

CONSIGNA	AO/CO
	Nº 0001/17
	Sevilla 10 de enero de 2017
CONEXIÓN FERROPORTUARIA CON EL PUERTO DE SEVILLA	

Subdirección de Operaciones Sur

APLICACIÓN

Fecha: 19 de enero de 2017.
Anula a: Consigna AO 979 CO 892 de fecha 15-05-2013.
Documentos conexos: Consignas A de La Salud y Bloqueos en vigor.
Ámbito: Línea 452 Puerto de Sevilla a La Salud
Línea 452 de: *Puerto de Sevilla a La Salud*
Trayecto de: *Puerto de Sevilla a La Salud*
Estaciones: *La Salud*

1. PREÁMBULO

La presente Consigna se realiza en orden a las exigencias legales y reglamentarias indicadas en el actual contexto normativo del sector ferroviario para la conexión de la REFIG administrada por ADIF con la Red Ferroviaria administrada por la Autoridad Portuaria de Sevilla, en lo sucesivo AP de Sevilla, y Texto.

2. INSTALACIONES

2.1. El Puerto de Sevilla está conectado con la REFIG administrada por ADIF a través del siguiente enlace: Señal de Entrada E8 de la estación de La Salud ubicada en el PK 0+518 de la Línea 452 Puerto de Sevilla (Cgd.) a La Salud.

2.2.- LÍNEA DE CONEXIÓN.

Es la comprendida entre la Señal E8 (PK 0+518) de la estación de La Salud y el Cartelón 1 "PUNTO DE CONEXIÓN FUNCIONAL" (PK 2+272).

La Señal E8 y el Cartelón protegen el acceso a la estación de La Salud, y al Puerto de Sevilla, respectivamente. Esta Línea de Conexión se considera Cantón de Bloqueo.

En virtud del convenio de conexión establecido al efecto, e identificados expresamente en el esquema que acompaña a esta consigna, se establecen los siguientes puntos de conexión:

2.3.- PUNTO DE CONEXIÓN FÍSICA.

Existe un punto de conexión física entre el Puerto de Sevilla y la REFIG administrada por ADIF, que delimita la administración de ambas redes. Está situado en el PK 1+717 de la Línea, en el extremo del puente sobre el río Guadaira lado Puerto.

2.4.- PUNTO DE CONEXIÓN FUNCIONAL.

Existe un punto de conexión funcional, situado en el PK 2+272 de la Línea, que delimita el ámbito de actuación del Responsable de circulación de la estación de La Salud, en lo sucesivo Responsable de Circulación del CTC, y del Autorizado Responsable de Circulación del Puerto de Sevilla, en lo sucesivo Autorizado Responsable de circulación.

3. CIRCULACIÓN. OPERATIVA DE ACCESO HACIA Y DESDE EL PUERTO DE SEVILLA

En este apartado se describe el modo operativo, mediante el cual se permitirá la circulación ferroviaria entre las zonas de Servicio Ferroviario del Puerto de Sevilla y la estación de La Salud.

3.1 Normas generales.

Las circulaciones se realizarán como tren o como maniobra.

Cuando se hagan como maniobra, a efectos de composición y frenado, se formarán como tren TIPO 50 y llevarán las señales de cola previstas para los trenes según determina el Libro Segundo Sección 7 del RCF. Los movimientos se realizarán tirando con locomotora en cabeza. Excepcionalmente, cuando no sea posible el envío de la circulación tirando, se podrá efectuar el movimiento empujando, siendo en este caso preceptivo que se efectúe la maniobra acompañada por un agente habilitado, situado en cabeza en comunicación permanente con el Maquinista.

Para la adecuada gestión de las circulaciones, éstas deberán tener asignado un número o designación, par o impar, para su identificación según el sentido de circulación. Las maniobras se designarán mediante tres caracteres, compuestos por la letra M y un número de dos cifras sin puntos ni guiones (M01, M00, etc.). Al ser utilizado el último número de los asignados para cada sentido de la circulación, empezará nuevamente la numeración. Las maniobras en régimen de lanzadera se designarán en sus dos sentidos.

Las situaciones operativas previstas podrán realizarse bajo los regímenes de explotación siguientes (descritos en los puntos 2.2, 2.3 y 2.4 en función de los acuerdos de gestión establecidos entre ADIF y la AP de Sevilla, teniendo en cuenta en todos los casos que las circulaciones cuando se dirijan al Puerto efectuarán parada ante el punto de conexión funcional e iniciarán la marcha una vez que el Auxiliar de Circulación/Maquinista se haya puesto en contacto con el Autorizado Responsable de circulación y/o la AP de Sevilla, en su caso, y lo hayan autorizado.

A los Maquinistas de todos los trenes o maniobras, además de todas aquellas prescripciones de circulación que sean necesarias por infraestructura, material, etc., se les notificará lo siguiente:

"Circulará como (tren o maniobra nº _____) entre (_____ y _____) según las normas de la Consigna A0/CO nº 0001/17".

"El Puerto de Sevilla (con ó sin) Autorizado Responsable de circulación"

Los Maquinistas cumplirán todas las prescripciones descritas en esta Consigna, teniendo especialmente en cuenta: si circula como tren o maniobra; los puntos de conexión físico y funcional; las condiciones de circulación dentro de las instalaciones del Puerto de Sevilla (velocidad, puertas de acceso, intersecciones especiales, etc.); las que le hayan sido notificadas por escrito o telefonema; etc.

3.2 Maniobras o Trenes concertados entre el Responsable de Circulación del CTC de La Salud y el Autorizado Responsable de circulación del Puerto de Sevilla.

La gestión del tráfico ferroviario que realiza ADIF y la AP de Sevilla, para la coordinación de la circulación, requiere que el Responsable de Circulación del CTC y el Autorizado Responsable de circulación, se mantengan previamente informados entre sí, o a través del PM de ADIF, de la situación de los trenes y comuniquen a éste cualquier falta de capacidad o anomalía para su recepción.

El cantón de bloqueo está a cargo del Responsable de Circulación del CTC y del Autorizado Responsable de circulación del Puerto.

Las condiciones de explotación de la línea de conexión se realizarán como tren o maniobra según la franja horaria asignada y la circulación quedará garantizada mediante el intercambio de telefonemas que garantice la circulación de los mismos desde/hacia el Puerto de Sevilla hasta/desde la estación de La Salud.

Para la adecuada gestión de las circulaciones, el Responsable de Circulación del CTC/Autorizado Responsable de circulación afectado por la expedición de un tren o maniobra, se asegurará que el trayecto que se encuentra a su cargo está libre de trenes. Una vez hecha esta comprobación, si nada lo impide, cursará a su colateral el siguiente telefonema nº 1 para cada una de las circulaciones a expedir:

1. <<Solicito autorización para expedir (tren/maniobra nº _____) hacia _____ a las __, __.>>

El Responsable de Circulación del CTC/Autorizado Responsable de circulación que reciba el telefonema anterior, si nada lo impide, contestará con el siguiente telefonema:

2. << Autorizado para expedir (tren/maniobra nº _____) hacia _____.>>

A partir de este momento el Responsable de Circulación del CTC y el Autorizado Responsable de circulación inscribirán en la columna de trenes en marcha de sus respectivos libros de bloqueo el nº del tren o maniobra que proceda.

En La Salud se establecerá el correspondiente itinerario de salida aprovechando en lo posible el enclavamiento. Si una vez cursados los telefonemas de solicitud y de autorización para el envío de una circulación, no pudiera ser expedido, el Responsable de Circulación del CTC/Autorizado Responsable de circulación que la hubiera solicitado cursará al colateral el siguiente telefonema nº 3:

3. <<Anulo solicitud para expedir (tren/maniobra nº _____).>>

El Responsable de Circulación del CTC y el Autorizado Responsable de circulación inscribirán la letra "L" en la columna de trenes en marcha de sus respectivos libros de bloqueo.

Cuando desaparezcan las causas que motivaron la transmisión del telefonema anterior, el Responsable de Circulación del CTC/Autorizado Responsable de circulación, lo comunicará verbalmente a su colateral, para volverle a solicitar la expedición de la circulación iniciando de nuevo el proceso, cursándole el telefonema nº 1.

Cuando la circulación se encuentre estacionada en una vía de la estación de La Salud, el Auxiliar de Circulación que la acompaña, informará verbalmente al Responsable de Circulación del CTC de su apartado.

Una vez que el tren o maniobra ha llegado completo y quedado libre el cantón de bloqueo, el Responsable de Circulación del CTC/Autorizado Responsable de circulación, cursará el siguiente telefonema nº 4.

4. << Apartado/a (tren/maniobra nº _____) en (La Salud/Puerto de Sevilla).>>

El Responsable de Circulación del CTC y el Autorizado Responsable de circulación inscribirán la letra "L" en la columna de trenes en marcha de sus respectivos libros de bloqueo.

Retirada e incorporación al servicio del Autorizado Responsable de circulación del Puerto de Sevilla.

El Autorizado Responsable de Circulación del Puerto podrá retirarse o incorporarse al servicio, si la línea de conexión está libre de circulaciones y una vez se lo comunique al Responsable de Circulación del CTC cursando uno de los siguientes telefonemas nº 5 ó 6, según corresponda:

5. << Me retiro del servicio. >>

6. <<Reanudo el servicio. >>

Como excepción, el Autorizado Responsable de Circulación del Puerto podrá incorporarse al servicio con el cantón ocupado (habiéndose realizado la última expedición en régimen de lanzadera), siempre y cuando curse el telefonema nº 4 (que en este caso sustituye al nº 6) al Responsable de Circulación del CTC, considerando de esta forma, libre de trenes el cantón único de bloqueo.

