

**PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIAS DEL PUERTO DE  
SANTANDER**  
Edición 01

Fecha: 30/04/2018

## **ÍNDICE**

<b>1 INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>2</b>
<b>2 ÁMBITO DE COMPETENCIA.....</b>	<b>3</b>
2.1 COMPETENCIA GEOGRÁFICA.....	3
2.2 COMPETENCIA FUNCIONAL.....	4
<i>Competencias funcionales de las Empresas Ferroviarias.....</i>	<i>6</i>
<b>3 MEDIDAS A SEGUIR ANTE CUALQUIER CONTINGENCIA.....</b>	<b>7</b>
3.1 PRIMERAS MEDIDAS DEL AGENTE QUE OBSERVA LA CONTINGENCIA.....	7
3.2 MEDIDAS COMUNES A SEGUIR EN CUALQUIER INCIDENCIA POR EL RESPONSABLE DE CIRCULACIÓN Y EL RESPONSABLE DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN DEL PUERTO.....	8
<b>4 RIESGOS.....</b>	<b>14</b>
4.1 TIPOS DE RIESGOS.....	14
<b>5 TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EN LA RFPS.....</b>	<b>20</b>
5.1 RESPONSABILIDADES Y OBLIGACIONES EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS.....	20
5.2 REQUISITOS DE PERSONAL.....	24
5.3 DISPOSICIONES APLICABLES A LA CIRCULACIÓN DE TRENES PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS.....	24
5.4 ACCIDENTES RELACIONADOS CON EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS.....	26
5.5 INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES CON MERCANCÍAS PELIGROSAS.....	27
<b>6 ANEXOS.....</b>	<b>29</b>
ANEXO I. DEFINICIONES.....	29
ANEXO II. INFORME SOBRE SUCESOS OCURRIDOS DURANTE EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS CONFORME A LA SECCIÓN 1.8.5 DEL RID/ADR.....	32
ANEXO III. DIRECTORIO TELEFÓNICO.....	35
ANEXO IV. DOCUMENTO DE SOLICITUD DE MEDIOS DE INTERVENCIÓN PARA ACCIDENTES.....	37

## **1 INTRODUCCIÓN**

La Ley 38/2015 de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, respecto a las infraestructuras ferroviarias en los Puertos de Interés General, otorga a la Autoridad Portuaria de cada Puerto las funciones que se atribuyen al administrador de infraestructuras ferroviarias (ADIF) en la RFIG, con las excepciones que se establecen en la ley.

El cumplimiento del contenido de la citada ley obliga a las Autoridades Portuarias a dotarse de unos recursos y de unos documentos y normas que definan y regulen la actividad ferroviaria en la red interior del Puerto, y en la línea de conexión hasta el punto funcional de intercambio de trenes con el Administrador colateral. De forma concreta, en su artículo 37 titulado “Medidas especiales en caso de perturbación del tráfico ferroviario”, responsabiliza al Administrador de la Infraestructura Ferroviaria de la adopción de las medidas necesarias para restablecer la normalidad y a tal fin, elaborar un “Plan de Contingencias”, sin perjuicio de lo establecido en la ley 2/1985, de 21 de enero, sobre Protección Civil y de las competencias de las comunidades autónomas en la materia.

En este marco de referencia, el presente Plan de Contingencias tiene como objeto otorgar al Puerto de Santander de un plan general de actuación para ordenar y resolver cualquier contingencia producida en sus instalaciones ferroviarias, siendo necesario tener en cuenta la prevención y la corrección de incidencias cuando sea necesario. Así mismo, se tendrá en cuenta la vuelta a la normalidad del tráfico ferroviario.

A efectos de este plan, se entenderá por contingencia, cualquier incidente que cause perturbaciones en el desarrollo normal del tráfico ferroviario, reduciendo la capacidad de la infraestructura o incluso imposibilitando cualquier movimiento en el punto del suceso.

La explotación ferroviaria integra el control e inspección de la infraestructura ferroviaria, el de sus zonas de protección y de servicio ferroviario y el de la circulación ferroviaria que sobre ella se produzca, correspondiendo para la red ferroviaria del Puerto de Santander y de sus conexiones con la RFIG de ADIF tanto en ancho ibérico como métrico, la función de gestor de la infraestructura, a la Autoridad Portuaria de Santander.

Se entiende por gestión de los sistemas de control, circulación y seguridad de la infraestructura ferroviaria, la realización de las actividades de organización, la comprobación, la inspección y la supervisión de los modos y medios que aseguren el funcionamiento de los sistemas encargados del control, la circulación y la seguridad del tráfico ferroviario (Art. 41.6 del RSF). También se debe gestionar la información generada garantizando una trazabilidad de toda la información y decisiones.

El Plan de Contingencias del Puerto de Santander debe conseguir:

PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIAS DEL PUERTO DE  
SANTANDER  
Edición 01

Fecha: 30/04/2018

- I. Minimizar las consecuencias de cualquier contingencia que pueda degradar el normal desarrollo del tráfico ferroviario dentro de sus instalaciones.
- II. Restablecer las condiciones de explotación que pueda provocar cualquier tipo de incidente o accidente.
- III. Tener identificados los riesgos en la explotación del tráfico ferroviario.
- IV. Tener localizados los medios humanos y técnicos disponibles de intervención.
- V. Disponer de un catálogo de las medidas de gestión de incidencias idóneas al caso.
- VI. Lograr el principio de “Unidad de información” en todas las fases de la resolución de incidencias.
- VII. Lograr el principio de “Unidad de actuación” en cada caso, a través de la coordinación de actuaciones.

La información general sobre las instalaciones ferroviarias del Puerto de Santander se recoge en el documento INFORMACIÓN SOBRE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE SANTANDER, según establece el “Convenio entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Santander”, vigente desde Abril de 2013, de conformidad con la Orden Ministerial FOM/897/2005 de 7 de abril, modificada por la Orden FOM/420/2014 del 7 de Marzo.

## **2 ÁMBITO DE COMPETENCIA**

### **2.1 COMPETENCIA GEOGRÁFICA**

El Plan de Contingencias del Puerto de Santander es de aplicación en la red ferroviaria interior del puerto, en cuanto a la explotación ferroviaria considerando los dos anchos de que dispone el ibérico y el métrico y en lo relativo a las líneas de conexión de su red con las estaciones de ADIF de Muriedas para ancho ibérico y Maliaño-La Vidriera para ancho métrico. En las Consignas de Conexión establecidas con ADIF y en el documento de "Información sobre la Red Ferroviaria del Puerto de Santander" se informa de la situación del punto de conexión física y funcional entre la red dependiente de la APS y la red dependiente de ADIF en la red de ancho ibérico y en la red de ancho métrico:

- **Línea de conexión con la RFIG en ancho ibérico:** desde la señal M4, pk. 509+784 en la Estación de Muriedas, hasta el punto de conexión funcional en el límite de la zona de servicio del puerto, el punto de conexión funcional y físico se encuentra situado a 1.200 m. de la señal M4 (bajo el puente de la autovía S-10).
- **Línea de conexión con RFIG en ancho métrico:** desde la señal E3, pk 1+300 de la línea 774 Maliaño La Vidriera - Puerto de Raos, hasta el punto de conexión funcional en el límite de la zona de servicio del puerto, el punto de conexión funcional y físico se encuentra situado a 1.407 m. (bajo el puente de la autovía S-10).

La red gestionada por el puerto de Santander es de 33,582 km, de ellos 20,274 km son de ancho ibérico y 13,308 km son de ancho métrico todos ellos sin electrificar.

## **2.2 COMPETENCIA FUNCIONAL**

La Autoridad Portuaria del Puerto de Santander (APS) ejercerá respecto de las infraestructuras ferroviarias existentes en Puerto de Santander, las funciones que le otorga el artículo 39 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, en adelante LSF

La Autoridad Portuaria del Puerto de Santander tiene la competencia de suspender, sin previo aviso, la prestación del servicio ferroviario en sus instalaciones cuando por cualquier causa, la infraestructura haya quedado temporalmente inutilizable, permitiendo de esta forma la realización, con carácter urgente, de las reparaciones necesarias. En tal caso, las Empresas Ferroviarias (EEFF) afectadas no tendrán derecho a exigir compensación o indemnización alguna, y las EEFF estarán obligadas a poner a disposición de la APS los recursos que aquel estime apropiados y a prestarle la colaboración que les sea requerida en los supuestos previstos en el Art. 37 de la LSF.

