

CONSIGNA	A / C
	Nº 02/18
CONSIGNA PARA LA REGULACIÓN DE LAS OPERACIONES EN LA RFIG ADMINISTRADA POR LA AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER	

Santander, 30 de abril de 2018

Organismo: Autoridad Portuaria de Santander.

Objeto: Regular las operaciones en la RFIG administrada por la AP de Santander

APLICACIÓN

Fecha: 1 de junio de 2018

Ámbito: RFIG administrada por la AP de Santander

Documentos conexos: Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF)
Libro de Normas de Circulación Ferroviaria en Puertos (LNCFP)
(pendiente aprobación)

Documentos anulados: Consigna A / C 001/2018, 16 de febrero de 2018

ÍNDICE

1.	OBJETO.....	3
2.	DOCUMENTOS RELACIONADOS	3
3.	INSTALACIONES FERROVIARIAS DEL PUERTO DE SANTANDER	3
	3.1 DESCRIPCIÓN DE LAS INSTALACIONES DE SEGURIDAD.....	4
4.	CIRCULACIÓN DE TRENES Y MANIOBRAS EN EL PUERTO	5
	4.1 NORMAS GENERALES	5
	4.2. PRESCRIPCIÓN DE SEGURIDAD EN EL ACCESO/SALIDA DE LA ZONA PORTUARIA	6
	4.3. PLANIFICACIÓN Y COORDINACIÓN DE OPERACIONES	6
	4.4. SOLICITUD/INFORMACIÓN DE LA PROGRAMACIÓN MENSUAL DE CIRCULACIONES DE LAS EE.FF. A LA APS	7
	4.5. MODIFICACIONES SOBRE LA PROGRAMACIÓN DE CIRCULACIONES	7
	4.6. CRITERIOS DE REGULACIÓN.	7
	4.7. OPERATIVA Y CONDICIONES DE CIRCULACIÓN Y MANIOBRAS.....	8
	4.8. ESTANCIA EN EL PUERTO DE VAGONES SIN OPERACIÓN.....	9
	4.9. TRASLADO DE COMPOSICIONES FERROVIARIAS ENTRE TERMINALES PORTUARIAS Y PUESTA A DISPOSICIÓN DE TRENES PARA EFECTUAR LA CIRCULACIÓN HACIA LA SALIDA DEL PUERTO. 10	
	4.10. CIRCULACIÓN Y CRUCE DE INTERSECCIONES CON LA RED VIARIA DEL PUERTO	11
	4.11. OPERACIONES DE ACCESO EN SITUACIÓN DEGRADADA DE INSTALACIONES	12
5.	COMUNICACIONES	12
	5.1. COMUNICACIONES ENTRE LA APS Y ADIF	12
	5.2. COMUNICACIONES INTERNAS DENTRO DE LA APS.....	12
	5.3. COMUNICACIONES ENTRE EL PERSONAL DE LAS EE.FF. Y LA APS.....	13
	5.4. OTRAS COMUNICACIONES	13
6.	INCIDENCIAS Y AVERÍAS.....	13
7.	TRABAJOS EN VÍAS	13
8.	PERSONAL INTERVINIENTE.....	14
9.	PRESCRIPCIONES GENERALES.....	15
	9.1. GENERALIDADES.....	15
	9.2. GLOSARIO DE TÉRMINOS	15
10.	DIRECTORIO DE TELÉFONOS Y CORREOS ELECTRÓNICOS	16
	ANEXO I ESQUEMA DE VÍAS	
	ANEXO II MODELO DE SOLICITUD DE ESTANCIA DE COMPOSICIÓN FERROVIARIA EN EL PUERTO DE SANTANDER	

1. OBJETO

El objeto de esta Consigna es la regulación del tráfico ferroviario en la Red Ferroviaria del Puerto de Santander (RFPS), en cumplimiento de las funciones que se atribuyen a las Autoridades Portuarias en la Ley 38/2015, del Sector Ferroviario y la identificación y descripción de las instalaciones de seguridad existentes, así como regular la circulación y maniobras que se realicen en las vías de servicio de las instalaciones ferroportuarias gestionadas por la Autoridad Portuaria de Santander (en adelante APS), desde y hacia el punto de conexión funcional de la línea de conexión entre las estaciones de ADIF de Muriedas y Maliaño y el Puerto de Santander, que delimita el ámbito de actuación y responsabilidad entre el ADIF y la APS.

2. DOCUMENTOS RELACIONADOS

- Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF)
- Libro de Normas de Circulación Ferroviaria en Puerto (LNCFP)
- Consigna de conexión CO nº 621 y sus anexos para la conexión con Muriedas en ancho convencional.
- Consigna de conexión CO nº XXX/2018 (en elaboración) para la conexión con Maliaño Vidriera red RAM en ancho métrico.
- Documento de Información de Red del Puerto de Santander.
- Procedimiento de Comunicaciones de Incidencias y averías en la red ferroviaria interior portuaria que pueden afectar a la circulación ferroviaria

3. INSTALACIONES FERROVIARIAS DEL PUERTO DE SANTANDER

Las instalaciones ferroviarias del puerto de Santander están descritas en el documento Información de la RED del puerto de Santander y consta de vías de ancho convencional, vías de ancho métrico y vías que disponen de los dos anchos, bien sea con tres carriles, con lo que las circulaciones de los dos anchos usan un carril en común, bien sea con cuatro carriles, los exteriores para ancho convencional y los interiores para métrico.

Existe, en muchos tramos, separación entre las plataformas ferroviarias y la viaria. Y se producen a lo largo del recorrido ferroviario, varios puntos de cruce a nivel (intersecciones especiales)

La RFPS es la que se reproduce en el Esquema de vías y permite el acceso a las instalaciones de carga y descarga de mercancías y terminales siguientes:

- Automóviles
- Cementos ALFA
- ALKION TERMINAL
- Nave BERGÉ

- Silo SOLVAY
- NOATUM
- TASA
- CANTABRIASIL

3.1 DESCRIPCIÓN DE LAS INSTALACIONES DE SEGURIDAD

Las instalaciones de seguridad de la línea de conexión de la APS con la RFIG administrada por ADIF se encuentran especificadas y reguladas conforme a lo dispuesto por la Consigna de Conexión acordada al respecto con ADIF.

En la RFPS, el establecimiento de los itinerarios correspondientes para la circulación ferroviaria se efectúa mediante la transmisión de la posición de agujas en los cambios de forma mecánica, actuándose de forma manual por un Auxiliar de Circulación/Auxiliar de Operaciones del tren con alcance para maniobras, que acompaña a las circulaciones, asegurándose, por medio del conocimiento permanente del Responsable de Circulación del Puerto de Santander (en adelante RCFPS), de la situación de los trenes y de la autorización dada al personal de conducción.

Las características de las instalaciones ferroviarias del Puerto de Santander están definidas en el Capítulo 3.2 del *Documento de información sobre la red ferroviaria del Puerto de Santander*.