3.3 Maniobras en un solo sentido con régimen de apartado, SIN Autorizado Responsable de circulación en el Puerto de Sevilla.

Las condiciones de explotación de la línea de conexión se realizarán como cantón único de bloqueo para el movimiento, bien sea de ida o de regreso de la maniobra hacia/desde el Puerto de Sevilla desde/hasta la estación de La Salud.

El cantón de bloqueo está a cargo exclusivo del Responsable de Circulación del CTC.

El Auxiliar de Circulación que efectúe las operaciones, lo hará bajo las órdenes del Responsable de Circulación del CTC.

Envío de una maniobra desde La Salud hacia el Puerto.

Para el envío de la maniobra hacia el Puerto se tendrá en cuenta lo siguiente: una vez llevada a efecto la coordinación correspondiente, el Responsable de Circulación del CTC, con la antelación necesaria para no retrasar la maniobra y cuando el trayecto a recorrer por el cantón de bloqueo esté libre de trenes, inscribirá en el Libro de Bloqueo la Nota nº 7, figurando en la casilla de trenes en marcha el nº de la maniobra que proceda.

7. << Expido Maniobra nº _____ hacia el Puerto de Sevilla a las _____.>>

Seguidamente, establecerá el correspondiente itinerario de salida de la maniobra aprovechando en lo posible el enclavamiento.

El Responsable de Circulación del CTC dará las instrucciones necesarias al Auxiliar de Circulación para el inicio del movimiento y para que se informe al Maquinista de las operaciones a realizar.

Cuando la maniobra se encuentre apartada en las instalaciones del Puerto, el Auxiliar de Circulación transmitirá verbalmente al Responsable de Circulación del CTC el contenido de la Nota nº 8:

8. << Maniobra nº _____ apartada en las instalaciones del Puerto. >>

El Responsable de Circulación del CTC inscribirá en el Libro de bloqueo la Nota nº 8 y la letra "L" en la casilla de trenes en marcha, considerando desde ese momento libre de trenes el Cantón de bloqueo con el Puerto de Sevilla.

Una vez recibida la comunicación verbal de apartado, el Responsable de Circulación del CTC podrá enviar otra maniobra al Puerto.

Recepción de una maniobra desde el Puerto hacia La Salud.

Para recibir una maniobra desde el Puerto hacia la estación de La Salud, el agente que acompaña a la maniobra informará al Responsable de Circulación del CTC de dicha circunstancia.

El Responsable de Circulación del CTC, con la antelación necesaria para no retrasar la maniobra, y cuando el trayecto a recorrer por el cantón de bloqueo esté libre de trenes, inscribirá en el Libro de Bloqueo la Nota nº 9, figurando en la casilla de trenes en marcha el nº de la maniobra que proceda:

9. << Maniobra nº _____ queda Autorizada para dirigirse a la estación de La Salud.>>

Seguidamente, dará las instrucciones necesarias al Auxiliar de Circulación para el inicio del movimiento hacia la estación de La Salud y para que se informe al Maquinista de las operaciones a realizar, indicando en su caso el punto de parada o estacionamiento.

Cuando la maniobra se encuentre estacionada en una vía de la estación de La Salud, el Auxiliar de Circulación que la acompaña, informará verbalmente al Responsable de Circulación del CTC de su apartado y una vez restituidos los aparatos a su posición normal, éste inscribirá en el Libro de bloqueo la Nota nº 10 y la letra "L" en la casilla de trenes en marcha, considerando desde ese momento libre de trenes el cantón de bloqueo con el Puerto de Sevilla.

10. << Regresó y apartada Maniobra nº _____ en la estación de La Salud. >>

3.4 Maniobras en régimen de lanzadera, SIN Autorizado Responsable de circulación en el Puerto de Sevilla.

Las condiciones de explotación de la línea de conexión se realizarán como cantón único de bloqueo para el movimiento, de ida de la maniobra desde la estación de La Salud hacia el Puerto de Sevilla y regreso de la misma desde el Puerto hacia La Salud.

El cantón de bloqueo está a cargo exclusivo del Responsable de Circulación del CTC.

El Auxiliar de Circulación que efectúe las operaciones, lo hará bajo las órdenes del Responsable de Circulación del CTC.

Para el envío de la maniobra se tendrá en cuenta lo siguiente: una vez llevada a efecto la coordinación correspondiente, el Responsable de Circulación del CTC, con la antelación necesaria para no retrasar la maniobra, cuando el trayecto a recorrer por la línea de la conexión esté libre de trenes, y dispuestas sus instalaciones hasta el punto de conexión funcional, inscribirá en el Libro de Bloqueo la Nota nº 7, figurando en la casilla de trenes en marcha el nº de la maniobra que proceda.

Seguidamente, establecerá el correspondiente itinerario de salida de la maniobra aprovechando en lo posible el enclavamiento.

El Responsable de Circulación del CTC dará las instrucciones necesarias al Auxiliar de Circulación para el inicio del movimiento y para que se informe al Maquinista de las operaciones a realizar.

Cuando la maniobra se encuentre dispuesta para regresar desde las instalaciones del Puerto de Sevilla hacia la estación de La Salud, el Auxiliar de Circulación informará al Responsable de Circulación del CTC de dicha circunstancia y si nada se opone, éste le dará las instrucciones necesarias para el inicio del movimiento de regreso y para que se informe al Maquinista de las operaciones a realizar, indicando en su caso el punto de parada o estacionamiento.

Cuando la maniobra se encuentre estacionada en una vía de la estación de La Salud, el Auxiliar de Circulación que la acompaña, informará verbalmente al Responsable de Circulación del CTC de su apartado y una vez restituidos los aparatos a su posición normal, éste inscribirá en el Libro de bloqueo la Nota nº 10 y la letra "L" en la casilla de trenes en marcha, considerando desde ese momento libre de trenes el cantón de bloqueo con el Puerto de Sevilla.

4. TRABAJOS

En este apartado se regula las condiciones para efectuar trabajos en la Línea de Conexión, en el ámbito de cada Red:

- Entre la señal E8 de La Salud y el Punto de Conexión Físico, correspondiente a la REFIG administrada por ADIF.
- Entre el Punto de Conexión Físico y el Punto de Conexión Funcional, correspondiente a la Red Ferroviaria administrada por la AP de Sevilla.

4.1 Normas generales.

Para los trabajos se aplicará lo contemplado en el RGC y lo recogido en la presente Consigna.

Cada una de las redes ferroviarias (ADIF ó AP de Sevilla) podrá poner en circulación trenes de trabajos o vagonetas para reparar la vía y sus instalaciones y distribuir o recoger materiales en uno o varios puntos del trayecto que gestione, a condición de que no salgan o invadan el punto de conexión físico. Por lo tanto, los trenes de trabajos o vagonetas, sólo podrán ir hasta el límite que marca el punto de conexión físico de esta consigna, teniendo que regresar desde allí a la dependencia de origen.

El inicio de los trabajos requiere siempre el conocimiento del Puesto de Mando.

Antes de expedir el tren de trabajos o vagoneta, se señalará el tiempo concedido para que permanezca en el cantón de bloqueo (trayecto autorizado, límite de conexión físico hasta el que está permitida la circulación), teniendo en cuenta las necesidades de circulación de los demás trenes en cualquiera de los dos sentidos; y cuando se trate del trayecto entre la señal E8 de La Salud y el Punto de Conexión Físico se dará a conocer por escrito o telefonema al Encargado de los trabajos y al Maquinista.

Entre la señal E8 de La Salud y el Punto de Conexión Físico, para su planificación y el adecuado régimen a aplicar en los mismos, se estará a lo dispuesto en el Libro Tercero del RCF.

Estos trabajos serán siempre autorizados previamente por el Puesto de Mando.

Deberán estar debidamente autorizados mediante el Acta de trabajos correspondiente, salvo en los casos de incidencia, anormalidad o imprevistos urgentes.

Los trenes de trabajos podrán ser fraccionados, para operar en más de un punto del tramo cuando el Encargado de los mismos lo disponga y se adopten las medidas adecuadas para asegurar la inmovilidad del corte separado del vehículo motor.

La AP de Sevilla podrá regular los trabajos en su ámbito mediante una Circular Interna que no afectará o condicionará la aplicación de la presente Consigna, ni del RCF en el ámbito de la línea de Conexión, en la que podrá especificar la forma de asegurar el tiempo concedido para que los trabajos liberen el cantón de bloqueo.

4.2. Trabajos en vía en el ámbito de la REFIG.

Para la realización de trabajos en la vía sin movimiento de trenes, o con trenes de trabajos y vagonetas, desde La Salud hasta el límite del punto de conexión físico, el Encargado de trabajos cursará al Responsable de Circulación del CTC el telefonema:

11. << Solicito intervalo entre La Salud y el Punto de Conexión Físico del Km. 1+717 hasta las __, __ (sin trenes de trabajos).>>.

El Responsable de Circulación del CTC cuando el trayecto esté libre de circulaciones cursará al Autorizado Responsable de circulación del Puerto de Sevilla el telefonema:

12. << Por trabajos en el cantón único, queda suspendida la circulación por el cantón de bloqueo único en la línea de conexión entre La Salud y Puerto de Sevilla, hasta nuevo aviso. >>.