El incumplimiento por parte de una Empresa Ferroviaria de las condiciones mínimas exigibles para la puesta en circulación de un tren o maniobra, será causa de paralización por parte de la APS en sus instalaciones.

La APS podrá ejercer, en cualquier momento, respecto de los bienes de dominio público de su titularidad o que su gestión le haya sido atribuida por el Estado, las facultades de administración, defensa, policía, investigación, deslinde y recuperación posesoria que otorga la legislación a la Administración General del Estado (Art. 27 y 104 de la LSF).

Para la materialización y desarrollo de las competencias citadas, la APS dispondrá de:

***Responsable de Seguridad en la Circulación***, le corresponde:

Las funciones del Responsable de Seguridad en la Circulación están específicamente definidas en su nombramiento como tal por la Autoridad Portuaria de Santander y en la cláusula decimonovena del

PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIAS DEL PUERTO DE  
SANTANDER  
Edición 01

Fecha: 30/04/2018

“Convenio de Conexión entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Santander”. Entre estas funciones se pueden encontrar:

- Asumir la responsabilidad de cuantas materias tengan que ver con la salvaguarda de la seguridad en la circulación.
- Determinar el tipo y alcance de las autorizaciones de personal ferroviario contempladas en el Puerto de Santander.
- Comprobar el cumplimiento por los aspirantes de las condiciones mínimas exigidas para acceder a la formación necesaria para obtener las citadas autorizaciones.
- Determinar el contenido de los programas de formación para la obtención y renovación de las autorizaciones.
- Aprobar la propuesta de desarrollo del contenido de los programas de formación y las pruebas de evaluación que le formule el centro de formación correspondiente.
- Proponer el otorgamiento y, en su caso, suspensión y revocación de las correspondientes autorizaciones, conforme a lo establecido en el Convenio entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Santander.

**Responsable de Circulación del Puerto (RCFPS)**, le corresponde:

- Dirigir la circulación de trenes y maniobras en la Red Ferroviaria del Puerto de Santander (RFPS).
- Mantener la interlocución única con los Responsables de Circulación de ADIF para las conexiones con Muriedas (ancho ibérico) y Maliaño-Vidriera (ancho métrico) para el intercambio de trenes entre ambas redes, conforme a lo dispuesto en las Consignas CO vigentes.
- Ejercer todas aquellas funciones que la normativa ferroviaria del Puerto de Santander le otorgue en materia de seguridad en la circulación.
- Realizar si fuera necesario, todas las tareas para las que faculta la habilitación de auxiliar de circulación.

**Auxiliar de Circulación/Auxiliar de Operaciones del tren**, le corresponde:

- Conforme a las órdenes del responsable de circulación, llevar a cabo el accionamiento de agujas y de las barreras de las intersecciones especiales, la realización de maniobras, y demás tareas complementarias (retirada y colocación de señales de cola de trenes, colaboración ,y realización en su caso, en la ejecución de pruebas de frenado de trenes, apriete y afloje de frenos de estacionamiento de material remolcado, colocación de calces a los vehículos estacionados cuando así sea requerido, etc...).

**Comité de Gestión de Incidencias del Puerto de Santander.** Se constituirá en caso de que la gravedad de la incidencia lo requiera. Lo convoca [la Dirección de la Autoridad Portuaria, previamente informada por el Jefe Delegado de la Incidencia,](#) y se forma con representantes de cada EEFF que opere en el Puerto, los servicios de la APS implicados y los Órganos de ADIF implicados si la incidencia les afectara. Lo preside la Dirección de la APS o persona que designe, sus decisiones se toman de forma consensuada y de no existir acuerdo, es el Presidente del Comité quien queda facultado para imponer su criterio. La capacidad de decisión de cada representante se circunscribe al ámbito de su competencia.

**Grupo Ferroviario de Incidencias.** Está compuesto por la Dirección del Puerto y todas las personas que determine. El CCS enviará a este grupo las incidencias relevantes, como pueden ser: descarrilamientos, averías del motor de una composición, choque de trenes o cualquier otra incidencia relacionada con composiciones ferroviarias que afecten a bienes materiales, como la avería en alguna puerta que no permita la entrada o salida del tren, incidentes con perjuicios a terceros, etc., o personales, como son los accidentes que hayan tenido consecuencias sobre la integridad de las personas. Las averías que se resuelvan sobre la marcha o las solucione el Departamento de Mantenimiento de la APS, no se enviarán al grupo de correo antes mencionado.

**Jefe Delegado de la Incidencia, le corresponde:**

- [Gestionar las medidas a seguir en cualquier incidencia.](#)

## **Competencias funcionales de las Empresas Ferroviarias**

Las Empresas Ferroviarias son aquellas entidades titulares de una licencia de empresa ferroviaria, cuya actividad, requisitos, competencias y obligaciones se recogen en el Capítulo II de la LSF, en especial:

- Órganos directivos con los conocimientos y la experiencia necesaria para ejercer una supervisión y un control operativos seguros y fiables del tipo de actividades para las que habilita la licencia.
- Personal responsable de la seguridad en el transporte ferroviario, plenamente capacitado para ejercer su actividad.

**PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIAS DEL PUERTO DE  
SANTANDER**  
Edición 01

Fecha: 30/04/2018

- Personal, material rodante y organización aptos para garantizar el suficiente grado de seguridad en los servicios prestados.

### **3 MEDIDAS A SEGUIR ANTE CUALQUIER CONTINGENCIA**

#### **3.1 PRIMERAS MEDIDAS DEL AGENTE QUE OBSERVA LA CONTINGENCIA**

Todo agente (de la APS o de las EEFF) que observe algún peligro para la seguridad en la RFPS, informará al CCS, que lo pondrá en conocimiento del RCFPS.

- Si un maquinista de un tren, auxiliar de circulación o auxiliar de operaciones del tren observa alguna irregularidad de tipo técnico o de circulación deberá seguir las siguientes [pautas](#): El agente comunicará al RCFPS con la mayor rapidez posible cualquier incidencia surgida en las instalaciones o en el tren, además en esa comunicación indicará con la mayor precisión posible todos los datos que colaboren a una mejor identificación de la situación y en concreto:
  - Nombre del agente, hora y número de tren (si procede).
  - Lugar del incidente, lo más exacto posible. Indicando el nombre de la vía y la situación respecto a los desvíos más próximos.
  - Hora y descripción de la forma más clara posible de la incidencia y posibles soluciones.
  - Existencia o no de víctimas
  - Posibles vías de acceso además de la propia línea férrea.
  - Comunicar si existieran autores, testigos o afectados.
  - Si el tren transporta mercancías peligrosas, si estas se han visto afectadas, o no por la incidencia.
- Cuando el agente implicado sea el maquinista,
  - Si para la resolución de la incidencia fuera preciso que abandonara la cabina, lo comunicará al RCFPS indicando el objeto y la duración previsible de la ausencia, y una vez obtenida autorización para ello, apretará totalmente el freno automático del tren. Conservará en su poder el mando del inversor, o cualquier otro elemento que asegure la inmovilidad del tren.

- Si resultara imposible reanudar la marcha, y en función de las condiciones propias del punto de la detención, así como de las distintas posibilidades técnicas, el maquinista efectuará una petición de socorro, o una petición de retroceso para el estacionamiento del tren según lo establecido en el RCF/LNCFP.

Una vez finalizados los procesos de los puntos anteriores y apartado el tren, maquinista, auxiliar de circulación o auxiliar de operaciones del tren comunicará con al RCFPS o al CCS todos los pormenores de la incidencia, además el maquinista inscribirá en los libros de averías y de servicio la incidencia ocurrida, las medidas tomadas y sus consecuencias, y el RCFPS realizará un informe especial del suceso en el que queden incluidos todos los datos relevantes del mismo.

