via Interdita

2.4.1 O Controlador de Via Interdita é um dos adjuntos do «Dono da Obra», que tem por funções a coordenação de toda a atividade de circulação inerente à realização dos trabalhos no que respeita a manobras, entradas e saídas do material circulante em serviço nas vias interditas.

2.4.2 Salvo os casos previstos no ponto 2.4.5 é sempre um agente da REFER com qualificação adequada, segundo a exigência dos trabalhos, nomeado pelo Órgão competente da REFER e o seu nome deve constar em Ordem de Serviço.

2.4.3 Caso a duração da interdição de via exija mais do que um Controlador de Via Interdita, devem os seus nomes e turnos constar em Ordem de Serviço.

2.4.4 O Controlador de Via Interdita pode ser coadjuvado por agentes da circulação, adiante designados por Delegados do Controlador de Via Interdita.

2.4.5 As funções de Controlador de Via Interdita podem ser assumidas por um Agente da Circulação, designado em OS, em serviço na estação testa ou intermédia da Via Interdita ou noutra instalação que disponha de equipamento para comandar/controlar o troço interdito, nos seguintes casos:

a) Em trabalhos, onde apenas intervenham por cada Ordem de Serviço:

- Um comboio de serviço;

ou

- Até duas unidades motoras/veículos motorizados especiais.

b) Nos trabalhos realizados em linhas de via única, dupla, ou múltipla, com interrupção total da circulação, ou ainda em linhas de estação, nos casos a determinar pelo Órgão competente da Circulação.

2.4.5.1 Quando para as funções de Controlador de Via Interdita for designado um Agente da Circulação em serviço no CCO, durante o período de vigência da OS deve exercer esta função em exclusividade.

2.4.6 Nas interdições de via imprevistas resultantes de anomalias que obriguem a uma interdição imediata da circulação, as funções de Controlador de Via Interdita podem ser assumidas por um dos Responsáveis pela Circulação numa estação testa ou intermédia de Via Interdita.

2.4.7 As funções de Controlador de Via Interdita, quando executadas pelo Dono da Obra, restringem-se às situações previstas na alínea a) do ponto 2.4.5. Nestas situações, é dispensado o preenchimento do modelo 99-590 – Saída e Resguardo de Material Circulante em Serviço na Via Interdita.

2.4.8 Ao **Controlador de Via Interdita** compete:

- a) Colaborar e atuar sob orientação do «Dono da Obra», tendo em conta as determinações expressas no **Programa dos Trabalhos**.
- b) Providenciar a prévia formação e preparação dos comboios de serviço, unidades motoras e/ou veículos motorizados especiais, e autorizar a sua **entrada correta e oportuna** na via interdita, após estarem reunidas todas as condições de segurança.
- c) Controlar **todas as entradas** na via interdita de material circulante através da entrega do Boletim de Via Interdita ao(s) Piloto(s) ou Conductor(es) de unidades motoras e/ou veículos motorizados especiais, incluindo veículos do tipo "Rail Route" que possam aceder à via interdita em plena via.
- d) Fiscalizar, quando o entender necessário, que os condutores/operadores dos veículos/unidades motoras e os Pilotos de Via Interdita em serviço na via interdita estão devidamente habilitados e que os veículos dispõem de autorização regulamentar para circulação.
- e) Controlar a saída da via interdita dos comboios de serviço, máquinas e veículos motorizados especiais circulando sobre carris, através da devolução dos Boletins de Via Interdita e providenciar o seu resguardo.
- f) Em caso de **acidente ou incidente** que possa pôr em causa a circulação nas vias contíguas em exploração ferroviária ou possa atrasar o levantamento da via interdita, dar imediato conhecimento ao CCO.

g) Permanecer no local até que a primeira circulação percorra o troço de via entre as estações que foram testa de via interdita após a sua reposição em exploração ferroviária.

h) Ficar geralmente situado na estação onde predominantemente entra e sai o material circulante da via interdita.

Pode, contudo, situar-se noutro local desde que se entenda conveniente para o serviço.