El Autorizado Responsable de Circulación del Puerto de Sevilla que reciba el telefonema anterior, contestará con el siguiente:

13. << Conforme con la suspensión de la circulación por el cantón de bloqueo único de la línea de conexión entre La Salud y Puerto de Sevilla, hasta nuevo aviso. >>

El Responsable de Circulación del CTC y el Autorizado Responsable de circulación, figurarán en el Libro de Bloqueo, en la columna de trenes en marcha, la expresión: "TRABAJOS".

Seguidamente el Responsable de Circulación del CTC cursará al Encargado de trabajos el siguiente telefonema:

14.- "Concedido intervalo entre La Salud y el Punto de Conexión Físico del Km. 1+717 hasta las __, __. Entrada al cantón por la estación de La Salud (sin trenes de trabajos)".

Finalizados los trabajos, y apartados en su caso los trenes de trabajos y vagonetas, el Encargado de los mismos, cursará al Responsable de Circulación del CTC el siguiente telefonema:

14. << Queda libre de (trenes y) obstáculos la vía entre La Salud y el Punto de Conexión Físico del Km. 1+717. Puede reanudarse la circulación en condiciones normales (con las limitaciones siguientes _____). >>"

El Responsable de Circulación del CTC, comunicará la finalización de los trabajos al Autorizado Responsable de circulación del Puerto de Sevilla, cursándole el siguiente telefonema:

16. – “Finalizados los trabajos, se restablece la circulación por la vía cantón de bloqueo único de la línea de conexión entre La Salud y Puerto de Sevilla en condiciones normales (con las siguientes condiciones)”.

El Responsable de Circulación del CTC y el Autorizado Responsable de circulación inscribirán la letra "L" en la columna de trenes en marcha de sus respectivos libros de bloqueo.

4.4 Trabajos sin Autorizado Responsable de circulación en el Puerto de Sevilla.

Cuando no esté de servicio el Autorizado Responsable de circulación en el Puerto de Sevilla, se podrán efectuar trabajos entre La Salud y el límite de conexión físico, siempre que el trayecto esté libre de circulaciones, quedando el cantón de bloqueo a cargo exclusivo del Responsable de Circulación del CTC.

Para la cual, se cumplimentará lo recogido anteriormente, con la excepción de que no es necesaria la transmisión de los telefonemas nº 12, 13 y 16.

Cuando estén concedidos trabajos en estas condiciones, el Autorizado Responsable de circulación del Puerto de Sevilla no podrá incorporarse al servicio, hasta que finalicen los mismos y quede libre el cantón único.

4.5. Trabajos en vía en el ámbito de la Red Ferroviaria de la AP de Sevilla.

Para la realización de trabajos en la vía sin movimiento de trenes o con trenes de trabajos y vagonetas, desde el Puerto de Sevilla hasta el límite de conexión físico, el Autorizado Responsable de circulación del Puerto de Sevilla, cuando el trayecto esté libre de trenes, además de cumplimentar las normas establecidas en la Circular Interna de la AP de Sevilla, cursará al Responsable de Circulación del CTC el telefonema nº 12.

El Responsable de Circulación del CTC que reciba el telefonema anterior contestará con el nº 13.

El Autorizado Responsable de circulación y el Responsable de Circulación del CTC, figurarán en el Libro de Bloqueo, en la columna de trenes en marcha, la expresión: "TRABAJOS".

Finalizados los trabajos, y apartados en su caso los trenes de trabajos y vagonetas, el Autorizado Responsable de circulación que los tuviera a su cargo, comunicará la finalización de los mismos al Responsable de Circulación del CTC, cursándole el telefonema nº 16.

El Responsable de Circulación del CTC y el Autorizado Responsable de circulación inscribirán la letra "L" en la columna de trenes en marcha de sus respectivos libros de bloqueo.

5. COMUNICACIONES

5.1. PROGRAMACION, COORDINACIÓN Y REALIZACIÓN DE OPERACIONES

La circulación de los trenes y maniobras, requiere la coordinación entre el personal de ADIF, el Puerto de Sevilla y el de las Empresas Ferroviarias (EE.FF.) intervinientes, con el objeto común de garantizar la seguridad en la circulación.

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

Para la programación, coordinación y realización de las operaciones necesarias para el acceso de circulaciones a vía regulada, las comunicaciones se realizarán entre los interlocutores siguientes:

- Autorizado Responsable de circulación del Puerto de Sevilla.
- Jefe de CTC.
- Centro de Coordinación del Puerto de Sevilla.
- Puesto de Mando.



- Gestem de Tráfico.
- Gabinete de circulación de la estación de La Salud.

NOTA: Se adjunta como documento anexo a la presente Consigna, un directorio *inicial* con los datos particulares de cada uno de estos interlocutores; quedando responsabilizada cada Jefatura correspondiente de mantenerlos permanentemente actualizados, dando a conocer cualquier variación al resto de Jefaturas.

5.2. COMUNICACIÓN CON LOS TRENES/MANIOBRAS.

La comunicación por telefonía móvil entre el Autorizado Responsable de circulación y la Maniobra, será el medio por el que se cursarán las informaciones que se indican en esta Consigna y demás comunicaciones, identificándose entre sí, y facilitándose sus números de teléfonos de contacto.

La comunicación entre el Responsable de Circulación del CTC y el personal de estos trenes y maniobras, se realizará preferentemente, por radiotelefonía en la modalidad "A" ó "C" de Tren Tierra, según el caso.

Cuando no se pueda utilizar ésta, se podrá hacer uso de los teléfonos de las señales, de los del Gabinete de circulación de la estación/Instalación Técnica y como último recurso de la telefonía móvil u otro medio de comunicación disponible. Se seguirá el procedimiento establecido por la normativa reglamentaria para la dotación de equipos de grabación en estos Gabinetes de circulación.

Si por avería u otra causa, no existiera la comunicación expuesta en los puntos anteriores, los telefonemas podrán transmitirse por cualquier otro sistema de comunicación sustitutorio, sin intermediarios y que puedan identificarse entre sí el personal afectado.

Al no existir en la línea, línea telefónica ni, por tanto, conectores de intemperie, cuando se produzca la necesidad de efectuar petición de Máquina de Socorro o Tren Taller, el maquinista si no puede comunicarse por radio o telefonía móvil, enviará telefonemas escritos de petición de socorro, sin pérdida de tiempo, por un propio, por el camino más breve.

6. PERSONAL INTERVINIENTE.

El personal que intervenga en las operaciones descritas en la Consigna deberá disponer de los títulos y habilitaciones que, para cada Administrador de Infraestructura, contemple la legislación y el marco normativo vigente para la actividad que realicen.

6.1 RESPONSABLE DE CIRCULACIÓN DEL CTC DE ADIF.

La dirección de la circulación en la REFIG administrada por ADIF estará a cargo de un Agente con la habilitación de Responsable de circulación prevista en el marco normativo vigente. Todas las referencias al Responsable de Circulación del CTC, se entenderán al Responsable de Circulación de La Salud en el caso de que la estación de La Salud se encuentre en Mando Local.

Tendrá a su cargo todas las instalaciones de seguridad que se reflejan en esta Consigna pertenecientes a la REFIG administrada por ADIF además de las definidas hasta el punto de conexión funcional de la Línea que conecta con el Puerto de Sevilla.

6.2. AUXILIAR DE CIRCULACIÓN

El Auxiliar de Circulación, además de acompañar las circulaciones, informará del apartado de las mismas al Responsable de Circulación del CTC, en la forma descrita en esta Consigna.

6.3. AUTORIZADO RESPONSABLE DE CIRCULACIÓN DEL PUERTO.

La gestión de las circulaciones en el interior de las instalaciones ferroviarias del Puerto de Sevilla, será realizada por un agente Autorizado Responsable de circulación que designe la AP de Sevilla conforme al Convenio de Conexión y marco normativo vigente.

Este Agente se encargará, conforme a lo prescrito en esta Consigna de coordinar con el Responsable de Circulación del CTC las circulaciones tanto para el envío, como para la recepción de circulaciones de entrada y/o salida de las instalaciones del Puerto, estando a su cargo la gestión de la circulación por la línea o líneas de acceso al mismo a partir del punto de conexión funcional establecido.

6.4. OTROS AGENTES.

El personal que realice operaciones sobre los vehículos que vayan a circular por la REFIG, o intervenga en el movimiento de los mismos, deberá disponer de los títulos habilitantes que contemplen la legislación y el marco normativo vigente para la actividad que realicen.

7. OPERACIONES PREVIAS PARA EL ACCESO A LA REFIG

7.1. OPERACIONES DEL TREN.

Para todo lo relacionado con las responsabilidades en la gestión, coordinación y realización del conjunto de operaciones de seguridad previas a la puesta en circulación de un tren, en particular las relacionadas con su composición, frenado, señales y de la disposición de la carga en el mismo, se estará a lo dispuesto al respecto en las normas reglamentarias vigentes. A tales efectos, se tendrán en cuenta, tanto por el Autorizado Responsable de circulación como, en su caso, por el personal habilitado de las EE.FF. titular del tren, cada uno en la parte que les afecte, lo relacionado con:

- Por un lado, las prescripciones de: cargamento, mercancías peligrosas, circulación de vagones y demás normativa aplicable en relación con la carga de los vagones.
- Y, por otro, en cuanto a la composición y frenado, señalización del tren y maniobras, lo dispuesto en el Reglamento de Circulación Ferroviario (RCF) y demás normas reglamentarias.