En el Puerto de Santander existen las siguientes intersecciones especiales:

Nombre	Vías	Coordenadas ETRS89
IE01	AUTOMÓVILES 1	43.439796, -3.831237
	AUTOMÓVILES 2	
	AUTOMÓVILES 3	
	AUTOMÓVILES 4	
IE02	RAOS 8	43.440624, -3.831063
IE03	CIRCULACIÓN 1	43.440449, -3.831383
	CIRCULACIÓN 2	
IE04	MALIAÑO	43.442182, -3.830683
	CIRCULACIÓN 1	
	CIRCULACIÓN 2	
	RAOS 1-3	
IE05	RAOS 8	43.441415, -3.822000
IE06	LÍQUIDOS	43.441232, -3.818333
	CEMENTOS 1	
	CEMENTOS 2	
IE07	LÍQUIDOS	43.441094, -3.816284
IE08	CIRCULACIÓN 1	43.443772, -3.830132
	CIRCULACIÓN 2	
	MALIAÑO	
IE09	CIRCULACIÓN 1	43.446097, -3.828592

Nombre	Vías	Coordenadas ETRS89
	CIRCULACIÓN 2 MALIAÑO 1	
IE10	CIRCULACIÓN 1 CIRCULACIÓN 2	43.447891, -3.824239
IE11	MALIAÑO 1	43.448269, -3.824454
IE12	CIRCULACIÓN 1 CIRCULACIÓN 2	43.447724, -3.821477
IE13	CIRCULACIÓN 1 CIRCULACIÓN 2 AGRO	43.447576, -3.819063
IE14	MALIAÑO 1	43.450617, -3.819212

4. CIRCULACIÓN DE TRENES Y MANIOBRAS EN EL PUERTO

4.1 NORMAS GENERALES

Las circulaciones en la línea de conexión del Puerto de Santander, se regularán conforme a lo dispuesto en esta consigna y en la consigna CO nº 621 y anexos para la conexión de la vía de ancho convencional del puerto con la estación de ADIF Muriedas y la Consigna CO nº XXX/2018 para la conexión de la vía de ancho métrico con la estación de ADIF-RAM Maliaño-La Vidriera.

Las circulaciones hacia el interior de la zona portuaria desde los puntos de conexión funcional en las vías de ancho convencional y métrico entre las redes de ADIF y del Puerto de Santander, así como las circulaciones en el interior de la zona portuaria y desde el interior de la zona portuaria y hasta los puntos de conexión funcional, se realizarán al amparo de esta consigna, bajo la dirección del RCFPS y con el acompañamiento de un Auxiliar de Circulación/Auxiliar de Operaciones del tren con alcance para maniobras, según instrucciones del primero y todos ellos debidamente autorizados/habilitados para realizar estas funciones.

La circulación de trenes y maniobras en la conexión del Puerto de Santander con la REFIG de ADIF, se regulará por las consignas de conexión a que se refiere el apartado 2. Sin perjuicio de lo anterior, las maniobras se podrán realizar conforme a los acuerdos que tengan las EE.FF. responsables del material y ADIF.

Todas las composiciones que hayan de circular en la RFPs, en cualquiera de los sentidos, se formarán a efectos de frenado como si de un tren T50 se tratase, tanto si el material es cargado como si es vacío, y serán remolcadas o empujadas por una locomotora.

El Auxiliar de Circulación/Auxiliar de Operaciones que acompaña la maniobra o al tren, comprobará que la vía esté libre de obstáculos y llamará la atención de las personas que pudieran estar sobre la vía o con intención de cruzarla. En caso de incidencia se pondrá en comunicación con el RCFPS o con el CCS.

El accionamiento de los cambios dotados de marmita u otro tipo de accionamiento manual, será realizado por el Auxiliar de Circulación/Auxiliar de Operaciones del tren con alcance para maniobras, que se asegurará del acoplamiento de los espadines de las agujas a la posición mandada.

A los mismos efectos, el Maquinista/Operador de vehículo de maniobras hará uso frecuente del silbato del material motor para avisar de alguna situación especial (según la regulación establecida en los artículos 2.1.7.3 y 2.1.7.4 del RCF/LNCFP).

Los movimientos de ferrocarril en la RFPS y la expedición y recepción de composiciones ferroviarias quedan supeditados a la presencia de un RCFPS.

4.2. PRESCRIPCIÓN DE SEGURIDAD EN EL ACCESO/SALIDA DE LA ZONA PORTUARIA

Las composiciones ferroviarias que se dirijan hacia el interior de la zona portuaria desde el punto de conexión funcional, tanto en vía de ancho convencional como en vía de ancho métrico, **NO efectuarán parada ante el Cartelón de LÍMITE FUNCIONAL**. Avanzarán hasta encontrarse con la señal que protege la primera intersección especial y la puerta de acceso correspondiente, deteniendo completamente la composición. El maquinista se pondrá en contacto con el RCFPS solicitando la apertura de puerta. El RCFPS procederá a proteger la intersección especial y abrir la puerta, accionándose la señal correspondiente. A partir de ese momento el maquinista se atenderá a lo que indique la señal.

Antes de dar salida hacia el exterior del puerto a una composición ferroviaria, El RCPS acordará la circulación con el RC de ADIF según indica la correspondiente consigna de línea de conexión.

Acordada la circulación, las composiciones ferroviarias que se dirijan hacia el exterior de la zona portuaria, tanto en vías de ancho convencional como en vías de ancho métrico, avanzarán hasta encontrarse con la señal que protege la puerta y la intersección especial que se encuentra adyacente a la misma, deteniendo completamente la composición. El maquinista se pondrá en contacto con el RCFPS solicitando la apertura de puerta. El RCFPS procederá a proteger la intersección especial y abrir la puerta, accionándose la señal correspondiente. A partir de ese momento el maquinista se atenderá a lo que indique la señal.

4.3. PLANIFICACIÓN Y COORDINACIÓN DE OPERACIONES

La circulación de los trenes y maniobras en la RFPS, requiere la coordinación entre el personal de la Autoridad Portuaria de Santander y el de las EE.FF. intervinientes, con el objeto común de garantizar la seguridad en la circulación, así como con el personal de circulación de ADIF para la coordinación de la circulación entre las instalaciones ferroviarias del puerto y la estación de Muriedas en la red de ancho convencional y la de Maliaño en la red de ancho métrico (RAM), y con el personal de las terminales portuarias para la coordinación en la expedición y recepción de trenes en las playas de vías asociadas a las mismas.

Esta actuación coordinada está basada en la identificación precisa de los trenes y maniobras en circulación, en el conocimiento de sus destinos, horarios, y en la información oportuna de las circunstancias particulares de cada tren o maniobra.

Los trenes y maniobras se identificarán con un número impar para los que vengan de Muriedas y Maliaño y con un número par para los que se dirijan a las estaciones anteriores.

4.4. SOLICITUD/INFORMACIÓN DE LA PROGRAMACIÓN MENSUAL DE CIRCULACIONES DE LAS EE.FF. A LA APS

Las EE.FF. enviarán su previsión mensual de circulaciones de trenes que vayan a operar en el Puerto de Santander, en el formato establecido por la APS, mediante envío de correo electrónico al Centro de Coordinación de Servicios (CCS) ccs@puertosantander.com. En esta previsión se especificará una relación de las maniobras ferroviarias (llegadas, salidas y, en su caso, traslados entre Terminales del Puerto) previstas por la EF remitente en el período establecido, a realizarse con origen o destino el Puerto de Santander, o entre terminales portuarias. La previsión que sea modificada, deberá ser informada en su caso.

Asimismo, las EE.FF. deberán establecer una coordinación previa con las terminales portuarias de destino para permitir la organización del trabajo de estas últimas. En el email de solicitud se dará confirmación de que dicha coordinación previa se ha producido.

4.5. MODIFICACIONES SOBRE LA PROGRAMACIÓN DE CIRCULACIONES

En lo que se refiere a maniobras en la RFPS, (traslados entre terminales), las EE.FF. podrán realizar modificaciones sobre la programación de circulaciones, comunicándolo lo antes posible al CCS, mediante correo electrónico y notificación vía telefónica 942 203 618,

Una vez recibida dicha notificación, el RCFPS valorará la posibilidad del cambio. La decisión sobre la misma será comunicada a las EE.FF., vía correo electrónico (preferentemente) o por teléfono.