### **3.2 MEDIDAS COMUNES A SEGUIR EN CUALQUIER INCIDENCIA POR EL RESPONSABLE DE CIRCULACIÓN Y EL RESPONSABLE DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN DEL PUERTO**

Tras recibir el aviso de incidencia, el RCFPS deberá adoptar inmediatamente las primeras medidas de emergencia (seguridad y protección) para evitar posibles accidentes o incidentes o, en su caso, aminorar las consecuencias.

El RCFPS debe contactar, directamente o a través del CCS, y con carácter inmediato [con el Jefe Delegado de la Incidencia](#) y, si la incidencia le pudiera afectar, con el Responsable de Circulación de ADIF, transmitiendo toda la información de la que se disponga, así como las primeras medidas adoptadas.

El RCFPS identificará a partir de la información recibida por el agente el tipo de incidencia, pidiendo información adicional si fuera necesario o enviando más personal al lugar de la [incidencia](#). Cada servicio implicado en la incidencia (APS, EEFF, ADIF,...) queda obligado a designar un único interlocutor que le represente. Los interlocutores asignados serán en primera instancia los agentes relacionados en el listado de guardias, aunque con posterioridad, y en función de las características y evolución de la incidencia, podrán ser relevados.

Si la incidencia tuviera un carácter grave y la situación lo requiriera [el Jefe Delegado de la Incidencia](#) avisará a los Servicios de Emergencia Internos y Externos capacitados para ofrecer las prestaciones necesarias para resolver el incidente o accidente. El Jefe Delegado [de la Incidencia](#) definirá, en función de la tipología de la incidencia, los servicios que deben ser avisados, y se encargará de dar toda la información necesaria a estos servicios. El Jefe Delegado [de la Incidencia](#) dispondrá actualizado del Plan de Avisos en función del tipo de incidencia que se incluye en el Plan de Autoprotección del Puerto o Plan de Emergencia Interior. Si existiera algún convenio de actuación con alguno de los servicios, el Jefe Delegado [de la Incidencia](#) actuará de acuerdo con lo establecido en el convenio.

Como se ha comentado anteriormente, para restablecer la normalidad en algunas incidencias o accidentes puede ser necesario movilizar MEDIOS DE INTERVENCIÓN. Por ello el Jefe Delegado [de la Incidencia](#) debe conocer el teléfono de contacto de los diferentes medios de intervención que puedan

PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIAS DEL PUERTO DE  
SANTANDER  
Edición 01

Fecha: 30/04/2018

ser necesarios, teniendo en cuenta que de acuerdo con el Artículo 37 de la LSF: *“...las Empresas Ferroviarias estarán obligadas a poner a disposición del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias los recursos que aquél estime apropiados y a prestarle la colaboración que le sea requerida”*

Si el accidente consistiera en el descarrilo de una composición ferroviaria, el CCS, además de las comunicaciones mencionadas en el punto anterior, se pondrá en contacto directo con el Jefe Delegado [de la Incidencia](#), o quien le sustituya, quien valorará la gravedad del accidente. Si la solución consistiera en un encarrilamiento o liberación de la vía para el normal funcionamiento del tráfico ferroviario, éste se pondrá en contacto con las lista de empresas especializadas, que figuran en el ANEXO II, en el orden que figuran. En el caso de ADIF, la solicitud se realizará mediante el documento del Anexo IV enviado al fax 942 018 302.

La operatividad del CCS y del Servicio de Policía se garantiza las 24 horas del día ininterrumpidamente.

En el caso de que los equipos de intervención de ADIF, llamados por la Autoridad Portuaria, se demorasen excesivamente en atender la incidencia, el Jefe Delegado [de la Incidencia](#) de la APS valorará si procede solicitar los servicios de las otras empresas que figuran en el Anexo II. En este caso, se informará a *ADIF SERVICIOS LOGISTICO/ADIF RAM* para que, si lo considera, envíe a los técnicos que crea convenientes, para estar presentes durante la maniobra de liberación de la vía férrea.

El RCFPS y el Jefe Delegado [de la Incidencia](#) de la APS deben tratar de forma ordenada la incidencia según se expone a continuación:

Responsable de Circulación del Puerto	Jefe Delegado <a href="#">de la Incidencia</a> de la APS
1. TOMA DE DATOS 2. COMUNICAR DE INMEDIATO AL RESPONSABLE DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN DEL PUERTO/GRUPO DE EMERGENCIA DE LA APS. 3. TOMAR MEDIDAS URGENTES DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN. 4. COMUNICAR, SI LE AFECTASE, AL RESP. DE CIRCULACIÓN DE ADIF. 4. IDENTIFICACIÓN DEL TIPO DE INCIDENCIA.	1. AVISOS A SERVICIOS DE EMERGENCIAS INTERNOS / EXTERNOS. 2. MOVILIZACIÓN DE MEDIOS DE INTERVENCIÓN 3. FLUJO CONTINUO DE INFORMACIÓN

Si el incidente en las instalaciones ferroviarias de la RFPS no perturba ni afecta las instalaciones de ADIF, el mando del Comité de Gestión de Incidencias le corresponderá al Jefe Delegado [de la Incidencia](#) del Puerto, tomando las decisiones que sean necesarias y contando con la colaboración del RCFPS y del resto de personal afectado.

Cuando se trate de un incidente o accidente grave que interfiera o perturbe las instalaciones administradas por ADIF, el RCFPS avisará al Responsable de Circulación de ADIF con urgencia para que tome las medidas que considere oportunas.

El Jefe Delegado [de la Incidencia](#) del Puerto de Santander, con la colaboración de los servicios de mantenimiento de la APS, debe conocer:

- El material ferroviario de intervención más apropiado en cada caso, por operatividad y distancia.
- Grúas de carretera más apropiadas en cada caso.
- Tiempo de movilización de las brigadas de mantenimiento de Infraestructura en función de los daños registrados en vía e instalaciones.
- Tiempo de movilización del personal y del material de guardia de los Centros de Control de Servicios y Emergencias.
- El Jefe Delegado [de la Incidencia](#) debe saber si existen modificaciones totales o parciales, temporales o permanentes, en la dotación y medios necesarios para las posibles intervenciones, además de a quién debe dirigirse en función del incidente.

De manera resumida se exponen a continuación el listado de tareas a realizar en caso de contingencias en la circulación ferroviaria para todas las partes implicadas en el proceso tanto del puerto como externos:

**PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIAS DEL PUERTO DE  
SANTANDER**  
Edición 01

Fecha: 30/04/2018

**Centro de Coordinación de Servicios CCS:**

- Recibir los avisos de contingencias.
- Al detectarse la alarma en el CCS, el Operador de Servicio del CCS, confirmará la contingencia.
- Recabar la mayor información posible de la contingencia.
- Determinar el lugar donde se ha producido la contingencia.
- Una vez confirmada la contingencia y según su gravedad, avisa al RCFPS, al Jefe Delegado de la Incidencia, al Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria y al Grupo Ferroviario de Incidencias.
  - En función de la gravedad de la contingencia realizar las llamadas establecidas.

**Responsable de Circulación del Puerto:**

- Asegurar la detención inmediata e inmovilidad del tren accidentado, mediante comunicaciones con el Auxiliar de Circulación y el maquinista Garantizar la protección de emergencia de cualquier circulación ferroviaria que se dirija hacia el punto interceptado. Asegurar la detención inmediata de estas circulaciones.
- Informar y coordinarse con el CCS y con el Responsable de Circulación que corresponda de Adif de la suspensión del tráfico ferroviario en el lugar en donde se ha producido el accidente y evaluar cómo afecta a la entrada/salida de composiciones ferroviarias del Puerto.
- Prescribir, en su caso, al personal de conducción una limitación de velocidad de circulación, en caso de ser necesario.
- Ordenar, en su caso, la segregación del vagón y/o acondicionamiento del cargamento, según las circunstancias establecidas.
- Coordinarse con Adif para, en su caso, el envío de medios de socorro para liberar la vía.
- Recabar confirmación del correcto funcionamiento de las instalaciones ferroviarias para reanudar la circulación.
- Informar, cuando esté confirmado, del retorno a la normalidad a los responsables de circulación de Adif correspondientes y al personal de conducción de las composiciones ferroviarias.
- Estar en permanente comunicación con el Jefe Delegado de la Incidencia del puerto.