No obstante lo anterior, las EE.FF. serán responsables del cumplimiento de las normas de seguridad que les afecten en relación con la formación del tren (composición, frenado y señalización) y, en especial, de la disposición de la carga de los vagones, previamente a la solicitud de admisión del tren a vía regulada, la cual se realizará basándose en la adjudicación de capacidad realizada.

Asimismo, las EE.FF. definirán los controles y procedimientos que, de acuerdo con la normativa reglamentaria que es de aplicación, deberán realizarse al tren antes de su puesta en circulación.

7.2. OPERACIONES PARA LA SALIDA DE TRENES A VÍA REGULADA DESDE EL PUERTO DE SEVILLA.

Admisión de trenes a vía regulada: Se aplicará la Consigna C editada por la Dirección de Seguridad en la Circulación de Adif sobre la comunicación de tren dispuesto para circular y en todo caso se seguirán las instrucciones al efecto mediante un sistema (solicitud – autorización), con el fin de poder constituir la correspondiente documentación de tren (Boletín de circulación y Frenado) junto con las notificaciones que correspondan, los cuales serán entregados por el Autorizado Responsable de circulación, o por aquel otro que el PM designe.

Puesta en circulación del tren: Una vez el tren esté dispuesto, su Maquinista lo comunicará al Autorizado Responsable de circulación, y éste a su vez al Responsable de Circulación del CTC.

El Maquinista, en el momento de iniciar la marcha, habrá realizado todos los preceptos reglamentarios para la puesta en circulación de su tren.

8. ACCIDENTES o INCIDENTES.

En vía: En caso de accidente en plena vía entre la REFIG gestionada por ADIF y la gestionada por la AP de Sevilla, el Administrador que tenga encomendada la gestión del tramo que corresponda según el lugar del accidente, tomará la dirección de los trabajos. Los órganos de ambos Administradores tomarán las medidas oportunas para



el restablecimiento del servicio, pudiendo solicitar la cooperación del otro en las operaciones de socorro y la liberación de la vía con los medios disponibles a su alcance.

En el material: El Agente de conducción comunicará al Responsable de Circulación del CTC, antes de la salida del tren o durante la marcha, cualquier anomalía que afecte al material rodante y que pueda tener repercusiones para la circulación del tren.

9. PRESCRIPCIONES GENERALES

- Todos los telefonemas y notas recogidos en esta Consigna, se inscribirán en el Libro de Bloqueo. En el CTC se utilizará el Libro de Bloqueo para Puestos de Mando. El Responsable de Circulación del CTC realizará personalmente la transmisión y recepción de los telefonemas, pudiendo ser *inscritos* éstos por Agente de circulación auxiliar, cuando éste preste servicio, bajo la vigilancia y responsabilidad del Responsable de Circulación del CTC.
- El Autorizado Responsable de circulación, y en su caso el Responsable de Circulación presente en La Salud por encontrarse ésta en Mando Local, dispondrán de un Libro de Bloqueo específico y debidamente identificado, para las relaciones de coordinación de la circulación.
- El Responsable de Circulación del CTC, si no existe aviso en contra, encaminará las circulaciones sin ninguna restricción, de acuerdo con el Plan de Transporte. Podrá variarse el tráfico regular previsto, cuando con un mínimo de 24 horas de antelación, se transmita dicha intención por un fax o correo al Centro de Gestión de la Gerencia de Área de Tráfico Sur, recogido en el directorio de interlocutores, así como cualquier otra indicación relacionada con el tráfico regular, alteración del mismo, servicios especiales, incidencias que afecten o puedan afectar al tráfico ferroviario, etc.
- Las averías que se produzcan en Instalaciones de Seguridad de las líneas de conexión, para su reposición, como Instalaciones de Seguridad de ADIF, tendrán el tratamiento regulado en el RCF y demás normativa en vigor editada al efecto.
- En la línea de conexión, será de aplicación el RGC para la gestión del sistema de control, de circulación y de seguridad indicado en este documento que regula el acceso.
- ADIF y la AP de Sevilla asegurarán el correcto funcionamiento de las instalaciones a su cargo, realizando los procedimientos de mantenimiento correctivo y preventivo incluidos en sus respectivos planes de acción.
- El contenido de esta Consigna deberá ser conocido tanto por el personal afectado de ADIF, AP de Sevilla y de las EE.FF., debiendo garantizarse por los mismos el cumplimiento de la citada consigna, por medio de las acciones de formación, supervisión y asesoramiento que fueran necesarios.
- Para lo no prescrito en esta Consigna, se estará a lo dispuesto en el Reglamento General de Circulación (RGC) y demás normativa en vigor.

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

* * * * *

EL GERENTE DE ÁREA DE TRÁFICO
Vicente Mendoza García de Paredes

Vº Bº EL SUBDIRECTOR DE OPERACIONES SUR
Juan Alberto Altuna Ortega

CONSIGNA	AO/CO	ANEXO
	Nº 0001/17	Nº 01
	Sevilla, 10 de enero de 2017	Sevilla, 18 de enero de 2017
CONEXIÓN FERROPORUARIA CON EL PUERTO DE SEVILLA		

Subdirección de Operaciones Sur

APLICACIÓN

Fecha: 19 de enero de 2017.
 Documentos conexos: Consignas AO/CO nº 0001/17 de 10 de enero de 2017
 Ámbito: Línea 452 Puerto de Sevilla a La Salud
 Línea 452 de: *Puerto de Sevilla a La Salud*
 Estaciones: *La Salud*

1. DOCUMENTO ANEXO A LA CONSIGNA SERIE AO/CO nº 0001/17 -10-01-17.

DIRECTORIO DE INTERLOCUTORES INTERVINIENTES AUTORIDAD PORTUARIA DE SEVILLA

- Centro de Coordinación del Puerto de Sevilla:

- Número de telf: 954247630 – 954247640
- Número de telf. emergencias: 954282700
- Número de fax :
- Dirección de correo electrónico: ccs-portuario@apsevilla.com - jacuriel@apsevilla.com

- Autorizado Responsable de Circulación del Puerto de Sevilla.

- Número de telf: 954247630 – 954247640
- Número de fax:
- Dirección de correo electrónico: jefecirculacion@apsevilla.com

DIRECTORIO DE INTERLOCUTORES INTERVINIENTES ADIF

- Supervisor de Circulación del Puesto de Mando:

- Número de Telf: 954485587 - 385587

- Responsable de CTC:

- Número de Telf: 954485054 – 385054
- Número de Fax: 954485334 – 385334

- Gestión de Tráfico:

- Número de tel.: 954485510 - 385510
- Número de fax: 954485581 - 385581



- Dirección de correo electrónico: gestionsev@adif.es - gescoorsev@adif.es

- Gabinete de circulación de la estación de La Salud:

- Número de Telf: 954485579 - 38557

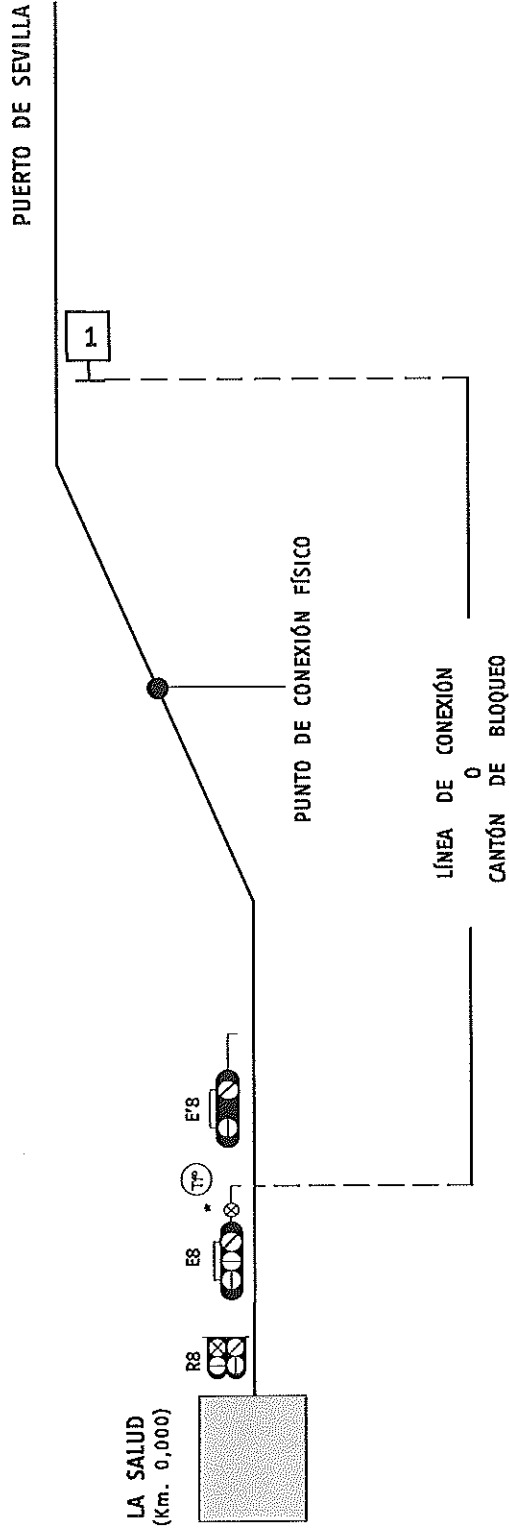
Lo que se pone en conocimiento del personal interesado a los efectos reglamentarios consiguientes.