2.5 Piloto de Via Interdita

2.5.1 Agente que, sempre que possível na cabina de condução, orienta e acompanha, segundo diretivas do Chefe dos Trabalhos todas as deslocações do material dentro da via interdita de **acordo com as normas de segurança em vigor**.

2.5.2 A nomeação dos Pilotos de Via Interdita é da responsabilidade do Chefe dos Trabalhos com o acordo do «Dono da Obra».

2.5.3 Os **Pilotos de Via Interdita** têm que possuir aptidão profissional, física e psicológica para o desempenho das suas funções, nomeadamente:

a) Conhecimento das disposições regulamentares aplicáveis, em vigor na REFER.

b) Conhecer a linha onde vai movimentar-se, nomeadamente localização de passagens de nível, sinais fixos de via e perfil da linha.

c) Estar apto a **imobilizar o veículo que acompanhar**, nos casos em que este seja tripulado por um único agente, recebendo deste, previamente, as devidas instruções.

d) Estar apto a proteger as vias contíguas àquela em que decorrem os trabalhos, na eventualidade do gabarito destas ser **intempestivamente ocupado** (descarrilamento, choque, etc).

2.5.4 Os Pilotos de Via Interdita devem dispor de:

⇒ Sinais portáteis de paragem;

⇒ Petardos;

⇒ Avisador sonoro adequado;

⇒ Radiocomunicadores (quando justificado).

2.5.5 O Piloto de Via Interdita deve ser detentor de documento habilitador emitido pelo IMTT para o desempenho das suas funções, competindo-lhe nomeadamente:

- a) Entrar na via interdita após autorização, e somente quando for portador do Boletim de Via Interdita, do qual dará conhecimento ao Condutor em Via Interdita, se for o caso.
- b) Devolver o Boletim de Via Interdita ao Controlador de Via Interdita ou seu Delegado após saída da via interdita.
- c) Em caso de incapacidade súbita do condutor do veículo que acompanha, ou sempre que por motivo imprevisto fique material circulante imobilizado na via interdita, deve **imobilizar e proteger** o material circulante, e dar conhecimento imediato ao Chefe dos Trabalhos.
- d) Fazer cumprir a Regulamentação de Passagens de Nível em vigor que se mantém integralmente válida nas vias interditas.
- e) Fazer cumprir toda a regulamentação em vigor, quando aplicável à via interdita.
- f) Proteger imediatamente as linhas contíguas em exploração ferroviária, sempre que se verifique interferência intempestiva no seu gabarito. Deverá tentar a todo o custo fazer parar qualquer circulação antes de atingir o obstáculo, e dar conhecimento imediato ao Chefe dos Trabalhos.
- g) Zelar para que os sinais de presença dos veículos se mantenham em boas condições de visibilidade à distância mínima de 200 metros.

2.6 Condutor em Via Interdita

2.6.1 Agente detentor de documento habilitador emitido pelo IMTT para a condução de unidades motoras e/ou veículos motorizados especiais.

2.6.2 Classificam-se em duas categorias:

- a) Condutores com habilitação adequada à condução e operação das respetivas unidades motoras e/ou veículos motorizados especiais, mas **sem a formação regulamentar adequada** descrita no ponto 2.5.3.

b) Condutores que, tendo as habilitações da categoria anterior, **também possuem a formação regulamentar** exigida no ponto 2.5.3.

Neste caso, é dispensado o acompanhamento por Piloto de Via Interdita.

No entanto, toda a unidade motora e/ou veículo motorizado especial **não dotado de dispositivo de Homem Morto** ou que, possuindo-o, esteja fora de serviço, deve ser acompanhada na cabina de condução por um segundo agente (Piloto de Via Interdita ou não), apto para realizar as medidas previstas no ponto 6.4.

2.6.3 Aos Condutores em Via Interdita é proibido realizar qualquer movimento que ultrapasse os limites da zona interdita sem autorização do responsável pela circulação da estação, diretamente ou através do Piloto de Via Interdita, conforme o caso.

2.6.4 Aos **Condutores em Via Interdita**, compete:

a) Permanecer em funções, na cabina de condução ou em plataforma acoplada, desde que nessa plataforma disponha de meios de comando e controlo do veículo.