4.6. CRITERIOS DE REGULACIÓN.

La APS podrá aplicar, cuando lo estime oportuno, los siguientes criterios de regulación, para las circulaciones sobre la RFPS que se dirijan sin solución de continuidad hacia o desde la RFIG de ADIF, siempre basándose en principios transparentes y no discriminatorios:

- Preferencia de las circulaciones que hayan obtenido adjudicación de Capacidad frente a los trenes que no hayan reservado Capacidad.
- Preferencia de los trenes que circulan en su surco frente a aquellos que circulan retrasados, con el objetivo de minimizar la propagación de retrasos.
- Preferencia en el caso de producirse perturbaciones en el tráfico ferroviario debidas a fallos técnicos, accidentes o cualquier otra incidencia. En este caso, se adoptarán las medidas oportunas para restablecer la situación de normalidad a la mayor brevedad posible.

En los casos a los que se refiere el primer párrafo de este apartado, la gestión del tráfico ferroviario que realiza la Autoridad Portuaria de Santander requiere para la coordinación de la

circulación, que el RCFPS y los Responsables de Circulación de ADIF estén comunicados e informados de la situación de los trenes y se comunique cualquier falta de capacidad o anomalía para su recepción y expedición, según se recoge en consigna serie CO nº 621 de ADIF o la que la sustituya.

4.7. OPERATIVA Y CONDICIONES DE CIRCULACIÓN Y MANIOBRAS

Las circulaciones en la RFPS no superarán en ningún caso la velocidad máxima de 20 km/h, excepto a su paso por las intersecciones especiales, donde la velocidad no superará los 6 Km/h hasta que el primer vehículo de la composición haya rebasado la intersección especial.

Las circulaciones ferroviarias llevarán las señales de cola previstas para los trenes según determina el RCF.

Las señales acústicas de las locomotoras deberán ser accionadas obligatoriamente antes de iniciar la marcha y en cualquier intersección dentro del recinto portuario, así como ante cualquier situación que pueda generar un riesgo por la invasión del gálibo de la vía por vehículos viarios o personas.

Los movimientos en la RFPS se realizarán, como norma general, tirando de las composiciones con locomotora en cabeza. No obstante, cuando no sea posible lo anterior, serán empujados por la cola, tomando las medidas especiales necesarias para controlar que la vía se encuentra despejada, disponiendo al menos de una persona en cabeza en todo momento, que deberá estar comunicada por radio con el maquinista de la locomotora que empuje la composición.

Queda totalmente prohibido el remolque de vagones mediante cualquier máquina que no disponga de los equipos de enganche homologados (manija y topes en material de ancho Convencional y gancho Alliance en métrico).

Al finalizar una operación de carga o descarga, y antes de proceder al movimiento de la composición, el responsable designado por la EF deberá comprobar que las mercancías se encuentran perfectamente estibadas, así como que los elementos de cierre y amarre de la carga se encuentran en buen estado y debidamente accionados. Asimismo, cuando las operaciones de carga y descarga requieran el desplazamiento de vagones o composiciones, el responsable de la operación de carga deberá garantizar en cada momento la compatibilidad del desplazamiento con dichas operaciones.

Las operaciones del tren se realizarán exclusivamente por personal debidamente habilitado con arreglo a la Orden FOM 2872/2010 y atendiendo únicamente a las indicaciones del personal de circulación, salvo que las indicaciones sean de peligro, en cuyo caso no importará su origen.

Se prohíben terminantemente las maniobras de lanzamiento de vagones.

El personal que acompaña a la maniobra no subirá o bajará de locomotoras o vagones en marcha, así como tampoco irán montados sobre sus topes.

Mientras circule por la zona de servicio del puerto el maquinista se mantendrá en contacto por radio con el CCS/RC, mediante el canal que se acuerde de VHF, para notificar inmediatamente a

dicho Centro cualquier incidencia o recibir en su caso información o instrucciones relativas a la circulación.

Las EE.FF. adoptarán todas las medidas de seguridad necesarias y de prevención de riesgos laborales previstas en la legislación vigente.

No se permite el estacionamiento ni el apartado de composiciones ferroviarias o vagones aislados en vías no autorizadas ni cuando impidan la normal circulación del tráfico rodado por los viales, así como el acceso a las zonas de tránsito y almacenamiento de mercancías. En caso de interferencias, se realizarán los cortes de material necesarios.

La carga/descarga de composiciones ferroviarias en vías autorizadas, deberá realizarse de manera continuada a partir de la primera jornada diurna siguiente a la hora de llegada del tren. En caso de inactividad, si hubiera otra composición en espera de inicio de la operación de carga/descarga sobre la misma vía, la composición inactiva deberá abandonar la zona para que esta última pueda operar.

No se permitirán composiciones de vagones en espera de carga/descarga en una terminal, fuera de las zonas designadas a esta última por la APS. La composición en espera de inicio de operación deberá situarse en la terminal de carga/descarga a la mayor brevedad posible, una vez ésta se encuentre libre.

En el caso de composiciones porta-automóviles completas, se establece para la operativa de carga un tiempo máximo de 5 horas y para la descarga 4 horas, por lo que transcurrido este tiempo, deberá abandonar la instalación salvo justificación del retraso ante la APS.

4.8. ESTANCIA EN EL PUERTO DE VAGONES SIN OPERACIÓN

No se permitirá la permanencia en el Puerto de Santander de ninguna composición ferroviaria (cargada o descargada) después de las 22.00 horas sin la expresa autorización de la Autoridad Portuaria de Santander.

La solicitud de permanencia en el Puerto deberá realizarse por escrito y ser enviada mediante correo electrónico al CCS y en ella se hará constar:

- Nombre de la EF
- Número de vagones/Longitud total del corte o agrupamiento de vagones.
- Situación donde va a permanecer estacionada
- Previsión de salida
- Mercancía a cargar/descargar
- Barco de procedencia/destino de la mercancía.
- Empresa cargadora.

Se utilizará el impreso de solicitud que figura en el anexo I, que podrá ser sustituido por aplicación informática equivalente.

Una vez recibida la solicitud, si procede la autorización, el CCS responderá por el mismo procedimiento. En el caso de que no proceda la autorización, se devolverá haciendo constar: "No se autoriza"

Cuando un corte o agrupamiento de vagones, autorizada por el CCS a permanecer en el muelle para ser cargada después de las 22h., sea utilizada y movida por una empresa estibadora durante la operación, deberá ser puesta en el lugar que se autorizó, una vez que finalice el cargue y con los mismos frenos de estacionamiento aplicados.

Cuando un corte o agrupamiento de vagones, que estén siendo cargados o que estén vacíos, interrumpa el paso de otra composición que vaya a trabajar en ese momento en el Puerto, deberá dejar el paso libre, retornando a su posición inicial una vez pasado el corte de vagones de la empresa que así lo ha solicitado; esta operación será realizada de acuerdo con el criterio del CCS/RC.

Durante la permanencia de vagones estacionados sin locomotora dentro del recinto portuario, estos deberán permanecer unidos entre ellos y con los frenos de estacionamiento del primer y último vagón aplicados. En el caso de que ocupasen una intersección vial o entradas a zonas de almacenamiento de mercancías, se deberán realizar dos o más agrupamientos separados por la intersección y además aplicar los frenos de los vagones más próximos a la intersección.

Los frenos de estacionamiento serán aplicados por el auxiliar de circulación/auxiliar de operaciones de tren, asegurándose de su efectividad; esta tarea también podrá ser realizada por el maquinista de la locomotora que ha posicionado el corte.