EL GERENTE DE ÁREA DE TRÁFICO
Vicente Mendoza García de Paredes

Vº Bº EL SUBDIRECTOR DE OPERACIONES SUR
Juan Alberto Altuna Ortega

LINEA 452 - PUERTO DE SEVILLA (CGD) a LA SALUD

(Dibujo de Anexo I a la CONSIGNA Serie A0/CO nº 0001 /17)



P.K. 0+518 (E8)	- INICIO DE LA LÍNEA DE CONEXIÓN
P.K. 1+717	- PUNTO DE CONEXIÓN FÍSICO
P.K. 2+272	- PUNTO DE CONEXIÓN FUNCIONAL Y FINAL DE LA LÍNEA DE CONEXIÓN



CONSIGNA

Nº 001

Sevilla, 5 de diciembre de 2017

ACCESO Y REGULACIÓN DE LAS OPERACIONES EN LA RED FERROVIARIA INTERIOR DEL PUERTO DE SEVILLA

EMISOR: Departamento de Explotación de la Autoridad Portuaria de Sevilla
VIGENCIA: Desde el 1 de enero de 2018

1 OBJETO

La presente Consigna se realiza sobre la base del marco reglamentario indicado en el actual contexto del sector ferroviario, para el acceso a la red ferroviaria interior del Puerto de Sevilla, y tiene por objeto 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 Sevilla (APS), desde y hacia el punto de conexión funcional de la línea de conexión entre la estación de La Salud y el Puerto de Sevilla, que delimita el ámbito de actuación y responsabilidad entre el Adif y la APS.

2 ALCANCE

Es aplicable al personal que preste servicios en el ámbito ferroportuario, relacionados con la seguridad en la circulación ferroviaria.

El ámbito de aplicación de esta Consigna es la red ferroviaria administrada por la APS, desde el punto de conexión funcional que se encuentra en el PK 2+272 de la Línea 452 Puerto de Sevilla (cgd) a La Salud, al interior del Puerto.

3 DOCUMENTOS RELACIONADOS

Consigna Serie AO Nº 979/CO Nº 892 de la Gerencia de Área de Tráfico Sur de la Subdirección de Operaciones Sur de Adif, o aquella que la sustituya.

Consigna de la APS de Regulación de los Transportes Excepcionales (C-002).

Consigna de la APS de "Comunicación de tren dispuesto para circular" (C-003).

Consigna de la APS de Transmisión de información a las EE.FF. (C-004).

Consigna de la APS de Libro de Telefonemas (C-005).

Consigna de la APS de "Trabajos en vía" (C-006).

Libros de Circulación Ferroviaria del Puerto de Sevilla (LCFP).

Esquema de vías de la red ferroviaria interior del Puerto de Sevilla, o aquel que por actualización le sustituya.

Directorio de Interlocutores Ferroportuario de la APS (F-SGSF-1.1.3-01).



Información sobre la red ferroviaria del Puerto de Sevilla.

4 DOCUMENTOS ANULADOS

Reglamento de circulación ferroviaria del Puerto de Sevilla.

5 INSTALACIONES

5.1 DESCRIPCIÓN DE LAS INSTALACIONES DE SEGURIDAD

La red ferroviaria interior del Puerto de Sevilla se establece a partir de la conexión física y funcional de la infraestructura ferroviaria del Puerto con la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) administrada por Adif, situada según los puntos siguientes:

El punto de conexión física del Puerto de Sevilla con la RFIG administrada por Adif, que delimitan la administración de ambas redes se encuentra en:

PK 1+717 de la Línea 452 Puerto de Sevilla (cgd) a La Salud, en el extremo del puente sobre el río Guadaira, lado Puerto.

El punto de conexión funcional que delimita el ámbito de actuación del Jefe del CTC de la estación de La Salud de Adif y del Responsable de Circulación del Puerto, se encuentra en:

PK 2+272 de la Línea 452 Puerto de Sevilla (cgd) a La Salud, en donde se encuentra el Cartelón con la leyenda "PUNTO CONEXIÓN FUNCIONAL".

La red ferroviaria interior del Puerto de Sevilla está compuesta de vías de mercancías no electrificadas. Dispone de red ferroviaria de Ancho Ibérico (1.668 mm).

La red ferroviaria del Puerto de Sevilla tiene tres tipos de infraestructura de vía:

Una gran parte de la red está renovada con traviesas de hormigón y carril UIC 54 sobre balasto.

En las plataformas de muelles, terminal ferroviaria y playa de vías en el muelle de Tablada, así como en las intersecciones especiales, las vías tienen los carriles embebidos en hormigón.

El tramo comprendido entre el acceso al muelle de Tablada y la intersección especial de la Avda. García Morato es con traviesas de madera y carril UIC 45 sobre balasto.

Parte de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla se encuentra en plataforma compartida con la red viaria, atravesando viales, a partir de intersecciones especiales (IE) entre la red viaria y la red ferroviaria. Se encuentran identificadas 59 intersecciones especiales.

Los tipos de protección de las IE de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla son:

SHV: Señalización fija horizontal/vertical.

SLA: Señalización luminosa y acústica. Dos IE (Puerto Oeste: Acceso a muelle del Centenario y acceso a muelle Batán Norte).

En la red ferroviaria del Puerto de Sevilla, los accionamientos de los cambios de aguja de los desvíos, en la práctica totalidad, están motorizados, excepto en algunas zonas de maniobras y en vías con poco uso, en donde se mantienen cambios manuales (sin motorizar). Existen en total 38 cambios de aguja. En la red ferroviaria interior del Puerto de Sevilla, el establecimiento de los itinerarios correspondientes para la circulación ferroviaria en los cambios no motorizados, se efectúa mediante la transmisión de la posición de agujas en los cambios de forma mecánica, actuándose de forma manual por el Auxiliar de Circulación correspondiente, asegurándose, por medio del conocimiento permanente del Responsable de Circulación del Puerto, de la situación de los trenes, de la autorización dada al personal de conducción y del aviso de llegada y salida de los trenes. En el caso de los cambios motorizados estos son accionados por el Auxiliar de Circulación o el Responsable de Circulación en el armario de mando local.



En la red ferroviaria interior del Puerto de Sevilla, los límites de carga están establecidos en:

22,5 toneladas/eje.

8 toneladas/metro lineal.

Las longitudes máximas para las circulaciones de las composiciones ferroviarias son las que están fijadas en la 'Información sobre la red ferroviaria del Puerto de Sevilla', pudiendo estar estas limitadas por la infraestructura de la RFIG de Adif o el destino final dentro del Puerto.

Por encima de estas longitudes, la disponibilidad del servicio se encontrará condicionada a la autorización expresa de su circulación por parte del Departamento de Explotación de la APS, previo comunicado por parte de las EE.FF. y, en su caso, previo aviso a Adif.

6 CIRCULACIÓN

Las circulaciones en la línea de conexión física y funcional del Puerto de Sevilla con la RFIG, se regularán conforme a lo dispuesto por la Consigna Serie AO/CO N° 0001/17 de la Gerencia de Área de Tráfico Sur de la Subdirección de Operaciones Sur de Adif, o aquella que la sustituya, emitida al respecto por Adif.

La línea de conexión es cantón de bloqueo entre la señal E8 (PK 0+518) de la Línea 452 Puerto de Sevilla (cgd) a La Salud y el punto de conexión funcional (PK 2+272) de la Línea 452 Puerto de Sevilla (cgd) a La Salud.

Las circulaciones desde el punto de conexión funcional hacia el interior de la zona portuaria, así como las circulaciones en el interior de la red ferroviaria de la zona portuaria y desde el interior de ésta hasta el punto de conexión funcional, se realizarán según lo establecido en la presente consigna bajo la dirección del Responsable de Circulación del Puerto de Sevilla y con el acompañamiento de la composición ferroviaria por un Auxiliar de Circulación, según instrucciones del primero, todos ellos debidamente habilitados o autorizados para realizar estas funciones.

El servicio de la Policía Portuaria y el Centro de Control de Servicios del Puerto de Sevilla (CCS), velarán de forma continua para que la zona de gálibo ferroviario esté libre de obstáculos que impidan la circulación ferroviaria.

Asimismo, el personal que acompaña la maniobra, 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.

A los mismos efectos, durante las maniobras y circulación, el personal de conducción de los trenes deberá emplear su señalización acústica tanto al iniciar la marcha como al aproximarse a las IE existentes en su itinerario y siempre ante el cartelón indicativo que ordene silbar.

6.1 OPERATIVA Y CONDICIONES DE CIRCULACIÓN Y MANIOBRAS

6.1.1 OPERACIONES DEL TREN PREVIAS A SU PUESTA EN CIRCULACIÓN

Para todo lo relacionado con las responsabilidades en la gestión, coordinación y realización del conjunto de operaciones de seguridad previas a la puesta en circulación de una composición ferroviaria, las EE.FF. realizarán las comprobaciones necesarias de la dotación de útiles de servicio de su material motor y la correspondiente al personal ferroviario; las verificaciones de su material rodante, su composición y señalización, con las pruebas de frenado que correspondan; así como las correctas operaciones de carga y descarga según cada tipo de transporte de cargamento; todo ello según lo recogido en la documentación reglamentaria y libros de normas establecidos en su correspondiente Sistema de Gestión de Seguridad.