**Policía Portuaria:**

En los casos de accidente o incidente en los que el Jefe Delegado de la Incidencia o el operador del CCS de turno lo considere oportuno, la Policía Portuaria intervendrá para materializar labores propias de su actividad como pueden ser:

- Alejar del área de intervención a toda persona no esencial y no involucrada en la actuación contra la contingencia, así como a las personas sin protección adecuada.
- Acordonar una zona de acceso restringido adyacente al punto que se haya dado la contingencia.
- Controlar los accesos, el tráfico de vehículos y el movimiento de personas durante la contingencia.
- Coordinar el movimiento de vehículos, con el menor riesgo posible.
- Controlar los lugares de las actividades de carga, transporte y descarga de materiales necesarios en la contingencia.
- Comprobar la accesibilidad de las vías de evacuación, retirar obstáculos y utilizar el camino más cercano de los previstos para ello.
- Si fuera necesario, intentar garantizar una evacuación ordenada, ayudando a quien lo necesite.
- Coordinar la evacuación del personal de la zona afectada y acordonarla. Comprobar que no quede nadie en la zona.
- Informar al Responsable de la Contingencia Ferroviaria de lo acontecido en la evacuación.
- Facilitar el acceso a los Servicios de Contingencias.
- En su caso, a la llegada de los grupos externos, facilitarles la información necesaria para acudir al lugar de la contingencia y colaborar en la medida que se pueda.
- Toma de datos (fotografías, declaraciones del personal implicado en el suceso,...) que puedan ayudar a una posterior investigación sobre las causas del suceso.

#### **Servicios de supervisión y mantenimiento de infraestructuras e instalaciones:**

En casos de accidentes o incidentes, las empresas que presten los servicios de supervisión y mantenimiento de las infraestructuras e instalaciones, a través de los responsables de sus respectivas actividades, pondrán a disposición del Jefe Delegado [de la Incidencia](#), los recursos humanos y materiales necesarios para el desarrollo de los trabajos oportunos para conseguir la vuelta a la normalidad a la mayor brevedad posible. En función de la contingencia, las actuaciones podrán ser:

- Conseguir los suministros necesarios durante la contingencia, tanto los disponibles en la APS, como los que se deban obtener a través de las Autoridades Competentes, proveedores y empresas tanto del Puerto como del exterior.
- Prestar el soporte necesario que solicite el Jefe Delegado de la Incidencia.
- Realizar las actividades de carga, transporte y descarga de materiales necesarios en la contingencia.
- Efectuar las reparaciones y construcciones necesarias en el curso de la contingencia.

**PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIAS DEL PUERTO DE  
SANTANDER**  
Edición 01

Fecha: 30/04/2018

- Realizar las reparaciones de cualquier anomalía que pudiera surgir en las instalaciones e infraestructura ferroviaria.
- Garantizar el correcto funcionamiento de los distintos equipos.
- Asegurar el suministro eléctrico y el correcto funcionamiento de los sistemas de intercomunicación durante la contingencia.
- Proporcionar el suministro de los materiales necesarios durante la contingencia.

**Personal externo (ADIF y Empresa Ferroviaria):**

- Hacer frente, si lo considera necesario y lo solicita la APS, a las necesidades logísticas y de gestión que se produzcan durante la contingencia.
- Proceder, en su caso, a liberar la vía del tren que ha sufrido la contingencia.
- Colaborar en reducir y eliminar los efectos y causas de la contingencia.



**PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIAS DEL PUERTO DE  
SANTANDER**  
Edición 01

Fecha: 30/04/2018

Inundación de vía o instalaciones

Fallos de suministro eléctrico

- Riesgos medio ambientales: Contaminación ambiental por fuga de MM.PP  
Tratamiento de residuos  
Fluidos y aguas residuales

Los **riesgos externos** se clasifican del siguiente modo:

- Riesgos de tipo social: Robos o expoliaciones  
Conductas antisociales  
Concentraciones humanas  
Sabotajes y actos terroristas
- Riesgos de la naturaleza: Granizo  
Heladas  
Fuentes vientos  
Terremotos  
Caída de rayos

En la siguiente tabla quedan reflejados los riesgos operacionales ferroviarios asociados a los peligros que pueden ocasionarlos y las medidas mitigadoras a realizar.

RIESGO	PELIGRO ASOCIADO AL RIESGO	MEDIDAS MITIGADORAS
COLISIONES	<p>Choques frontales entre trenes o maniobras</p> <p>Alcances o colisiones con material ferroviario estacionado.</p> <p>Choques laterales con material ferroviario estacionado en vía contigua por invasión de gálibo en piquetes.</p>	<p>Si hubiese más de un tren dentro del puerto, solo se puede operar con un solo tren, permaneciendo los demás apartados e inmovilizados mientras este se encuentre en movimiento.</p> <p>El material estacionado en vías de apartado debe estar inmovilizado con al menos un freno de estacionamiento en cabeza y otro en cola y librando los piquetes de entrevía.</p>
ARROLLAMIENTOS DE VEHÍCULOS VIALES	<p>Invasión de intersecciones cuando va a circular un tren o maniobra por no respetar la señalización vial de la intersección.</p> <p>Invasión por parte de camiones o automóviles de la zona de seguridad de la vía (zona de gálibo).</p>	<p>Al aproximarse a una intersección un tren o maniobra, el auxiliar de circulación y el maquinista deben comprobar que se encuentra libre de vehículos y personas. Si un vehículo o persona se acerca a la intersección harán señales para que se detenga ante este y solo entonces el tren o maniobra iniciará el paso por la intersección.</p> <p>Si un camión o coche está estacionado invadiendo la zona de gálibo de la vía, se avisará a la policía del puerto para que proceda a su retirada del lugar.</p>
ARROLLAMIENTOS O GOLPES CON OBSTÁCULOS	<p>Apilamiento de mercancías dentro de la zona de seguridad de la vía.</p> <p>Descomposición de cargamento tanto de camiones como de vagones que interfieren el gálibo.</p>	<p>Realizar los apilamientos alejados de la vía de tal manera que la caída de mercancía no interfiera el gálibo.</p> <p>Amarre y sujeción correcta de la mercancía en los vagones y camiones.</p>

PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIAS DEL PUERTO DE  
SANTANDER  
Edición 01

Fecha: 30/04/2018

RIESGO	PELIGRO ASOCIADO AL RIESGO	MEDIDAS MITIGADORAS
DESCARRILO	<p>Sobreanchos en vía.</p> <p>Mal ajuste de espadín con carril en los cambios.</p> <p>Alabeos y defectos en la vía.</p> <p>Averías en el material rodante</p>	<p>Mantenimiento de la infraestructura con controles e inspecciones periódicas de los parámetros de la vía.</p> <p>Mantenimiento del material rodante según su plan de mantenimiento con prohibición de circulación del material que no haya pasado la inspección en fecha.</p>
ATROPELLOS DE PERSONAS	<p>Cruce de vías por pasos no autorizados.</p> <p>Enganches y desenganches de vagones sin estar parados.</p> <p>Realización de trabajos en vía con trenes en circulación.</p> <p>Circulación de trenes o maniobras por intersecciones sin aplicar los dispositivos de protección de estos cuando disponen de ellos.</p> <p>Invasión del gálibo de la vía por parte de personas en el momento de la circulación de maniobras o trenes.</p> <p>Operaciones de mantenimiento realizadas en la proximidad de vehículos en movimiento.</p>	<p>El enganche y desenganche de material ferroviario se realizará con los vehículos parados.</p> <p>El tránsito de maniobras y trenes por intersecciones se realizará cuando los dispositivos de seguridad de la intersección se encuentren activados.</p>