4.9. TRASLADO DE COMPOSICIONES FERROVIARIAS ENTRE TERMINALES PORTUARIAS Y PUESTA A DISPOSICIÓN DE TRENES PARA EFECTUAR LA CIRCULACIÓN HACIA LA SALIDA DEL PUERTO.

El RCFPS será informado por las EE.FF. sobre el posicionamiento de las composiciones ferroviarias de acuerdo con la programación establecida.

No se producirá ningún movimiento en vía de la RFPS, sin el previo conocimiento y autorización del Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Santander.

Las terminales o concesiones no posicionarán composiciones ferroviarias en la RFPS sin la debida autorización del RCFPS.

Los movimientos de composiciones entre Terminales Portuarias se realizarán con el conocimiento y la autorización del RCFPS. El Responsable del movimiento informará al RCFPS de: Origen y destino, número de vagones y mercancía, medios de tracción y personas que intervienen en la maniobra.

Cuando la composición ferroviaria esté dispuesta para efectuar su circulación hacia la salida del Puerto, la Empresa Ferroviaria (o quien actúe en su nombre) informará previamente al RCFPS si la circulación será como maniobra o tren a efectos de su formación y circulación y se tendrá en cuenta lo siguiente:

- **Circulación como maniobra.** La composición deberá cumplir las prescripciones de formación y frenado de trenes T50 y deberá haber sido dado dispuesto por la carga.

- **Circulación como tren.** La Empresa Ferroviaria será responsable del cumplimiento de las normas reglamentarias de seguridad que le afecten en relación con la formación del tren (composición, frenado y señalización) y, en especial, con la disposición de la carga de los vagones y su acondicionamiento en los mismos. Las Empresas Ferroviarias, de acuerdo con su Sistema de Gestión de Seguridad, definirán los controles y procedimientos que, de acuerdo con la normativa reglamentaria que es de aplicación, deben realizarse al tren antes de su puesta en circulación.

En todo caso, el maquinista/operador de vehículo de maniobras, en el momento de iniciar la marcha en la RFPS, habrá realizado todos los preceptos reglamentarios para la puesta en circulación de su tren.

4.10. CIRCULACIÓN Y CRUCE DE INTERSECCIONES CON LA RED VIARIA DEL PUERTO

Las intersecciones especiales estarán señalizadas a la carretera estableciendo prioridad al tráfico ferroviario. En caso de falta de dicha señalización o ante situaciones de congestión de tráfico que puedan hacer temer la invasión de la intersección, se requerirá la presencia de la Policía Portuaria (a través del CCS) para proteger la intersección especial. De igual forma, ante situaciones previstas de congestión de las citadas intersecciones especiales, la Policía Portuaria podrá requerir del RCFPS Santander un aviso previo para proceder a proteger el paso antes de cruzar la intersección especial.

El control del sistema de apertura/cierre de puertas de acceso y protección de las intersecciones especiales del acceso al Puerto se realizará desde el CCS.

En el caso de intersecciones especiales sin mecanismos (manuales o automáticos) de protección, las composiciones reducirán la velocidad y harán uso frecuente del silbato de la locomotora para apercebir a los vehículos que se acerquen a las inmediaciones de la intersección. La velocidad máxima de paso por la intersección especial será de 6 Km/h hasta que el primer vehículo haya rebasado la intersección, momento a partir del cual podrá elevar la velocidad hasta la máxima del tramo.

En las intersecciones especiales en la RFPS con mecanismos de protección, las composiciones las cruzarán según haya sido previsto salvo que el maquinista o el auxiliar de circulación/auxiliar de operaciones de maniobras que acompaña al tren adviertan el mal funcionamiento de dichos mecanismos, en cuyo caso será este último el que lo comunique inmediatamente al RCFPS, que procederá según el "Procedimiento de comunicaciones de incidencias y averías en la red ferroviaria interior portuaria que pueden afectar a la circulación ferroviaria".

La circulación de los trenes o maniobras al paso por intersecciones especiales con mecanismos de protección automáticos se realizará sin detenerse ante ellos y a la velocidad máxima del tramo donde se encuentra la intersección sin que en ningún momento sea superior a la de circulación por la red del puerto (20km/h), previamente el maquinista/Operador de vehículo de maniobras o el Auxiliar de Circulación/Auxiliar de Operaciones del tren habrá comprobado que los mecanismos de protección se han activado correctamente, en caso contrario procederá a la detención inmediata del tren.

4.11. OPERACIONES DE ACCESO EN SITUACIÓN DEGRADADA DE INSTALACIONES

En el caso de anomalía en el funcionamiento de alguna de las instalaciones ferroviarias se procederá como sigue:

- Cualquier anomalía en el funcionamiento conocida por el CCS o la Policía Portuaria será transmitida al RCFPS.
- El RCFPS pondrá en conocimiento de los Responsables de Circulación de ADIF (red convencional y RAM) cualquier anomalía en el funcionamiento conocida, para ello el RCFPS cursará los telefonemas que correspondan.
- El RCFPS asegurará que el itinerario a recorrer por la composición ferroviaria dentro de la RFIG esté libre de trenes y los elementos de las instalaciones de seguridad estén bien dispuestos. Si fuese necesario el RCFPS recabará las comprobaciones necesarias del Auxiliar de Circulación/Auxiliar de Operaciones del tren con alcance para maniobras, de los Maquinistas/Operador de vehículo de maniobras y de la Policía Portuaria.
- En caso de perturbaciones del tráfico ferroviario, la APS pondrá todos los medios necesarios para el restablecimiento de la situación de normalidad, lo antes posible, pudiendo requerir la actuación de las EE.FF., tal y como se prevé en la Disposición Adicional Tercera (punto 4) del Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria del Interés General (RD 810/2007, de 22 de junio). Así mismo, se evitará que queden interrumpidas las circulaciones en las vías del Puerto.
- Si fuese necesario el apartado de las circulaciones ferroviarias a otra vía distinta de la de su itinerario, será el Responsable de Circulación del Puerto de Santander quien lo autorice, evaluando su necesidad, así como la vía a la que se deberá dirigir la composición ferroviaria. El Departamento de Operaciones de la APS será informado vía telefónica de esta situación. La vía a la que se deberá dirigir la composición será comunicada al Maquinista/Operador de vehículo de maniobras
- Si fuese necesario confirmar el apartado de esta circulación a ADIF, el RCFPS procederá según se regula en la Consigna de Conexión.
- El RCFPS establecerá las limitaciones de velocidad que correspondan, en base a la información facilitada por los responsables técnicos de la APS.

5. COMUNICACIONES

5.1. COMUNICACIONES ENTRE LA APS Y ADIF

Las comunicaciones entre el RCFPS y el Responsable de Circulación de ADIF red convencional se regulará según lo indicado en la consigna serie CO nº 621 de ADIF, o consigna de conexión que la sustituya, y con el Responsable de Circulación de ADIF RAM para los trenes de ancho métrico se regulará mediante la consigna CO nº XXX/2018 de ADIF y APS (en elaboración)

5.2. COMUNICACIONES INTERNAS DENTRO DE LA APS

Como norma general, las comunicaciones entre las distintas instalaciones del Puerto, como son las terminales portuarias, y el RCFPS, para informar de afecciones a la vía o sobre la circulación ferroviaria, se realizarán a través del CCS.

5.3. COMUNICACIONES ENTRE EL PERSONAL DE LAS EE.FF. Y LA APS

La comunicación del personal de conducción de trenes y maniobras con el personal de circulación se realizará, preferentemente, mediante el canal que se acuerde de VHF. Por la Dirección del Puerto, se comunicará las características de dicho canal con la antelación suficiente a su entrada en servicio.