**CONSIGNA DE ACCESO Y REGULACIÓN DE
LAS OPERACIONES EN LA RED FERROVIARIA
INTERIOR DEL PUERTO DE SEVILLA**

Ref.: C-001

Página
4 de 16

Las EE.FF. definirán los controles y procedimientos que, de acuerdo con la normativa reglamentaria que es de aplicación y con su Sistema de Gestión de Seguridad, deben realizarse al tren antes de su puesta en circulación. Asimismo, las EE.FF. tendrán en cuenta lo siguiente:

Los cortes o segregaciones de material rodante ferroviario se formarán distribuyendo los frenos automáticos y de estacionamiento lo más uniformemente posible, colocando siempre un freno automático en cola de la composición.

El porcentaje de frenado para las maniobras será el establecido para cada tipo de tren.

El personal de conducción llevará el freno acoplado y en servicio en todo el corte del material rodante.

El personal de conducción o, el personal ferroviario habilitado al efecto, comprobará, antes de la salida de la maniobra, la continuidad en la tubería general del freno automático de toda la composición, así como el apriete y afloje del freno del último vehículo. Asimismo, si fuera necesario, durante la marcha del tren y cuando lo estime necesario.

Se deberá verificar la existencia y el correcto funcionamiento de las señales de cola del tren.

Cuando la composición ferroviaria esté dispuesta para efectuar la circulación desde las instalaciones ferroviarias, las EE.FF., y siempre antes de su salida, deben suministrar al Responsable de Circulación de la APS la información referida en la Consigna de la APS de "Comunicación de tren dispuesto para circular" (C-003). El Departamento de Explotación de la APS validará los datos con respecto a la capacidad asignada para proceder a su admisión y una vez llevadas a cabo las acciones anteriores y realizadas las comprobaciones y verificaciones establecidas, la EF comunicará de forma efectiva el momento en el que la composición ferroviaria esté dispuesta para acceder a vía regulada.

Cuando la composición ferroviaria esté dispuesta para efectuar la circulación desde las instalaciones ferroviarias, su personal de conducción lo comunicará al Responsable de Circulación del Puerto, y éste a su vez al Jefe del CTC de la estación de La Salud de Adif. Por tanto, la gestión del tráfico quedará garantizada mediante la comunicación a través del intercambio de telefonemas que faciliten la circulación de la composición ferroviaria desde/hacia el Puerto de Sevilla hasta/desde la estación de La Salud de Adif. Estos telefonemas se regularán según lo establecido en la Consigna Serie AO/CO 0001/17 de la Gerencia de Área de Tráfico Sur de la Subdirección de Operaciones Sur de Adif, o aquella que la sustituya. El Responsable de Circulación del Puerto dispondrá de un Libro de Bloqueo específico y debidamente identificado, para las relaciones de coordinación de la circulación.

Asimismo, para la circulación de composiciones ferroviarias que transporten mercancías peligrosas en terminales o muelles, deberá asegurarse que:

Para su gestión y control, el movimiento de entrada y salida de locomotoras y vagones que transporten mercancías peligrosas debe notificarse al Departamento de Explotación de la APS.

El movimiento de entrada y salida de locomotoras y vagones en el muelle o terminal donde se manipulen mercancías peligrosas estará controlado por el Operador del mismo.

El Operador del muelle/terminal estará presente en todo momento durante las operaciones de transbordo de mercancías.

Las locomotoras son las adecuadas para este tipo de transporte.

La circulación dentro del Puerto se realiza respetando estrictamente la señalización y demás normas establecidas.

6.1.2 ACCESO DE LAS COMPOSICIONES FERROVIARIAS AL PUERTO

El Jefe del CTC de la estación de La Salud de Adif, si no existe aviso en contra, encaminará los trenes o maniobras sin ninguna restricción hacia el Puerto de Sevilla, de acuerdo con el Plan Horario establecido entre Adif y la APS.



CONSIGNA DE ACCESO Y REGULACIÓN DE
LAS OPERACIONES EN LA RED FERROVIARIA
INTERIOR DEL PUERTO DE SEVILLA

Ref.: C-001

Página
5 de 16

Asimismo, si hubiera alguna anomalía por la que no se pudiera efectuar una circulación ferroviaria, Adif se lo comunicará al Responsable de Circulación del Puerto o, en su caso, el Responsable de Circulación del Puerto lo notificará al Jefe del CTC de la estación de La Salud de Adif, mediante el correspondiente telefonema.

La gestión del tráfico quedará garantizada mediante la comunicación a través del intercambio de telefonemas que faciliten la circulación de las composiciones ferroviarias hacia el Puerto de Sevilla, desde la estación La Salud de Adif. Estos telefonemas se regularán según lo establecido en la Consigna Serie AO/CO 0001/17 de la Gerencia de Área de Tráfico Sur de la Subdirección de Operaciones Sur de Adif, o aquella que la sustituya.

Para la adecuada gestión de las circulaciones y para la expedición de un tren o maniobra hacia el Puerto de Sevilla, el Jefe del CTC de la estación de La Salud de Adif y, en su caso, el Responsable de Circulación del Puerto, se asegurarán, cada uno en su ámbito de responsabilidad, que el itinerario que se encuentra a su cargo está libre de circulaciones ferroviarias.

Una vez hecha esta comprobación, si nada lo impide, el Jefe del CTC de la estación de La Salud de Adif cursará al Responsable de Circulación del Puerto el correspondiente telefonema, para cada una de las circulaciones a expedir, solicitando la autorización para su expedición.

El Responsable de Circulación del Puerto que reciba el telefonema anterior, si nada se opone, cursará el correspondiente telefonema al Jefe del CTC de la estación de La Salud de Adif, autorizando o denegando dicha expedición hacia el Puerto de Sevilla.

Si una vez cursados los telefonemas de solicitud y de autorización para el envío de la composición ferroviaria hacia el Puerto no pudiera ser expedida, el Jefe del CTC de la estación de La Salud de Adif, cursará al Responsable de Circulación del Puerto el correspondiente telefonema de anulación de la solicitud de expedición.

Cuando desaparezcan las causas que motivaron la transmisión del telefonema anterior, se comunicarán telefónicamente entre ambos responsables de circulación para que se vuelva a producir la solicitud de expedición mediante el correspondiente telefonema.

Los trenes que circulando por la línea de conexión hayan sido autorizados a acceder a Puerto de Sevilla previa coordinación del Jefe del CTC de la estación de La Salud de Adif y el Responsable de Circulación del Puerto de Sevilla (indicada anteriormente), deberán detenerse a la llegada al punto de conexión funcional (señalizado por el cartelón con la leyenda: "PUNTO CONEXIÓN FUNCIONAL"), requiriendo mediante el siguiente telefonema la autorización de acceso a Puerto.

1º "Maniobra/tren xxxxxx en punto de conexión funcional, solicita Autorización de acceso Puerto de Sevilla."

El Responsable de Circulación del Puerto, autorizará o denegará el acceso a las instalaciones ferroviarias mediante el correspondiente telefonema:

2º " Responsable de Circulación del Puerto de Sevilla para Maniobra/tren xxxxxxx, Autorizado continuar la marcha hacia Puerto de Sevilla".

Dará las instrucciones que procedan para continuar la marcha hasta el punto de destino del tren solicitante:

3º" Responjsable de Circulación del Puerto de Sevilla para Maniobra/tren xxxxxxxx, Denegada Autorización de Acceso a Puerto de Sevilla hasta nueva orden."

- Indicará las causas que, en su caso, impiden continuar la marcha hasta nueva orden:

Restricciones temporales de velocidad y cualquier incidencia que pueda influir en la seguridad en la circulación y conlleve la adopción de medidas por parte del personal del tren.



CONSIGNA DE ACCESO Y REGULACIÓN DE
LAS OPERACIONES EN LA RED FERROVIARIA
INTERIOR DEL PUERTO DE SEVILLA

Ref.: C-001

Página
6 de 16

Itinerario a seguir, así como estado de los desvíos y la necesidad de actuar o no sobre alguno de ellos por parte del Auxiliar de Circulación que acompaña el tren.

Punto de destino, situación en la que ha de quedar estacionado el tren y maniobras necesarias.

Las comunicaciones se realizarán preferentemente por radiotelefonía, Modo C, Canal 6, o en su defecto a través del teléfono interior habilitado exclusivamente para la recepción de llamadas telefónicas entre los agentes intervinientes en la seguridad y circulación ferroviaria: Tfno.-620917862 (llamadas desde el exterior) o interior de Adif/Renfe (llamadas nº corporativo). El canal de comunicación estará señalizado con un cartelón en el punto de conexión funcional de acceso al puerto.

Desde el punto de conexión funcional la circulación de los trenes y maniobras deberá realizarse con la tripulación exigida por la normativa vigente, en el caso del Puerto de Sevilla, un personal de conducción y un Auxiliar de Circulación habilitado (en la red interior del Puerto, podrá realizar el acompañamiento un Auxiliar de Operaciones del Tren habilitado para maniobras por el Responsable de Seguridad de la EF y con la Autorización del Responsable de Seguridad en la Circulación del Puerto de Sevilla).