Os condutores em Via Interdita só poderão abandonar a cabina de condução ou a plataforma referida, em casos especiais em que lhes seja imperativo executar as tarefas fora de ambas.

Contudo, nestas circunstâncias deverão assegurar, previamente, a devida imobilização, permanente, do respetivo veículo.

b) Nas estações testa de via interdita, sempre que necessário, pedir diretamente, ou através do Piloto de Via Interdita, ao Responsável pela Circulação da Estação / Operador de CCO, conforme o caso, a movimentação de agulhas ou a realização de itinerários principais ou de manobras.

2.6.5 Aos Condutores em Via Interdita com formação regulamentar prevista no ponto 2.5.3, compete ainda:

a) Entrar na via interdita somente após autorização, e quando for portador do Boletim de Via Interdita.

d) De posse do pedido de interdição de via, e segundo a situação da circulação, o CCO determina às estações interessadas qual a última circulação a passar antes da interdição da via.

e) Na proximidade da hora prevista para o início da interdição de via, o CCO certifica-se das seguintes situações:

⇒ Confirmação pela(s) estação(ões) interessada(s), operador de CCO / PCS, de que no troço de via que vai ficar interdito não existe nenhum comboio em circulação.

⇒ Confirmação das protecções longitudinais e transversais das estações testa de via interdita e intermédias, se existirem.

Permite-se que, em linhas ou troços de linha explorados em **cantonamento telefónico, uma das estações testa** de via interdita, se encontre em período de desguarnecimento desde que por aí, não se verifiquem entradas / saídas de material. **Neste caso**, bem como em linhas ou troços de linha explorados em **cantonamento automático (sem bloco orientável)** no caso de a(s) estação(ões) intermédia(s) se encontrar(em) em período de desguarnecimento, **dispensa-se a confirmação das protecções**, uma vez que as mesmas estão garantidas pela ausência de circulação e/ou movimentos de manobra.

⇒ Nas linhas e troços de linha exploradas com sinalização de comando centralizado, as protecções nas estações testa e intermédias, se houver, são asseguradas pelo(s) Operador(es) de CCO / PCS, desde que os sistemas de sinalização e telecomunicações se encontrem em funcionamento normal.

⇒ No caso de uma estação testa guarnecida não dispor de sinalização apropriada que garanta, na situação de via interdita, a protecção desta e da própria estação, o Responsável pela Circulação desta estação testa, logo que o material afecto aos trabalhos dê entrada na via interdita, providenciará para que seja colocado, nesta linha, um sinal de paragem que proíba quaisquer entradas ou saídas da via interdita. O referido sinal deverá, **sempre que possível**, ser colocado para além da primeira agulha ou cruzamento, a uma distância que permita a execução de manobras na estação, designadamente as mudanças de via dos comboios em exploração.

Este sinal só pode ser retirado:

- Transitoriamente para entrada e saída de material na via interdita pelo tempo estritamente necessário, e com conhecimento do Controlador de Via Interdita;

- Definitivamente após levantamento da interdição de via;

⇒ Confirmação do PRT da hora a que foi desligada a tensão na catenária, se os trabalhos exigirem corte de tensão;

f) Na posse dos dados da alínea anterior, e se nada se opuser, o CCO estabelece a interdição de via e transmite o seguinte telefonema registado:

" C.C.O. de _____ à (s) estação (ões) / Operador de CCO / PCS de _____ e _____ (*estações de serviço no troço de via única temporária*). Em conformidade com o que se determina na _____ (*designação do documento da Exploração*), fica(m) interdita(s) à circulação de comboios a(s) via(s) _____ (*ascendente ou descendente*) entre as estações de _____ e _____, (estações testa) a partir das _____ H _____ min.

Fica estabelecida a circulação pela via _____ (*ascendente ou descendente*) em via única temporária, em regime de cantonamento _____.

O primeiro comboio a circular na via única é o n.º _____.

O comboio em circulação na via única é o n.º _____.