Cuando no se pueda utilizar la vía de comunicación establecida, se podrá hacer uso de la telefonía móvil u otro medio de comunicación disponible. Estas comunicaciones, podrán ser grabadas.

5.4. OTRAS COMUNICACIONES

Las comunicaciones sobre la programación, planificación y coordinación de las circulaciones se establecerán como han sido descritas en el apartado 4.3.

6. INCIDENCIAS Y AVERÍAS

En caso de accidente o incidente en la red ferroviaria interior del Puerto de Santander, el CCS será el que coordine todas las actuaciones relacionadas con el control de las contingencias y emergencias que puedan originarse. Se tomarán las medidas oportunas para el restablecimiento del servicio, pudiendo solicitar la cooperación de ADIF o resto de empresas indicadas en el Plan de Contingencias Ferroviarias del Puerto de Santander, en las operaciones de socorro y liberación de la vía con los medios disponibles a su alcance.

Asimismo, cuando se produzcan incidencias y averías, se seguirá el “Procedimiento de Comunicaciones de Incidencias y averías en la red ferroviaria interior portuaria que pueden afectar a la circulación ferroviaria” referenciado en el capítulo 2. Documentos Relacionados.

En el caso de personal de EE.FF. que detecte cualquier anomalía sobre la infraestructura o circulación ferroviaria, antes de la salida del tren o durante su marcha, deberá informar directamente al RCFPS y, en su caso, seguir sus instrucciones en lo que se refiera a la continuación, reanudación o modificación de la circulación ferroviaria inicialmente prevista. El RCFPS procederá de acuerdo a lo previsto en el Procedimiento de comunicaciones de incidencias y avería en la red ferroviaria interior portuaria que pueden afectar a la circulación ferroviaria”. En caso de imposibilidad de comunicación con el Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Santander se procederá a la comunicación inmediata con el CCS.

7. TRABAJOS EN VÍAS

La realización de trabajos en las vías, o en zonas que supongan afección al gálibo de la vía, requiere la comunicación y obtención de autorización diaria del RCFP, antes del inicio de los trabajos.

8. PERSONAL INTERVINIENTE

Todo el personal que ejerza en el puerto funciones relativas a la seguridad en la circulación ferroviaria deberá estar debidamente autorizado/habilitado con arreglo a lo que establezca el Convenio de conexión y el Sistema de Gestión de la Seguridad de la APS.

Personal de Circulación

- Responsable de Circulación Ferroviaria del puerto de Santander (RCFPS) será el responsable de Coordinar la regulación del tráfico y de las circulaciones ferroviarias en la RFPs, así como de establecer las operaciones y comunicaciones de coordinación con los Responsables de Circulación de la RFIG gestionada por ADIF, tanto de ancho métrico como de ancho convencional.
- Responsables de Circulación de la RFIG gestionada por ADIF (funciones del Agente de Maniobras indicadas en la consigna serie CO nº 621 de ADIF de conexión al puerto desde Muriedas y consigna CO nº XXX/2018 de conexión desde Maliaño-Vidriera).
- Auxiliar de circulación/Auxiliar de operaciones del tren con alcance de maniobras: personal que ejerce las funciones de Auxiliar de Circulación del Puerto de Santander, actuando en todo momento a las órdenes del RCFPS, para llevar a cabo determinadas operaciones, tales como el accionamiento de agujas y de barreras y demás operaciones que conlleva la realización de maniobras, excepto el manejo de vehículos ferroviarios

El RCFPS y el auxiliar de circulación/auxiliar de operaciones del tren con alcance de maniobras deberán cumplir los requisitos de autorización establecidos en la cláusula vigésima del Convenio de conexión. El auxiliar de operaciones del tren con alcance de maniobras requiere de la autorización para ejercer como Auxiliar de Circulación del Puerto de Santander, dictada por este organismo.

Otro Personal

- Personal del Centro de Coordinación de Servicios (CCS): personal que pertenece a dicho Centro, desde el que se coordinan todas las actuaciones relacionadas con el control de las contingencias y emergencias que puedan originarse en el Puerto de Santander.
- Policía Portuaria del Puerto de Santander: Servicio de Policía de la Autoridad Portuaria de Santander con las funciones señaladas en la vigente Ley de Puertos, Reglamento de Servicio y Policía y demás normas de aplicación.
- Maquinista/Operador de vehículo de maniobras: personal con funciones propias de su grupo de actividad funcional recogidas en la normativa vigente. Este personal deberá estar en posesión de las habilitaciones correspondientes, emitidas por ADIF o la EF.
- Otro personal ferroviario de EE.FF. (o que operen por cuenta de la EF): este personal deberá estar debidamente habilitado por la EF para desempeñar las funciones propias de su grupo de actividad recogidas en la normativa vigente.

9. PRESCRIPCIONES GENERALES

9.1. GENERALIDADES

- El Maquinista/Operador de vehículo de maniobras, así como el personal que acompañe y dirija la maniobra y el personal responsable de las operaciones de carga/descarga, estarán en posesión de esta Consigna, y conocerán su contenido y las instalaciones de la red interior del Puerto de Santander.
- El personal que acompañe la maniobra en las intersecciones especiales, se coordinará, cuando así se precise, con la Policía Portuaria y con el Maquinista/Operador de vehículo de maniobras.
- Los Responsables de Circulación del Puerto de Santander, así como los Auxiliares de Circulación/Auxiliares de operaciones del tren con alcance de maniobras y el resto de personal involucrado en la operativa ferropuertaria atenderán las instrucciones que por motivos de seguridad o protección portuaria les sean transmitidas por el Departamento de Seguridad de la APS. Dichas instrucciones serán transmitidas, como norma general, a través del departamento de Operaciones de la APS o, en caso de necesidad, desde la Policía Portuaria.

Para todo aquello que no esté expresamente determinado en la presente Consigna, se estará a lo dispuesto en el RCF/LNCFP y demás normativa vigente.

El contenido de esta Consigna deberá ser conocido tanto por el personal afectado de las EE.FF., como por el de la APS, para asegurar su cumplimiento por medio de las acciones de supervisión y asesoramiento que fueran necesarias para el debido control de los riesgos. Es por ello, que las partes arriba mencionadas, asegurarán la observancia de los preceptos contenidos en esta Consigna.

9.2. GLOSARIO DE TÉRMINOS

- APS: Autoridad Portuaria de Santander
- ADIF: Administrador de infraestructuras ferroviarias
- EF/EE.FF: Empresa Ferroviaria/Empresas Ferroviarias
- LNCFP: Libro de Normas de circulación Ferroviaria en Puertos
- RCF: Reglamento de Circulación Ferroviaria
- RFIG: Red Ferroviaria de Interés General
- RFPS: Red Ferroviaria del Puerto de Santander

10. DIRECTORIO DE TELÉFONOS Y CORREOS ELECTRÓNICOS

Responsables de Planificación y Coordinación Operativa

A.P.S	Cargo	Teléfono
Centro Coordinación de Servicios ccs@puertosantander.com	Centro 24 horas	942.203.618
Policía Portuaria	Responsable Circulación	942.203.618
ADIF	Cargo	Teléfono
Gabinete de Circulación	Jefe/Responsable Circulación	942.018.280
Javier A. Laguna Bravo jlaguna@ADIF.es	Supervisor S.G.T. Muriedas	942.018.297
ADIF – RAM	Cargo	Teléfono
Gabinete Circulación TraficoRAM.MALIANOLAVIDRIERA@ADIF.es	Jefe Circulación Maliaño–La Vidriera	985.981.778 Ext.485.655
Puesto Central del C.T.C pm_santander_operadores@ADIF.es	Jefe de Circulación	942.209.574