RIESGO	PELIGRO ASOCIADO AL RIESGO	MEDIDAS MITIGADORAS
INCENDIOS	<p>Materiales combustibles en la proximidad de las vías.</p> <p>Operaciones de carga y trasvase de productos inflamables en zonas no habilitadas para este fin.</p> <p>Repostaje de vehículos ferroviarios en zonas no habilitadas y sin medios de extinción de incendios en el lugar de repostaje.</p>	<p>Limpieza periódica de las zonas ferroviarias</p> <p>Prohibición de trasvase de productos inflamables junto a las vías.</p> <p>Habilitar zonas de repostaje de locomotoras y otros vehículos ferroviarios con medios de extinción de incendios en su proximidad.</p>
ACCIDENTES CON MERCANCÍAS PELIGROSAS	<p>A las propias del accidente ferroviario, se le añaden los peligros que la propia mercancía puede ocasionar, tales como incendios, explosiones, contaminación del aire y del ambiente por toxicidad, nocividad, corrosividad, etc...</p> <p>Daños a las personas por todas las causas anteriores.</p>	<p>Aplicar las medidas generales para accidentes con MM.PP descritas en el punto 6 del presente documento</p> <p>Aplicar las medidas descritas en la ficha de seguridad de la Mercancía Peligrosa transportada en el material que ha sufrido el accidente.</p> <p>Seguir las instrucciones del consejero de seguridad de la empresa fabricante de la mercancía, de los bomberos y otros expertos en tratamientos de contaminación medioambiental.</p>
NEVADAS	<p>Bloqueo de agujas, intersecciones.</p> <p>Patinaje de las ruedas de las locomotoras.</p> <p>Bloqueo de mecanismos de freno.</p> <p>Dificultad para la estiba de la carga en los vagones.</p> <p>Imposibilidad de circulación si la acumulación de nieve es elevada</p>	<p>Limpieza de agujas, intersecciones y la vía.</p> <p>Llenado de los depósitos de arena de las locomotoras.</p> <p>Reducción de carga de arrastre de la locomotora si la acumulación de nieve en carriles supera los 20cm.</p> <p>Aplicación de freno de manera frecuente para romper el hielo de los equipos de freno.</p> <p>Limpieza de las plataformas de los vagones, clavijas de contenedores y trinquetes de amarre.</p> <p>Si la acumulación de nieve es elevada se debe proceder a su retirada con medios mecánicos,</p>

PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIAS DEL PUERTO DE  
 SANTANDER  
 Edición 01

Fecha: 30/04/2018

RIESGO	PELIGRO ASOCIADO AL RIESGO	MEDIDAS MITIGADORAS
FUERTES VIENTOS	Rotura de toldos en vagones  Puesta en movimiento de vagones y vehículos ferroviarios no frenados  Descomposición de cargamentos  Vuelco de contenedores vacíos de poca tara y arrastre por el suelo si se encuentran sin apilar.	Reforzar amarre de toldos, cargas en vagones y en apilamientos.  Retirar de apilamientos superiores contenedores vacíos con tara inferior a 2,5ton.  Amarrar los contenedores vacíos con tara inferior a 2,5 toneladas con cables a las clavijas de los vagones cuando están cargados en ellos.
AVERÍAS EN MATERIAL RODANTE	Problemas de freno  Rotura de elementos de rodadura, suspensión, freno, choque y tracción	Cumplimiento estricto del plan de mantenimiento del vehículo ferroviario.

## **5 TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EN LA RFPS**

El transporte de mercancías peligrosas por la RFPS y en las líneas de conexión de ésta con la red ferroviaria administrada por ADIF, está regulado por lo establecido en el Reglamento Relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID). Además del RID, en la zona de servicio del Puerto de Santander es de aplicación el Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos. Este Real Decreto describe de manera detallada las condiciones por las que deben admitirse en el puerto, tanto por vía marítima como terrestre, las mercancías peligrosas, asignando responsabilidades a cada una de las partes involucradas en dicho transporte.

El transporte de Mercancías Peligrosas se realiza de conformidad con lo reglamentado en el RID "Reglamento relativo al transporte internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril".

### **5.1 RESPONSABILIDADES Y OBLIGACIONES EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS**

Según la vigente actualización del RID 2017, los diferentes participantes en el transporte de mercancías peligrosas tienen las siguientes obligaciones:

#### **El Expedidor de mercancías peligrosas tiene la obligación de:**

- Cerciorarse de que la mercancía está clasificada y autorizada para el transporte conforme al RID.
- Suministrar al transportista la información de manera trazable y, en su caso, los documentos exigidos.
- Utilizar únicamente embalajes, grandes recipientes para granel y cisternas aprobados para el transporte y dotados de las marcas dispuestas por el RID.
- Observar las prescripciones sobre el modo de envío y las restricciones de expedición.
- Atender a que las cisternas vacías sin limpiar y sin desgasificar, sean marcadas y etiquetadas de conformidad y que las cisternas vacías, sin limpiar, sean cerradas y presenten las mismas garantías de estanqueidad que si estuvieran llenas.

#### **El transportista de mercancías peligrosas deberá:**

- Verificar que la mercancía posee autorización para el transporte de conformidad con el RID.
- Asegurarse de que toda la información prescrita en el RID relativa a mercancías peligrosas ha sido transmitida al expedidor antes del transporte, que la documentación prescrita se adjunta al

PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIAS DEL PUERTO DE  
SANTANDER  
Edición 01

Fecha: 30/04/2018

documento de transporte o, que si se utilizan técnicas de tratamiento electrónico de la información, que los datos están disponibles durante el transporte.

- Cerciorarse visualmente de que el vagón y la carga no presentan defectos manifiestos, fugas, fisuras, etc.
- Cerciorarse de que el plazo previsto para la próxima prueba del vagón utilizado no está pasado.
- Verificar que los vagones no están sobrecargados.
- Cerciorarse de que están puestas las placas-etiquetas y las señalizaciones prescritas para los vagones.
- Garantizar que todos los equipamientos prescritos en las instrucciones escritas se encuentran en la cabina del conductor del tren.

Si el transportista observa una infracción en las disposiciones del RID, no deberá realizar el envío hasta después de lograda la conformidad.

El transporte no podrá reanudarse hasta después de conseguida la conformidad de éste. La(s) autoridad(es) competente(s) responsable(s) del resto del recorrido podrán conceder una autorización para proseguir el transporte.

Si no puede establecerse la conformidad requerida y no se concede una autorización para el resto del recorrido, la(s) autoridad(es) competente(s) garantizará(n) al transportista la ayuda administrativa necesaria. Lo mismo es aplicable si el transportista pone en conocimiento a dicha(s) autoridad(es) que el expedidor no le ha informado del carácter peligroso de las mercancías enviadas al transporte y que él desearía, en virtud del derecho aplicable en especial al contrato de transporte, descargarlas, destruirlas o hacerlas inofensivas.

El transportista debe asegurarse que el gestor de la infraestructura sobre la que circula, pueda disponer en todo momento a lo largo del transporte, de manera rápida y sin traba, de los datos que le permitan cumplir con las exigencias requeridas a la dirección del Puerto.

**El Cargador tiene las siguientes obligaciones:**

- Sólo entregará mercancías peligrosas al transportista si éstas están autorizadas para el transporte de conformidad con el RID.

- Cuando se entreguen para el transporte mercancías peligrosas embaladas o embalajes vacíos sin limpiar, verificará si el embalaje está dañado. No podrá entregar para el transporte un bulto cuyo embalaje esté dañado, sobre todo no estanco, lo que daría lugar a la fuga o posibilidad de fuga de la mercancía peligrosa, mientras el daño no haya sido reparado; esta misma obligación es válida para los embalajes vacíos sin limpiar.
- Cuando cargue mercancías peligrosas en un vagón, un gran contenedor o un pequeño contenedor, observará las condiciones relativas a la carga y manipulación.
- Cuando entregue las mercancías peligrosas directamente al transportista, cumplirá las prescripciones relativas a la rotulación y a la señalización naranja del vagón o del gran contenedor.
- Cuando cargue bultos, cumplirá las prohibiciones de carga en común, teniendo en cuenta las mercancías peligrosas ya existentes en el vagón o gran contenedor, así como las prescripciones relativas a la separación de los productos alimenticios, de otros objetos de consumo o de alimentos para animales.