Assinatura

g) No caso de linhas de via múltipla, o CCO estabelece, de acordo com a regulamentação aplicável, o regime de exploração na via ou vias ao serviço;

h) Uma das estações da via interdita, o CCO, ou o PCS, comunicará ao «Dono da Obra» que a via se encontra interdita à exploração ferroviária procedendo nos seguintes termos:

- Entregando ou enviando ao «Dono da Obra» cópia assinada e carimbada do respectivo telefonema registado recebido do CCO;

- Procedendo à sua retransmissão nos casos em que o «Dono da Obra» se encontre à distância e disponha de telefone ou outro meio de comunicação;

4.2 Cumpridas estas disposições, fica desde logo autorizada a entrada na via interdita a todo o material necessário à execução dos trabalhos programados, nas condições previstas para o efeito.

Nos casos em que seja exigido corte de tensão na catenária, os trabalhos só poderão ter início **depois de efectuadas todas as ligações à terra** necessárias à protecção de pessoas e equipamentos.

4.3 Nos casos de **interdição de via imprevista**, podem os Órgãos interessados pedir directamente ao CCO respectivo o estabelecimento de interdição de via imprevista e bem assim o acesso à mesma do material necessário aos trabalhos a executar.

O órgão requisitante designará o «Dono da Obra» e acordará com o CCO todos os pormenores relativos à sua execução, designadamente:

- a) Estações testa da via a interditar;
- b) Hora de início e, sempre que possível, a previsão do fim da interdição de via;
- c) Estações de entrada e saída dos comboios de serviço, veículos motorizados especiais circulando sobre carris, que sejam utilizados no serviço da via interdita.

5. ENTRADA DE COMBOIOS DE SERVIÇO, VEÍCULOS MOTORIZADOS ESPECIAIS CIRCULANDO SOBRE CARRIS, PARA A VIA INTERDITA

5.1 Ao Responsável de Circulação da Estação de entrada do material na via interdita compete:

- a) Providenciar atempadamente para que a ordem correcta de entrada de todo o material circulante na via interdita se encontre de acordo com o solicitado pelo Controlador de Via Interdita;
- b) Certificar-se de que a via se encontra interdita à exploração ferroviária, e que o "itinerário" de acesso à via interdita se encontra correctamente estabelecido;
- c) Avisar telefonicamente as passagens de nível guarnecidas, situadas no troço de via interdita, sempre que o material expedido as atinja, ou as possa influenciar;

5.2 Ao Controlador de Via Interdita compete:

- a) Certificar-se junto dos respectivos agentes de condução de que o material a rebocar se encontra nas condições regulamentares, nomeadamente no que diz respeito a carga, frenagem e engatagem dos veículos;

b) Controlar e autorizar a entrada na via interdita de todo o material circulante, veículos motorizados especiais circulando sobre carris, procedendo à entrega dos respectivos Boletins Via Interdita aos Pilotos ou Condutores em Via Interdita;

c) Sempre que um comboio de serviço ou veículo motorizado especial entre na via interdita numa estação diferente daquela onde se encontra o Controlador de Via Interdita, deve transmitir o seguinte telefonema registado:

" Controlador de Via Interdita, nomeado em O.S. nº_____, ao Responsável / Agente de Circulação da estação de_____ às _____h_____m. Fica autorizado a estabelecer o Boletim de Via Interdita e permitir a entrada na via interdita (<i>especificar o material circulante</i>) _____. Assinatura
--

d) Confirmar através da recepção de telefonema registado o número dos Boletins de Via Interdita estabelecidos.

5.3 Aos Condutores em Via Interdita, como responsáveis pela condução do material circulante que tripulam, antes de dar entrada na via interdita, compete-lhes, com a colaboração do Piloto de Via Interdita, se for o caso:

a) Verificar se o peso-freio do material satisfaz pelo menos o valor que a tabela de frenagem prescreve para os comboios T 50;

b) Assegurar-se de que a frenagem e outras medidas de segurança relativas à composição do material se encontram de acordo com as prescrições regulamentares em vigor;

c) Obter o Boletim de Via Interdita, e autorização para a entrada na via interdita;

6. DESLOCAÇÃO DO MATERIAL CIRCULANTE EM SERVIÇO NA VIA INTERDITA

6.1 Toda a movimentação de material circulante na via interdita, incluindo todas as deslocações de e para o local dos trabalhos, são da responsabilidade do Chefe dos Trabalhos.