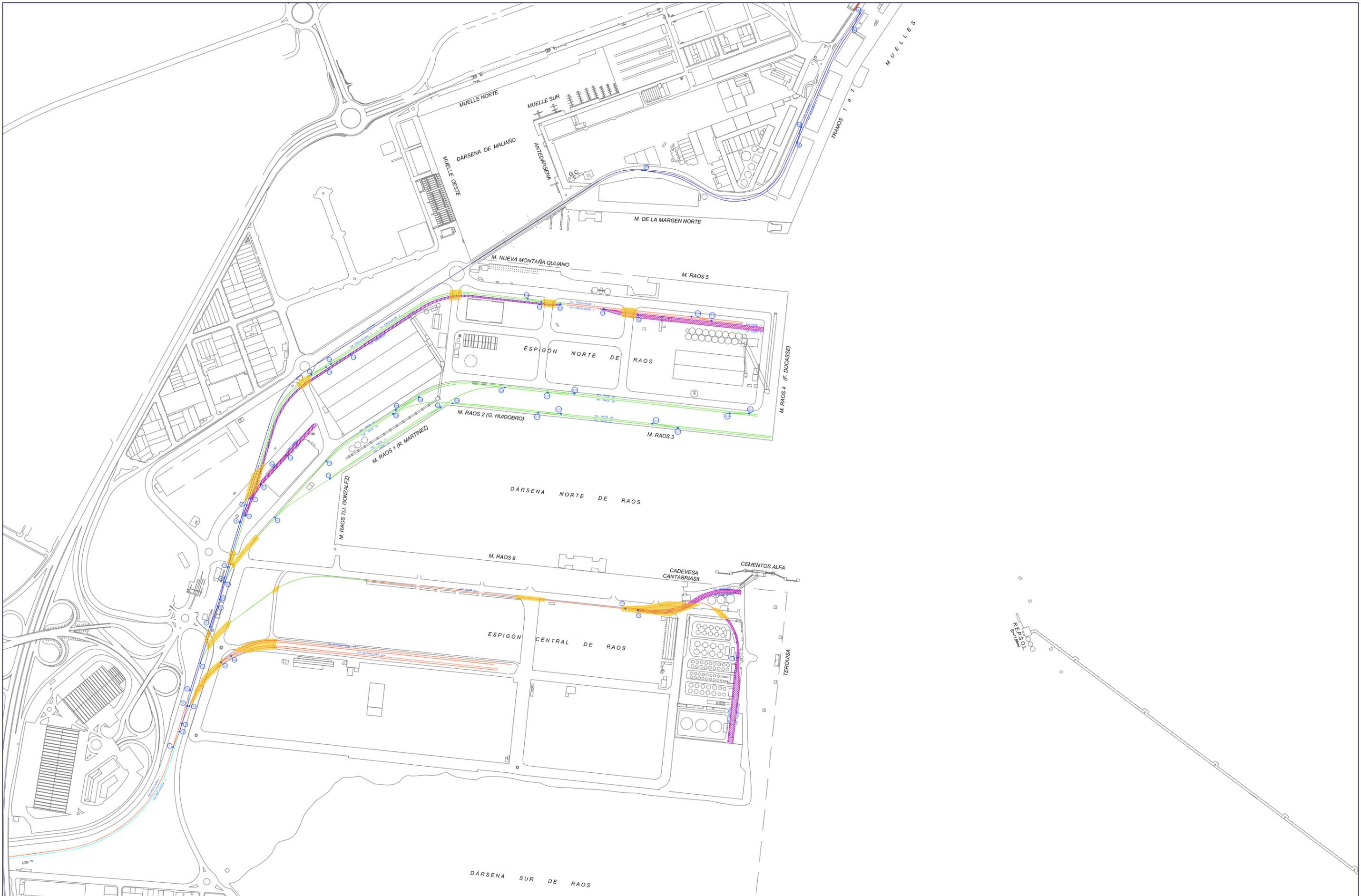
La presente Consigna entrará en vigor a partir de su aprobación por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Santander y posterior comunicación a las empresas ferroviarias y ADIF.

Lo que se pone en conocimiento del personal interesado a los efectos reglamentarios consiguientes.

CRISTINA LÓPEZ ARIAS

DIRECTORA DEL PUERTO

ANEXO I - ESQUEMA DE VÍAS



DIBUJO: SUSTITUYE A: ESCALA: 1 : 4000 Original A1
 COTEJO: SUSTITUIDO POR:

 RENFE	 3 HILOS	 PASO A NIVEL	 DESVIOS
 FEVE	 4 HILOS	 VIAS EN CONCESIÓN	 NUMERACIÓN VIAS

DENOMINACION DEL PLANO: PLANTA GENERAL

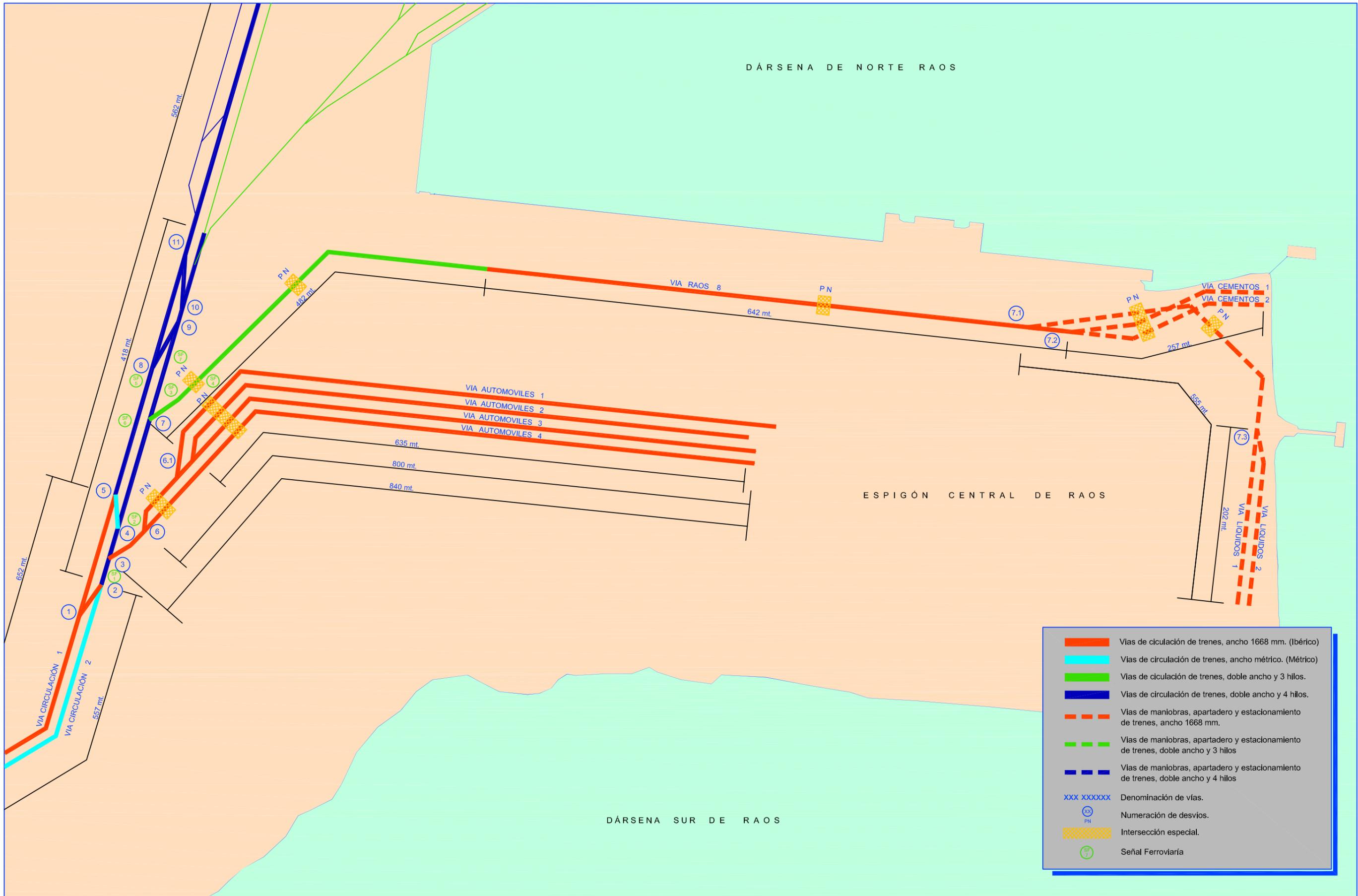
REFERENCIA: D-EX-15-06

1

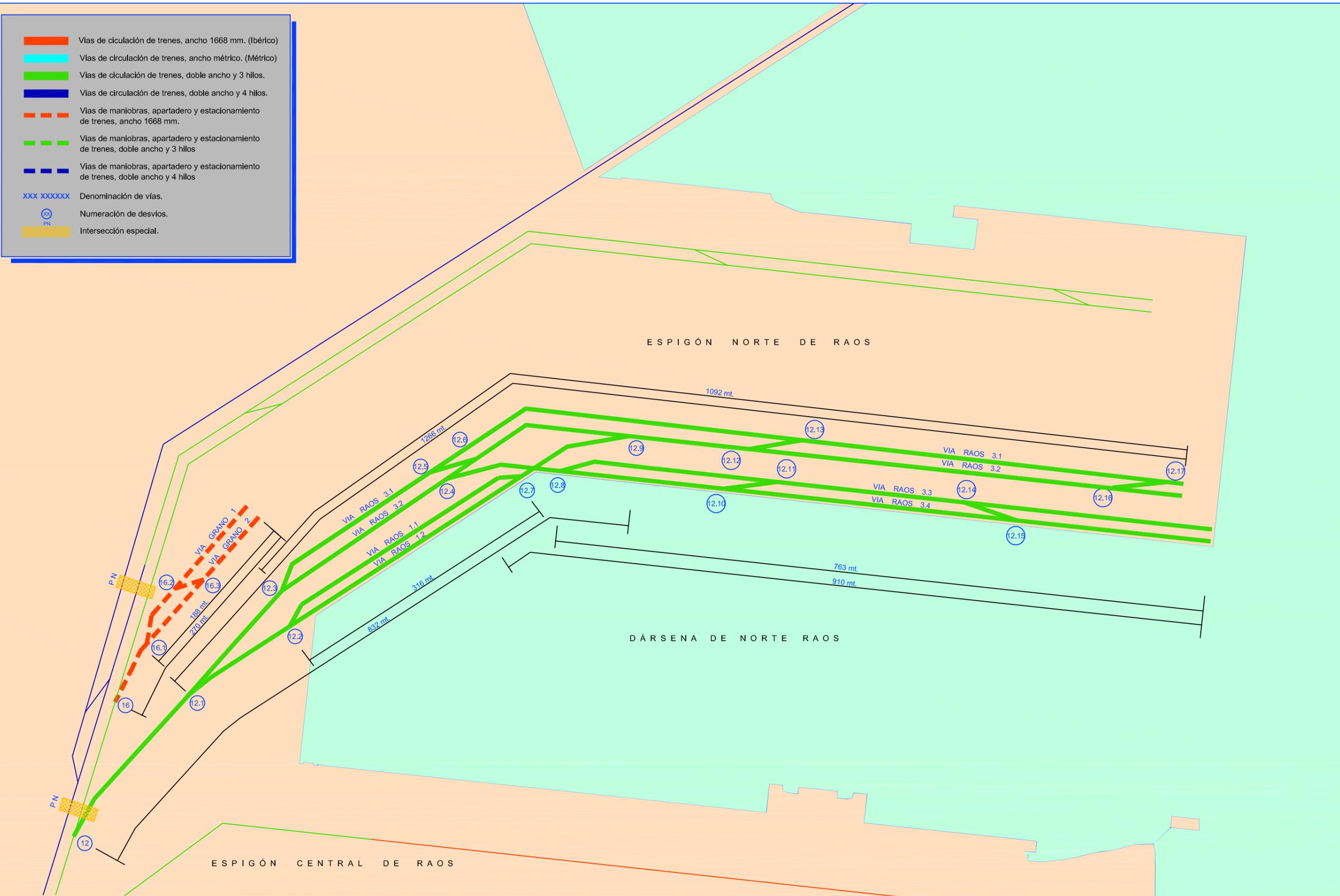
FECHA: AGOSTO 2015
 HOJA: 1 de 5

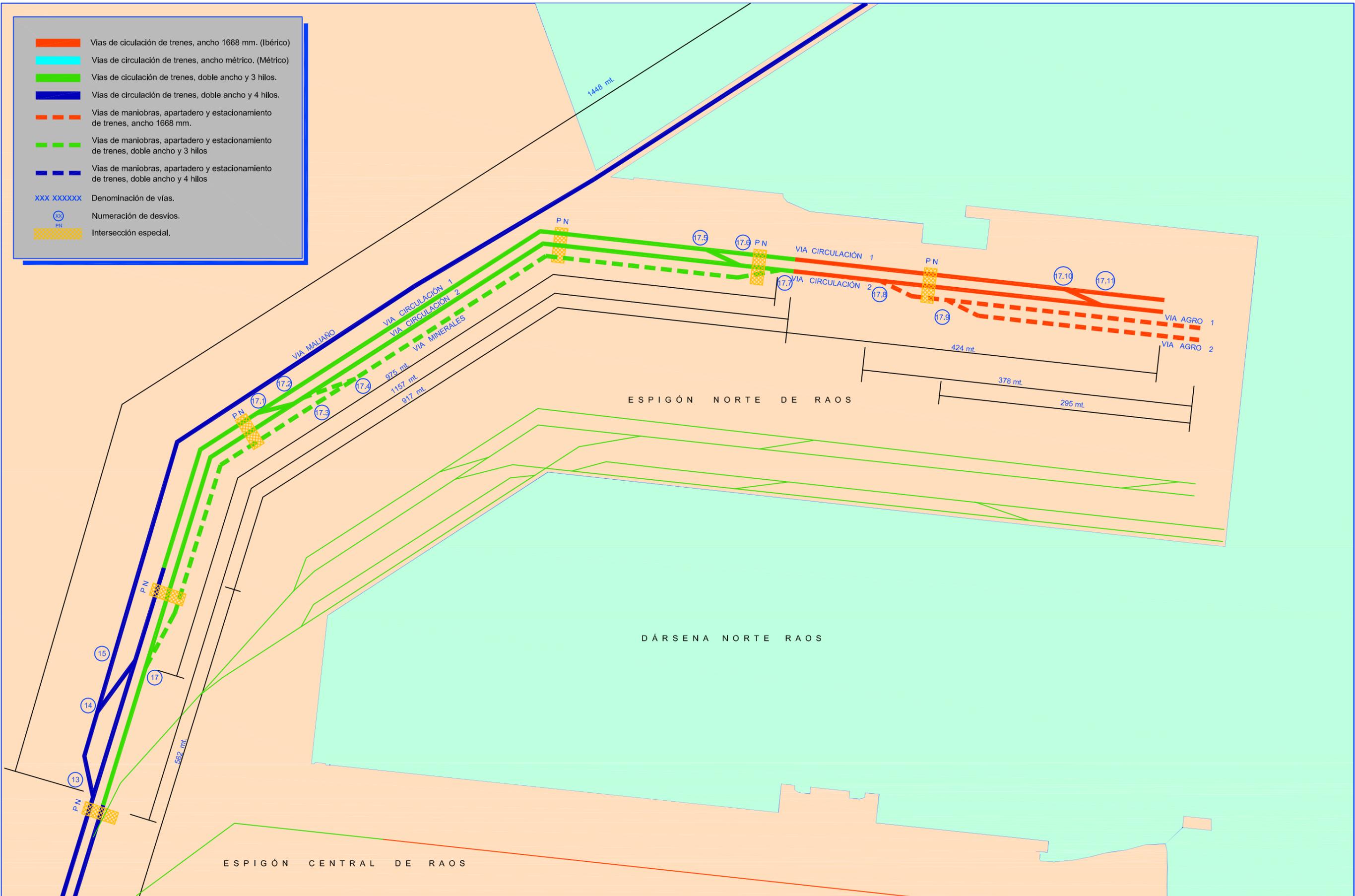
TITULO: RED DE FERROCARRILES

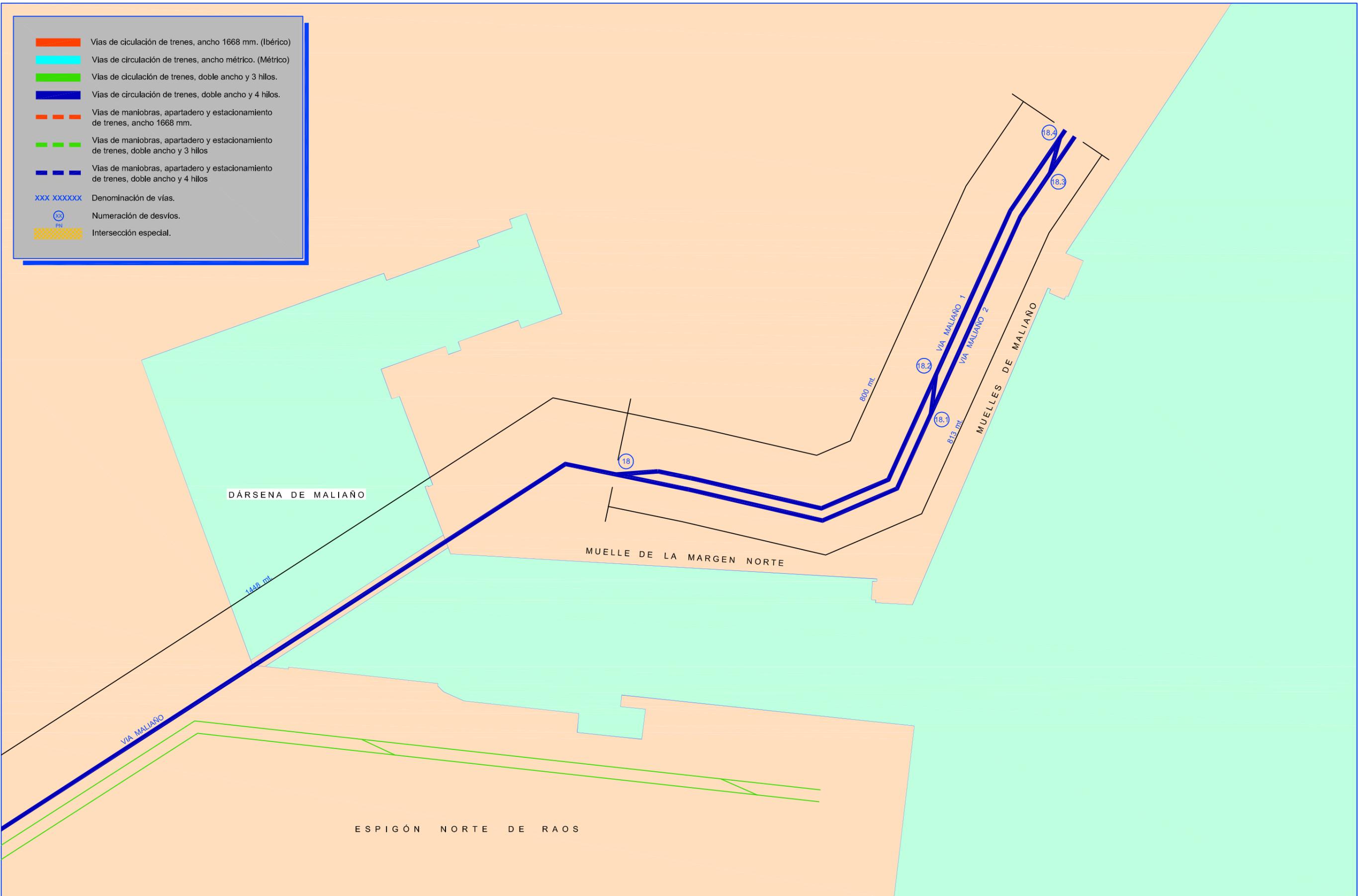




-  Vías de circulación de trenes, ancho 1668 mm. (Ibérico)
-  Vías de circulación de trenes, ancho métrico. (Métrico)
-  Vías de circulación de trenes, doble ancho y 3 hilos.
-  Vías de circulación de trenes, doble ancho y 4 hilos.
-  Vías de maniobras, apartadero y estacionamiento de trenes, ancho 1668 mm.
-  Vías de maniobras, apartadero y estacionamiento de trenes, doble ancho y 3 hilos
-  Vías de maniobras, apartadero y estacionamiento de trenes, doble ancho y 4 hilos
-  Denominación de vías.
-  Numeración de desvíos.
-  Intersección especial.







	Vías de circulación de trenes, ancho 1668 mm. (Ibérico)
	Vías de circulación de trenes, ancho métrico. (Métrico)
	Vías de circulación de trenes, doble ancho y 3 hilos.