**El llenador deberá:**

- Deberá cerciorarse, antes del llenado de las cisternas, de que éstas y sus equipos se encuentren en buen estado técnico. El llenador debe establecer procedimientos para verificar el correcto funcionamiento de los cierres de la cisterna de un vagón cisterna y garantizar la estanqueidad de los dispositivos de cierre antes y después del llenado.
- Deberá cerciorarse de que la fecha de la próxima prueba para el vagón no es una fecha vencida.
- Tendrá derecho a llenar las cisternas únicamente con las mercancías peligrosas autorizadas para transporte en esas cisternas.
- En el llenado de la cisterna, respetará disposiciones relativas a las mercancías peligrosas en compartimentos contiguos.
- En el llenado de la cisterna, respetará el grado de llenado máximo admisible o al peso máximo admisible del contenido por litro de capacidad en relación con la mercancía cargada.
- Después del llenado de la cisterna, verificará que todos los cierres están en posición cerrada y de que no existen fugas. El llenador debe establecer procedimientos para verificar el correcto funcionamiento de los cierres de la cisterna de un vagón cisterna y garantizar la estanqueidad de los dispositivos de cierre antes y después del llenado.
- Supervisará que ningún residuo peligroso de la mercancía de llenado quede adherido al exterior de las cisternas que él haya llenado.

**PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIAS DEL PUERTO DE  
SANTANDER**  
Edición 01

Fecha: 30/04/2018

- Cuando prepare las mercancías peligrosas a efectos de transporte, atenderá a que la señalización naranja, las etiquetas o placas etiquetas, el marcado para las materias que se transportan en caliente y las materias peligrosas para el medio ambiente, así como las etiquetas de maniobras prescritas se hayan adherido, de conformidad con las prescripciones, en las cisternas, vagones y en los grandes y pequeños contenedores.

**El Descargador debe:**

- Asegurarse que las mercancías están bien para ser descargadas, comparando la información relativa a ellas en el documento de transporte con la información sobre el bulto, el contenedor, la cisterna, el CGEM o el vagón.
- Comprobar, antes y durante la descarga, si los embalajes, la cisterna, el vagón o el contenedor se dañaron de manera que podría poner en peligro las operaciones de descarga. Si este es el caso, asegurarse que la descarga no se efectúa mientras no se adopten las medidas apropiadas. El descargador debe establecer procedimientos para verificar el correcto funcionamiento de los cierres de la cisterna de un vagón cisterna y para garantizar la estanqueidad de los dispositivos de cierre antes y después de la descarga.
- Respetar todas las prescripciones aplicables a la descarga.
- Inmediatamente después de la descarga de la cisterna, del vagón o del contenedor;
  - Retirar todo residuo peligroso que habría podido adherirse en el exterior de la cisterna, del vagón o del contenedor durante la descarga.
  - Velar por el cierre de las válvulas y aperturas de inspección.
- Velar por que la limpieza y la descontaminación prescritas de los vagones o de los contenedores hayan sido efectuadas.
- Velar que los vagones y los contenedores, una vez completamente descargados, estén limpios, desgasificados y descontaminados, no lleven ya las placas-etiqueta y la señalización naranja.

**Como Administrador de la infraestructura ferroviaria, la Autoridad Portuaria de Santander está obligada a cumplir lo siguiente:**

Con objeto de controlar los riesgos intrínsecos a la explotación ferroviaria con mercancías peligrosas durante las operaciones que tienen lugar en las instalaciones del Puerto, el RCFPS u otro agente designado por la APS, como parte de sus funciones, deberá asegurarse que:

- el movimiento de entrada y salida de trenes o maniobras en las instalaciones donde se manipulen materias peligrosas está controlado por el operador de dichas instalaciones responsable de las operaciones de carga o descarga de la mercancía peligrosa.
- El responsable de las operaciones de carga está presente en todo momento durante las operaciones de transbordo de mercancías.
- las locomotoras o tractores son los adecuados para este tipo de transporte.
- en todo momento haya un acceso rápido y sin trabas al menos a las informaciones siguientes:
  - La composición del tren indicando el número de cada vagón y la categoría del vagón cuando ésta no está incluida en el número del vagón.
  - Los números ONU de las mercancías peligrosas transportadas en o sobre cada vagón.
  - La posición de cada vagón en el tren o maniobra (lugar de los vagones en la composición).

## **5.2 REQUISITOS DE PERSONAL**

Las personas empleadas por las empresas ferroviarias y el administrador de la infraestructura implicadas en el transporte de mercancías peligrosas deberán recibir una formación básica, basada en el conocimiento del significado de las etiquetas de peligro y del panel naranja, así como los procedimientos para notificar incidencias, y por otro lado, otra complementaria específica para todo personal que participe directamente en estos transportes, en base a su responsabilidad y funciones.

La formación debe completarse periódicamente por cursos de reciclaje para tener en cuenta los cambios en la reglamentación.

## **5.3 DISPOSICIONES APLICABLES A LA CIRCULACIÓN DE TRENES PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS**

### **Prescripciones Generales**

No está permitido utilizar cualquier fuente de ignición en las proximidades de los vagones que transporten mercancías peligrosas, o las hayan transportado y se encuentren vacíos y sin limpiar. Esta prohibición es de especial aplicación para:

- Operaciones de carga y descarga

**PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIAS DEL PUERTO DE  
SANTANDER**  
Edición 01

Fecha: 30/04/2018

- Depósito de bultos y contenedores en muelles y almacenes
- Detención y circulación de vehículos en estaciones, cargaderos y plena vía
- Reparación de vehículos en curso de transporte
- Trabajos en proximidades de la vía: estaciones o a plena vía

**Notificaciones al personal de conducción**

La empresa ferroviaria comunicará al personal de Conducción y al administrador de la infraestructura, de los trenes que transporten mercancías peligrosas, incluso tratándose de recipientes vacíos y sin limpiar, de acuerdo con las siguientes prescripciones:

- Origen de las mercancías
- Paradas intermedias que agreguen o segreguen mercancías peligrosas
- En las que los vagones con mercancía peligrosa sufran variación de lugar en la composición.

La empresa ferroviaria facilitará al personal de Conducción, junto al documento de transporte, una ficha de seguridad correspondiente a la mercancía que transporte. La empresa ferroviaria obtendrá la ficha requiriéndola al expedidor y contendrá al menos la siguiente información:

- Número de identificación de peligro
- Número de identificación de la materia
- Denominación de la materia
- Clasificación de la materia según el RID
- Naturaleza de los peligros
- Normas de actuación en caso de accidente; protección personal, tipo de agente extintor, dilución o contención del derrame, etc.
- Primeros auxilios

- Teléfonos de contacto del expedidor en caso de emergencia

Cuando los vehículos circulen vacíos y sin limpiar, también serán entregadas al personal de conducción las correspondientes fichas de seguridad.

La empresa ferroviaria facilitará al personal de conducción las instrucciones escritas tal como se establece en el RID.

#### **5.4 ACCIDENTES RELACIONADOS CON EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS**

Si la composición ferroviaria que haya sufrido el accidente/incidente transportara mercancías peligrosas, el RCFPS informará al Responsable de Seguridad en la Circulación de esta circunstancia e inmediatamente, ambos lo pondrán en conocimiento del CCS y éste a su vez, al responsable del Departamento de Seguridad Industrial y Prevención de Riesgos Laborales, a quien informará para tomar las medidas que se crean oportunas, entre las que se encuentra informar directamente al Director por si hubiera que activar el Plan de Emergencia, al consejero de seguridad y a la empresa ferroviaria.

El maquinista del tren que transporta MM.PP y sufra un accidente relacionado con las mercancías peligrosas que transporta, debe tomar las siguientes medidas de manera práctica y segura:

- Detener el tren en un lugar apropiado teniendo en cuenta el tipo de peligro, lugar y medidas posibles de los servicios de intervención (accesibilidad, evacuación) cuando proceda, en coordinación con el Responsable de Circulación del Puerto.
- Evitar las fuentes de inflamación, en particular no fumar ni encender cualquier equipamiento eléctrico.
- Comunicar el accidente a su empresa, proporcionarle toda la información posible sobre el accidente o incidente y sobre las mercancías peligrosas implicadas.
- Informar al Responsable de Seguridad del Puerto y proporcionarle toda la información posible sobre el accidente o incidente y sobre las mercancías peligrosas implicadas, teniendo en cuenta las instrucciones de la empresa ferroviaria.
- Tener la información relativa a las mercancías peligrosas transportadas a disposición para la llegada de los servicios de intervención o ponerlos a disposición a través del intercambio de datos informatizados.
- Ponerse las prendas de señalización prescritas para cuando se abandona la locomotora.
- Utilizar, cuando proceda, otros equipamientos de protección.

**PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIAS DEL PUERTO DE  
SANTANDER  
Edición 01**

Fecha: 30/04/2018

- Alejarse de los alrededores inmediatos del accidente o incidente teniendo muy en cuenta la dirección del viento, invitar a otras personas a alejarse y seguir las consignas de responsables de intervención (internos y externos).
  
- No andar sobre las sustancias extendidas en el suelo ni tocarlas y evitar inhalar las emanaciones, los humos, el polvo y los vapores que estén en el aire, colocándose en contra de la corriente del aire si hiciese viento.
  
- Quitarse cualquier prenda de vestir contaminada y ponerla en un lugar apropiado para su eliminación.
  
- Seguir las indicaciones descritas en la ficha de seguridad de la Mercancía Peligrosa.

#### **5.5 INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES CON MERCANCÍAS PELIGROSAS**

Cuando en el transcurso de un transporte o de una operación de embalaje, de llenado, de carga o descarga efectuada por la empresa, surja un accidente que perjudique a personas, bienes o el medio ambiente, el consejero de seguridad se encargará de redactar un informe de accidente dirigido a la dirección de la empresa, después de haber recogido todos los datos útiles para ello; este informe se realizará conforme a la sección 1.8.5 del RID y del ADR y que se ha incluido en el anexo 1 del presente plan de contingencias debe presentarse a la autoridad competente del Estado en el plazo de un mes después de que el suceso se haya producido; se encargará de redactar dicho informe el consejero de seguridad de la empresa afectada.

El RID y el ADR establecen en el punto 1.8.5.3 los criterios para establecer la consideración de accidente/suceso notificable de mercancías peligrosas:

Un suceso notificable es aquél en el que se ha producido derrame de mercancía peligrosa o ha habido riesgo inminente de pérdida de producto, daño corporal, material o al medio ambiente o han intervenido las autoridades, y en los que uno o varios de los criterios siguientes se cumplen:

- Un suceso en el que se ha producido daño corporal es aquél en el que las víctimas lo son debido a la mercancía peligrosa transportada y en el que los heridos:

a) necesitan un tratamiento médico intensivo,

b) necesitan un ingreso hospitalario de al menos un día, o

c) presentan una incapacidad para trabajar durante al menos tres días consecutivos.

➤ Se produce “pérdida de producto” cuando se derraman mercancías peligrosas:

a) de las categorías de transporte 0 o 1 en cantidades iguales o superiores a 50 Kg o 50 litros

b) de la categoría de transporte 2 en cantidades iguales o superiores a 333 Kg o 333 litros

c) de la categoría de transporte 3 o 4 en cantidades iguales o superiores a 1.000 Kg o 1.000 litros.

El criterio de pérdida de producto se aplica también si se ha producido un riesgo inminente de pérdida de producto en las cantidades antes mencionadas. En general, esta condición se considera que se produce si, en función de los daños estructurales, el recinto de retención ya no conviene para continuar el transporte o si por cualquier otra razón no se puede garantizar el nivel suficiente de seguridad (por ejemplo, por deformación de cisterna o contenedor, vuelco de una cisterna o un incendio en las inmediaciones).

Si en el suceso se ven implicadas mercancías de la clase 6.2, es obligatorio el informe independientemente de las cantidades.

En un suceso en el que se vean implicadas materias radiactivas, los criterios de pérdida de producto son los siguientes:

a) cualquier liberación de materias radiactivas fuera de los bultos;

b) una exposición que sobrepase los límites fijados en las normas sobre protección de trabajadores y del público contra radiaciones ionizantes (Tabla II de la Colección Seguridad nº115 de la OIEA- “Normas fundamentales internacionales de protección contra las radiaciones ionizantes y de seguridad de las fuentes de radiación”); o

c) un hecho en el que se pueda pensar en una degradación sensible de cualquiera de las funciones garantizada por un bulto en el plan de seguridad (retención, protección, protección térmica o criticidad) que convierta al embalaje en impropio para continuar el transporte sin medidas de seguridad complementarias.

PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIAS DEL PUERTO DE  
SANTANDER  
Edición 01

Fecha: 30/04/2018

## 6 ANEXOS

### ***ANEXO I. DEFINICIONES***

Según lo dispuesto en el artículo 3 del Real Decreto 623/2014, de 18 de julio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios:

- Incidente: Cualquier incidencia o anomalía técnica, operativa o de otro orden distinta de un accidente o un accidente grave, asociada al funcionamiento de las operaciones de transporte ferroviario en el Puerto de Santander y que afecte a la seguridad de su funcionamiento.
- Accidente: Un suceso repentino, no deseado ni intencionado, o una cadena de sucesos de ese tipo, de consecuencias perjudiciales. Los accidentes, en función de su tipología se dividen en categorías: colisiones, descarrilamientos, arrollamientos en pasos a nivel, incendios u otros sucesos de naturaleza similar.
- Accidente grave: cualquier colisión o descarrilamiento de trenes con el resultado, de al menos, una víctima mortal o de cinco o más heridos graves o grandes daños al material rodante, a la infraestructura o al medio ambiente, y cualquier otro accidente similar, con un efecto evidente en la normativa de seguridad ferroviaria o en la gestión de seguridad; por grandes daños se entenderán daños cuyo coste pueda evaluar inmediatamente el organismo de investigación en al menos un total de dos millones de euros.
- Causa (de un accidente o incidente): Las acciones, omisiones, sucesos, condiciones, o su combinación, que hayan provocado un accidente o incidente.
- Investigación: Un proceso que incluye la recogida y análisis de información relativa a los accidentes e incidentes ferroviarios, la elaboración de conclusiones, incluida la determinación de las causas de los mismos y, llegado el caso, la elaboración de recomendaciones en materia de seguridad en la circulación ferroviaria, con objeto de prevenirlos en el futuro.
- Investigador responsable: La persona encargada de la organización, dirección y control de la investigación de un accidente o incidente ferroviario.

Otras definiciones:

- Centro de Gestión de Red H24, de la Subdirección de Tráfico: Área del ADIF cuya función principal es dirigir y coordinar la gestión del tráfico ferroviario y los ámbitos territoriales de gestión de Circulación de las diferentes Áreas de circulación (y sus Puestos de Mando) de la Dirección de Gestión de la Circulación. Así como facilitar a las empresas ferroviarias soluciones alternativas ante cambios en la programación de sus tráficos, planes alternativos de transportes ante contingencias y cualquier otra solución que ayude a mantener la regularidad y normalidad en sus circulaciones.
- Contingencia ferroviaria: Cualquier incidencia, por pequeña que sea, que cause perturbaciones en el desarrollo normal del tráfico ferroviario.
- Descarrilamiento: Accidente ocurrido por salida de la vía del material rodante. Comprende los accidentes múltiples originados por descarrilamiento.
- PM: Dependencia del ADIF encargada de organizar, ejecutar el plan de transportes programado y coordinar la circulación en las líneas de su jurisdicción en tiempo real.
- Jefe Delegado de la Incidencia. Es el responsable de la actividad desplegada en el lugar del suceso para restablecer la normalidad. Será el Jefe del Dpto. de Operaciones y Servicios Portuarios, que podrá delegar en la persona capacitada que considere oportuno. En su ausencia, será una de las personas de la APS de las relacionadas en el Directorio telefónico. Podrá ser el Responsable de Seguridad en la Circulación del Puerto de Santander o, si las circunstancias lo aconsejan, podrá ser el Responsable de Circulación.
- Responsable de Circulación del Puerto que podrá estar en su puesto o desplazarse por las instalaciones si las circunstancias así lo aconsejaran. Podrá ejercer como Jefe Delegado de una incidencia.
- Centro de Coordinación de Servicios (CCS). Será asignado un Responsable, que en el caso de no determinarse, sería el Operador del CCS de turno.
- Comité de Gestión de Incidencias, creado si el alcance de la misma así lo aconsejara (definido en punto específico de este documento). Entre sus miembros, será designado un Responsable para la recepción y distribución de la información.
- Material rodante ferroviario: Conjunto de vehículos ferroviarios con o sin motor. Se clasifican en material motor (locomotoras, unidades autopropulsadas), y material remolcado (vagones de mercancías, material rodante auxiliar).
- Empresa Ferroviaria: Cualquier empresa pública o privada, titular de una licencia con arreglo a la legislación vigente aplicable, cuya actividad principal consiste en prestar servicios de transporte de mercancías, debiendo ser dicha empresa, en todo caso, la que aporte la tracción. Se incluyen, asimismo, en el concepto, las empresas que aportan exclusivamente la tracción.