Los trenes circularán en toda la red ferroviaria gestionada por la APS con marcha de maniobras, con la locomotora en cabeza (tirando) sin superar, en ningún caso, los 10 Km/h, y en condiciones de detenerse ante cualquier incidencia u obstáculo imprevisto que pueda requerir la parada inmediata del tren.

Deberá tenerse especial atención al paso por las intersecciones especiales (IE) y por los desvíos existentes en el itinerario establecido.

Las velocidades máximas estarán señalizadas con un cartelón colocado en el punto de conexión funcional, sin perjuicio de otras limitaciones que se puedan establecer en tramos específicos.

Sólo está permitida la circulación de trenes empujando en la realización de maniobras de formación de trenes y en su estacionamiento en instalaciones a las que no se pueda acceder tirando.

Cuando en el desarrollo de maniobras sea necesario realizar los movimientos empujando, el tren deberá circular con PASO DE HOMBRE, debiendo el Auxiliar de Circulación ocupar el primer vehículo en el sentido de la marcha, si el mismo contase con las medidas de seguridad exigibles para hacerlo o, en caso contrario, deberá acompañar la maniobra en las inmediaciones del vagón que circula en cabeza, en condiciones de mantener durante todo el desplazamiento la adecuada visibilidad y contacto permanente con el personal de conducción al que deberá mantener informado sobre la adopción de las medidas necesarias para que la maniobra se desarrolle con seguridad.

Si al autorizar el acceso desde el punto de conexión funcional, por el Responsable de Circulación del Puerto, así se hubiese ordenado, el Auxiliar de Circulación deberá accionar los desvíos necesarios para que la circulación se produzca por el itinerario indicado, debiendo informar de esta operación al Responsable de Circulación del Puerto por los canales de comunicación establecidos. Para el accionamiento de los cambios, el Auxiliar de Circulación deberá seguir lo siguiente:

Antes de pasar la composición ferroviaria, el Auxiliar de Circulación debe ver dónde está el cambio colocado:

1. Se deberá preocupar de que esté a "tope" (si el cambio es manual), o (si es motorizado), que dé comprobación que asegure un buen encaje entre espadines y contracarriles.
2. En el caso de que tuviera que cambiar de posición, si el cambio es manual, accionará la barra, llevándola a la posición contraria, llevándola a la posición de tope. Si el cambio es motorizado, lo accionará en el armario local. Se asegurará de realizar un correcto encaje.
3. Una vez acabada la maniobra, y en caso de que sea necesario por la posición del cambio, volverá a dejar el accionamiento en su posición original.



Quando la composición ferroviaria haya llegado completa y se haya apartado en su zona o en la instalación ferropuertaria asignada, el Responsable de Circulación del Puerto, cursará el correspondiente telefonema notificándoselo al Jefe del CTC de la estación de La Salud de Adif.

Por otra parte, si hubiera alguna anomalía por la que no se pudiera efectuar dicha circulación ferroviaria conocida por la EF, ésta se lo debe comunicar inmediatamente al responsable de circulación correspondiente, y, en su caso, seguir sus instrucciones en lo referente a la continuación o modificación de la circulación ferroviaria inicialmente prevista.

6.1.3 SALIDA DE LAS INSTALACIONES FERROPORTUARIAS Y SALIDA DEL PUERTO

Para efectuar la circulación de las composiciones ferroviarias desde el Puerto de Sevilla hacia la salida de la red ferroviaria gestionada por la APS y hacia la estación de La Salud de Adif, las EE.FF. remitirán la información correspondiente y la comunicación de tren dispuesto para circular, que se establece según la Consigna de la APS de "Comunicación de tren dispuesto para circular" (C-003).

El Responsable de Circulación del Puerto se asegurará que el itinerario que se encuentra a su cargo, esté libre de circulaciones ferroviarias y, si nada lo impide y no existe aviso en contra, previa coordinación con el Jefe del CTC de Adif de acuerdo con lo establecido en la Consigna Serie AO N° 979/CO N° 892 de la Gerencia de Área de Tráfico Sur de la Subdirección de Operaciones Sur de Adif, encaminará los trenes o maniobras sin ninguna restricción hacia la estación de La Salud de Adif desde las instalaciones ferropuertarias del Puerto de Sevilla, para su salida del mismo, de acuerdo con el Plan Horario establecido entre Adif y la APS.

La circulación de salida de la red ferroviaria gestionada por la APS se producirá tras la correspondiente Orden de Marcha dada por el Responsable de Circulación del Puerto al personal de conducción, una vez haya recibido la comunicación de tren dispuesto y verificado que el itinerario hasta el punto de conexión funcional está expedito.

Al igual que al iniciar la maniobra de acceso, antes de autorizar la marcha del tren, deberá informar al personal de conducción del mismo de cualquier restricción o incidencia que afecte a la red ferroviaria y que haya de ser tenida en cuenta durante la circulación del tren. La comunicación se realizará mediante telefonema o Boletín de Órdenes e Información (B.O.I).

El personal de conducción deberá emplear la señalización acústica del material motor antes de iniciar la marcha.

Asimismo, si hubiera alguna anomalía por la que no se pudiera efectuar dicha circulación ferroviaria, la EF se lo debe comunicar inmediatamente al Responsable de Circulación del Puerto, y, en su caso, seguir sus instrucciones en lo referente a la continuación o modificación de la circulación ferroviaria inicialmente prevista. De esta forma, el Responsable de Circulación del Puerto se lo notificará al Jefe del CTC de la estación de La Salud de Adif.

6.1.4 CIRCULACIÓN Y CRUCE DE INTERSECCIONES ESPECIALES

Las Intersecciones Especiales (IE) están establecidas con prioridad de paso al tráfico ferroviario frente al tráfico vial.

Las IE que, atendiendo a sus características e intensidad de tráfico viario, son cubiertas por el servicio de Policía Portuaria son las siguientes:

- a) Fuera del cerramiento del recinto portuario:

Punta del Verde (PK 1+004,88).

García Morato (PK 1+004-300).



Galia Puerto (PK 1+004-800).

Acceso a Puerto Oeste (PK 1+5-150).

Acceso Zona Actividades Logísticas (PK 1+6-150).

b) En el interior de cerramiento del recinto portuario:

IE accesos a Playa de vías de la Terminal Ferroviaria del muelle del Centenario.

IE entre vía de acceso a cantil del muelle del Centenario.

En estos casos, el tren solo podrá rebasar las intersecciones cuando las mismas se encuentren protegidas por la Policía Portuaria, debiendo detenerse ante ellas en caso contrario. Solo previa protección de la intersección por el Auxiliar de Circulación, el tren podrá continuar la marcha si así lo autorizase de manera expresa mediante el correspondiente telefonema el Responsable de Circulación del Puerto:

3º "*Responsable de Circulación del Puerto de Sevilla para maniobra xxxxxx, se autoriza paso por IE xxxxxx*".

En las IE restantes existentes fuera de los muelles y en las situadas en la zona interior de los muelles, los trenes deberán extremar la atención, debiendo el Auxiliar de Circulación cubrir la intersección especial para garantizar el paso seguro, solo en aquellos casos en los que se pueda temer que las precauciones ya tomadas por el tren al paso por las mismas no sean suficientes o en aquellos supuestos excepcionales en los que la reducida visibilidad, debido a circunstancias extraordinarias, no garantizan la seguridad.

Para estos casos, el Auxiliar de Circulación deberá estar dotado con los útiles de servicio reglamentarios y vestido con ropa de trabajo de alta visibilidad y ubicado en una zona de buena visibilidad, antes de que las composiciones ferroviarias interfieran la IE. Procederá al corte de circulación de los vehículos viales, realizando las comprobaciones correspondientes y asegurándose que la vía esté libre, llamando la atención de las personas o vehículos que pudieran estar sobre la vía, con la intención de pasar o que invadan el gálibo de libre paso de las composiciones ferroviarias. Las señales e indicaciones del Auxiliar de Circulación, se presentarán de manera que sean visibles al personal de conducción, para lo cual, el personal que ordene el movimiento, se colocará en un lugar adecuado.

El personal de conducción emitirá una señal de atención mediante la señal acústica del material motor justo antes del paso de la circulación ferroviaria por la IE.

Si la IE está libre de vehículos y personas, la composición ferroviaria continuará su marcha, hasta rebasarla completamente.

En su caso y una vez que haya pasado la circulación ferroviaria y se haya restaurado la circulación vial, el Auxiliar de Circulación retirará de la zona de la IE cualquier elemento de señalización complementaria que haya podido utilizar para hacer más seguro el paso de la composición ferroviaria.

En caso de falta de protección o fallo de la señalización (las IE que la tengan) o ante situaciones de alta congestión de tráfico que puedan hacer temer la invasión de la intersección, se podrá requerir la presencia del servicio de la Policía Portuaria a través del Responsable de Circulación para proteger la IE afectada.

Cualquier anomalía que se detecte en la IE, se deberá comunicar de inmediato al Responsable de Circulación del Puerto y, en su caso, al Auxiliar de Circulación o al servicio de la Policía Portuaria en la zona y éstos notificarán la incidencia al CCS. Si no es posible comunicarse con el Responsable de Circulación del Puerto, se avisará al servicio de la Policía Portuaria en la zona y al CCS.