	Vías de circulación de trenes, doble ancho y 4 hilos.
	Vías de maniobras, apartadero y estacionamiento de trenes, ancho 1668 mm.
	Vías de maniobras, apartadero y estacionamiento de trenes, doble ancho y 3 hilos
	Vías de maniobras, apartadero y estacionamiento de trenes, doble ancho y 4 hilos
	Denominación de vías.
	Numeración de desvíos.
	Intersección especial.

ANEXO II MODELO DE SOLICITUD DE ESTANCIA DE COMPOSICIÓN FERROVIARIA EN EL PUERTO DE SANTANDER



Puerto de Santander



Autoridad Portuaria de Santander

Solicitud de estancia de composición ferroviaria en el Puerto de Raos

SR. DIRECTOR/A DEL PUERTO

....., solicita se le autorice a dejar una composición ferroviaria estacionada en el Puerto de Santander después de las 22h del día de hoy.

Características de la composición ferroviaria:

Cargado: Mercancía cargada:

Descargado: Mercancía a cargar:

Número de vagones: Longitud total:.....

Situación de la cabecera:.....

Barco de procedencia de la mercancía:.....

Empresa estibadora que va a operar:.....

Santander a ____ de _____ de 201__

Fdo.: EF solicitante

Fdo.: Conforme EF afectada