Puerto de Santander

Autoridad Portuaria de Santander

**PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIAS DEL PUERTO DE  
SANTANDER  
Edición 01**

Fecha: 30/04/2018



**PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIAS DEL PUERTO DE  
 SANTANDER**  
 Edición 01

Fecha: 30/04/2018

<b>6. Mercancías peligrosas implicadas</b>						
Número UN <sup>(1)</sup>	Clase	Grupo de embalaje	Cantidad estimada de producto derramado (kg o l) <sup>(2)</sup>	Medios de contención <sup>(3)</sup>	Material del medio de contención	Tipo de fallo del medio de contención <sup>(4)</sup>
<sup>(1)</sup> Para mercancías peligrosas asignadas a entradas colectivas en las que sea de aplicación la disposición especial 274, también se indicará el nombre técnico.				<sup>(2)</sup> Para clase 7, indicar los valores según los criterios del 1.8.5.3.		
<sup>(3)</sup> Indicar el número apropiado 1 Embalaje 2 GRG/IBC 3 Gran embalaje 4 Pequeño contenedor 5 Vagón 6 Vehículo 7 Vagón-cisterna 8 Vehículo-cisterna 9 Vagón-batería 10 Vehículo-batería 11 Vagón con sistemas portátiles 12 Sistema desmontable 13 Gran contenedor 14 Contenedor-cisterna 15 CGEM 16 Sistema portátil				<sup>(4)</sup> Indicar el número apropiado 1 Derrame o pérdida 2 Incendio 3 Explosión 4 Fallo estructural		
<b>7. Causa del suceso (si no hay duda)</b>						
<input type="checkbox"/> Fallo técnico <input type="checkbox"/> Estiba no conforme <input type="checkbox"/> Causa operacional debida a la explotación( ferrocarril) <input type="checkbox"/> Otras: ..... ..... .....						
<b>8. Consecuencias del suceso</b>						
<u>Daños corporales ligados a las mercancías peligrosas implicadas:</u> <input type="checkbox"/> Muertos (número: .....) <input type="checkbox"/> Heridos (número: .....)  <u>Pérdida de producto:</u> <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Riesgo inminente de pérdida de producto  <u>Daños materiales o al medio ambiente:</u> <input type="checkbox"/> Importe estimado del daño ≤ 50 000 Euros <input type="checkbox"/> Importe estimado del daño > 50 000 Euros  <u>Intervención de las autoridades:</u> <input type="checkbox"/> Sí <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Evacuación de personas durante al menos tres horas motivada por la presencia de mercancías peligrosas implicadas</li> <li><input type="checkbox"/> Corte de carreteras o vías durante al menos tres horas debido a la presencia de mercancías peligrosas implicadas</li> </ul> <input type="checkbox"/> No						



PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIAS DEL PUERTO DE  
SANTANDER  
Edición 01

Fecha: 30/04/2018

**ANEXO III. DIRECTORIO TELEFÓNICO**

ORGANIZACIÓN	NOMBRE	TELÉFONO	CARGO/MAIL
APS	<b>CENTRO DE COORDINACIÓN DE SERVICIOS (CCS)</b>	942203618	ccs@puertosantander.com
APS	Alberto Rodríguez Solórzano	942203618	Jefe Dpto. Operaciones y Servicios Portuarios
APS	José Antonio Elices Gómez	942203618	Jefe Dpto. Mantenimiento y Señales Marítimas
APS	<a href="#">Juan A. García Avellán</a>	942203618	Responsable de Seguridad en la Circulación <a href="#">APS</a>
ADIF Servicios Logísticos	Luis Ovejero	942018282/650506784	Técnico Centros Logísticos
ADIF	Puesto de Mando 24h	<a href="#">942018313/647956397</a> <a href="#">942018215</a>	Regulación 24 horas
ADIF	<del>Pablo Rodríguez</del> <a href="#">José Pablo Prieto González</a>	<a href="#">942018215</a> <a href="#">942018313/647956397</a>	<del>Jefe CTC</del> <a href="#">Responsable PM Santander – Adif Red Convencional</a>
ADIF	Ignacio Nogueira	942018223/647807159	Jefe Técnico de Operaciones
ADIF	Jesús Ramos García	942018233/629122195	Técnico Red Convencional
ADIF-RAM	Vicente Vila Martínez	942209569	Jefe de Tráfico
ADIF- RAM	Jesus A. Soler Perujo	942209561	Responsable P.M. Santander
ADIF- RAM	PM Santander	942209562	Inspector Pral. Movimiento.
ADIF	CENTRO DE GESTIÓN DE RED H24	91 774 46 55	gestioncop@adif.es
<b>ASISTENCIA ENCARRILAMIENTOS</b>			
ADIF Servicios Logísticos	Luis Ovejero	942018282/650506784	
ADIF	Puesto de	942018313/647956397	

PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIAS DEL PUERTO DE  
SANTANDER  
Edición 01

Fecha: 30/04/2018

	Mando 24h		
ADIF	Ignacio Nogueira	942018223/647807159	
ADIF	Jesús Ramos Gracia	942018233/629122195	
<b>CUEVAS</b>			
	Juan Carlos Echevarría	942845015/609457828	<a href="mailto:jcechevarria@cuevasobras.es">jcechevarria@cuevasobras.es</a>
<b>CYCASA</b>			
	Antonio Gabieiro	944447051/609068288	<a href="mailto:a.gabieiro@cycasa.com">a.gabieiro@cycasa.com</a>
<b>ACCISA</b>			
	Francisco Fernandez	610 217 485	direccion@accisa.es
<b>GRUAS FAM</b>			
		942558000/942541812	



Puerto de Santander

Autoridad Portuaria de Santander

**PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIAS DEL PUERTO DE  
SANTANDER  
Edición 01**

Fecha: 30/04/2018

***ANEXO IV. DOCUMENTO DE SOLICITUD DE MEDIOS DE INTERVENCIÓN PARA ACCIDENTES***

**PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIAS DEL PUERTO DE  
 SANTANDER**  
 Edición 01

Fecha: 30/04/2018



**MODELO DE SOLICITUD DE MEDIOS DE INTERVENCIÓN PARA AYUDA EN ACCIDENTES**  
**PUESTO DE MANDO DE MURIEDAS**

IDENTIFICACIÓN DEL SUCESO:	
LUGAR:	Puerto de Santander
FECHA:	
RECURSO SOLICITADO:	Brigada de socorro

TITULAR DE LAS INSTALACIONES FERROVIARIAS (APARTADERO, PUERTO, DERIVACIÓN PARTICULAR,	
SOLICITANTE:	
	NIF Q - 39/67003 - I
(1) CARGO:	
EMPRESA:	Autoridad Portuaria
DIRECCIÓN:	Muelle de Maliaño s/n Santander

ACEPTACIÓN DE LOS COSTES DERIVADOS DE LA UTILIZACIÓN DE LOS MEDIOS DE INTERVENCIÓN	
Solicito la actuación de los Medios de Intervención necesarios para:	
Acepto el cargo de los costes derivados de la actuación de los Medios de Intervención requeridos.	
FIRMA DEL SOLICITANTE	

ACEPTACIÓN DE LA SOLICITUD POR PARTE DEL PUESTO DE MANDO			
P.M.:			
NOMBRE			
CARGO			
ACEPTADO	<input type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	(Señalar la casilla correspondiente)
			FIRMA

(1) Nunca se figurará una persona que no sea empleado del Titular de las instalaciones