6.1.1 Em linhas exploradas em cantonamento automático com bloco orientável, sempre que seja necessário manobrar agulhas no troço de via interdito (plena via ou em estações intermédias), com a **sinalização ao serviço**, deve solicitar ao Operador da Mesa de Operações, através do «Dono da Obra», a sua manobra. No caso de a sinalização se encontrar **fora de serviço** não permitindo a manobra de agulhas por telecomando, deve solicitar ao pessoal da sinalização, no local, a manobra manual das agulhas.

6.2 Todas as deslocações de material circulante, dentro da via interdita, são realizadas em regime de **Marcha à Vista**.

6.3 Não é permitida a entrada na via interdita a qualquer tipo de veículo que circule sobre carris, sem que o Piloto ou Condutor em Via Interdita seja portador do Boletim de Via Interdita. Para veículos tipo "Rail Route" que **entrem através de passagem de nível ou outro ponto em plena via**, o Boletim de Via Interdita deve ser levantado junto do Controlador de Via Interdita ou seu Delegado pelo Piloto/Condutor em Via Interdita, ou em alternativa pelo Chefe dos Trabalhos.

6.4 Todos os veículos ferroviários motorizados que não sejam dotados de dispositivo de **Homem Morto**, ou em que este se encontre fora de serviço, deverão levar na cabina de condução um segundo agente que, em caso de incapacidade súbita do seu condutor, esteja apto a tomar as seguintes medidas:

- a) Efectuar a imediata imobilização do veículo;
- b) Proteger regulamentarmente o veículo pela frente e pela cauda;
- c) Dar conhecimento ao Chefe dos Trabalhos.

6.5 O pessoal de condução de unidades motoras, ou outro material circulante, deve tomar as máximas precauções nas zonas de Aparelhos de Mudança de Via e no atravessamento de **passagens de nível** dentro da via interdita. Neste caso deve accionar o sinal sonoro à sua aproximação e parar antes, no caso de as barreiras ou cancelas se encontrarem abertas.

6.6 Em qualquer comboio que execute movimentos de recuo na via interdita, o primeiro veículo no sentido da marcha deve, sempre que

possível, possuir freio automático ao serviço e/ou válvula de emergência. O Agente aí em serviço deve ser portador dos sinais previstos no ponto 2.5.4 do presente Regulamento, devendo ser observado o que se encontra regulamentado para o **regime de manobras**.

6.7 Quando forem utilizadas comunicações rádio, nos movimentos de recuo de comboios de serviço na via interdita, entre o agente que segue no primeiro veículo no sentido da marcha e o agente da cabina de condução, estas comunicações devem obedecer às regras prescritas para o regime de manobras.

6.8 A indicação transmitida pelos sinais situados na via interdita ou dentro de uma linha interdita, com excepção dos sinais de velocidade máxima autorizada, não condicionam a marcha do material circulante, devendo os condutores em Via Interdita verificar a posição das agulhas situadas no itinerário. **Exceptuam-se os sinais principais das estações testa de via interdita ou os sinais limites de linha interdita** para os quais a indicação por eles transmitida deve ser rigorosamente cumprida.

7. SERVIÇO E ESTACIONAMENTO DE UNIDADES MOTORAS, VEÍCULOS MOTORIZADOS ESPECIAIS E DE MATERIAL REBOCADO NA VIA INTERDITA

7.1 Após a chegada do material à zona onde decorrem os trabalhos, qualquer movimento de avanço e/ou recuo, é sempre dirigido por pessoal qualificado sob a responsabilidade do Chefe dos Trabalhos.

7.2 Toda a maquinaria e comboios de serviço afectos a trabalhos devem manter sinais de presença, visíveis à distância mínima de 200 m, durante a noite e durante o dia.

7.3 Quando a posição de qualquer máquina ou comboio de serviço possa constituir perigo para o restante material circulante, nomeadamente por falta de visibilidade, deve ser protegido com sinais portáteis colocados à distância de 200 metros.

7.4 No estacionamento prolongado (superior a 1 hora) de comboios de serviço, ou veículos motorizados especiais na via interdita, o Conductor em Via Interdita, para além de manter o freio automático apertado, deve