6.1.5 OPERACIONES DE ACCESO EN SITUACIÓN DEGRADADA DE INSTALACIONES



En el caso de anomalía en el funcionamiento de las instalaciones será necesario que el Responsable de Circulación del Puerto, se asegure de que el itinerario a recorrer por las composiciones ferroviarias dentro de la red ferroviaria interior del Puerto, estén libres de trenes y los elementos de las instalaciones de seguridad estén bien dispuestos.

Autorizada la puesta en marcha de un tren, ya sea desde el punto funcional para acceder, o desde la terminal de destino para salir, el tren deberá circular sin realizar parada alguna que no esté previamente programada, salvo en los casos de paradas imprevistas que deberán ser puestas inmediatamente en conocimiento del Responsable de Circulación del Puerto.

Se podrán recabar las comprobaciones necesarias del Auxiliar de Circulación que acompaña a la composición ferroviaria y del personal de conducción, y si fuese preciso del CCS 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).

Si fuese necesario el apartado de las circulaciones ferroviarias a otra vía distinta de la asignada, será el Responsable de Circulación del Puerto quien lo autorice, evaluando su necesidad, así como la vía a la que se deberá dirigir la composición ferroviaria. El CCS será informado vía telefónica de esta situación. La vía a la que se deberá dirigir la composición será comunicada al personal de conducción.

Si fuera necesario, el Responsable de Circulación del Puerto establecerá otras limitaciones de velocidad dentro de la zona de la red ferroviaria interior del Puerto de Sevilla, en base a la información facilitada por los responsables técnicos de la APS. Estas deberán ser comunicadas al personal de conducción mediante telefonema o B.O.I.

En cualquier caso, la APS tomará las medidas oportunas en cada momento para el restablecimiento normal del servicio.

7 COMUNICACIONES

7.1 COMUNICACIONES ENTRE LA APS Y ADIF

Las comunicaciones del personal de Adif con el Departamento de Explotación de la APS, se efectuarán a través de los contactos que figuran en el Anexo 2 de la presente consigna, según el Directorio de Interlocutores Ferroportuario de la APS.

Las comunicaciones entre el personal de circulación de Adif que se tengan que realizar con el CCS de la APS se realizarán vía telefónica.

Las comunicaciones entre el Responsable de Circulación del Puerto y el Jefe del CTC de la estación de La Salud de Adif se realizarán a través del teléfono interior habilitado exclusivamente para la recepción de llamadas telefónicas entre los agentes intervinientes en la seguridad y circulación ferroportuaria: 620917862 (llamadas externas) o interior de Adif/Renfe.

7.2 COMUNICACIONES INTERNAS DENTRO DE LA APS

Las comunicaciones entre el Departamento solicitante de la APS y el Responsable de Circulación del Puerto se realizarán a través del teléfono habilitado para la gestión ferroportuaria.

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

La comunicación con el personal de las composiciones ferroviarias, se realizará preferentemente, por radiotelefonía, Modo C, Canal 6.



Cuando no se pueda utilizar esta vía de comunicación, se podrá hacer uso del teléfono móvil corporativo o del teléfono interior habilitado exclusivamente para la recepción de llamadas telefónicas entre los agentes intervinientes en la seguridad y circulación ferroviaria: 620917862 o interior de Adif/Renfe.

El personal de conducción deberá tener en cuenta las prescripciones para el uso adecuado de dispositivos de comunicación y dispositivos electrónicos durante la conducción, recogidas en la Recomendación Técnica 5/2014 de la Dirección General de Ferrocarriles (sobre el uso adecuado de dispositivos de comunicación y dispositivos electrónicos durante la conducción de trenes y maniobras).

En el caso de personal de las EE.FF. que detecte cualquier anomalía sobre la infraestructura o circulación ferroviaria, antes de la salida de la composición ferroviaria o durante su marcha, deberá informar directamente al Responsable de Circulación del Puerto, o en su caso al de Adif, y seguir sus instrucciones en lo que se refiera a la continuación, reanudación o modificación de la circulación ferroviaria inicialmente prevista. En caso de imposibilidad de comunicación con estos responsables, se procederá a la comunicación inmediata con el CCS.

La comunicación entre el personal de la composición ferroviaria y los Auxiliares de Circulación se realizará por radiotelefonía y, en situaciones en que no se pueda, se efectuará verbalmente.

8 INCIDENCIAS Y AVERÍAS

Cuando se produzcan contingencias que solo afecten a la normalidad de la circulación ferroviaria, se activarán los protocolos establecidos en el Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla (PCFPS). Asimismo, cuando se produzcan accidentes y estén involucradas mercancías peligrosas, se activarán los protocolos establecidos en el Plan de Autoprotección del Puerto de Sevilla (PAU).

9 PERSONAL INTERVINIENTE

Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria: Es la persona con la máxima responsabilidad en la seguridad en la circulación ferroviaria en el Puerto de Sevilla y tiene como misión principal la de mantener y mejorar de forma eficaz el nivel de la seguridad en la circulación ferroviaria dentro de las infraestructuras ferroviarias que son de su competencia en el Puerto de Sevilla. Asume la responsabilidad de cuantas materias tengan relación con la salvaguarda de la seguridad en la circulación ferroviaria en la red ferroviaria interior del Puerto de Sevilla.

Responsable de Circulación del Puerto: Responsable de coordinar la regulación del tráfico y de las circulaciones ferroviarias en la red ferroviaria interior del Puerto de Sevilla, así como de establecer las operaciones y comunicaciones de coordinación con el Jefe del CTC de la estación de La Salud de Adif y los Responsables de Circulación correspondientes de Adif.

Auxiliar de Circulación: Personal que tiene las funciones, conforme a las órdenes del Responsable de Circulación del Puerto, de llevar a cabo determinadas tareas asegurando el servicio de circulación y acompañando en todo momento la maniobra, en los puntos donde sea necesario. Estas tareas son el accionamiento de agujas de los cambios que lo requieran; la protección en las intersecciones especiales necesarias y, en su caso, la realización de maniobras y demás tareas complementarias en las infraestructuras ferroviarias existentes, que se le encomienden.

Jefe del CTC de la estación de La Salud de Adif: Personal con las funciones de la dirección de la circulación en la RFIG administrada por Adif y en concreto del ámbito de actuación del CTC de la estación de La Salud de Adif. Este contará con la habilitación de Responsable de Circulación prevista en el marco normativo vigente. Tendrá a su cargo todas las instalaciones



de seguridad que se reflejan en la Consigna Serie AO/CO 0001/17 de la Gerencia de Área de Tráfico Sur de la Subdirección de Operaciones Sur de Adif, o aquella que la sustituya.

Personal del Centro de Control de Servicios del Puerto de Sevilla (CCS): Personal que pertenece a dicho Centro de Control, desde el que se coordinan todas las actuaciones relacionadas con el control de las contingencias y emergencias que puedan originarse en el Puerto de Sevilla.

Policía Portuaria del Puerto de Sevilla: Servicio de Policía Portuaria de la APS con las funciones señaladas en la vigente Ley de Puertos, Reglamento de Servicio, Policía y Régimen del Puerto de Sevilla, y demás normas de aplicación. Se encarga del control de personas o vehículos que vayan a acceder al Puerto, verificación de las autorizaciones, condiciones de seguridad, de las operaciones, actividades y obras que se observen, ocupaciones y vigilancia del dominio público portuario, así como el control y denuncia de infracciones cometidos en materia de tráfico de vehículos o de otros incumplimientos del Reglamento de Servicio, Policía y Régimen del Puerto, y de la regulación del tráfico de vehículos. Asimismo, vela para que la zona de gálibo ferroviario esté libre de obstáculos que impidan la circulación ferroviaria, así como cubre las intersecciones especiales situadas fuera de la red ferroviaria que discurre por el interior de los muelles.

Personal de conducción: Personal con funciones propias de su grupo de actividad funcional recogidas en la normativa vigente. Este personal deberá estar en posesión de la licencia de conducción y de los correspondientes certificados de conducción, que se exigen según la normativa legal vigente.

Operador de muelle/terminal: Es la persona física profesionalmente capacitada bajo cuya dirección la entidad implicada efectúa la manipulación de mercancías peligrosas en los muelles con instalaciones ferroportuarias. Su designación será comunicada previamente en cada caso al Director General y al Capitán del Puerto.

Otro personal ferroviario de EE.FF.: Este personal debe estar debidamente habilitado para desempeñar las funciones propias de su grupo de actividad recogidas en la normativa legal vigente: auxiliar de operaciones del tren, responsables de las operaciones de carga, operadores de vehículo de maniobras, etc.

10 PRESCRIPCIONES GENERALES

10.1 GENERALIDADES

El personal de conducción, así como el personal que acompañe y dirija la maniobra estarán en posesión de esta Consigna y conocerán su contenido.

El personal que acompañe la maniobra en las IE, se coordinará, cuando así se precise, con el personal de conducción.

Los Responsables de Circulación del Puerto, así como los Auxiliares de Circulación y el resto de personal involucrado en la operativa ferroportuaria atenderán las instrucciones que, por motivos de seguridad o protección portuaria, les sean transmitidas por el CCS y por el servicio de la Policía Portuaria. Dichas instrucciones serán transmitidas, como norma general, a través del CCS, por los agentes de la Policía Portuaria o directamente por el Responsable de servicio de la Policía Portuaria.

Para todo aquello que no esté expresamente determinado en la presente Consigna, se estará a lo dispuesto en los Libros de Circulación Ferroviaria del Puerto de Sevilla (LCFP) y en la demás documentación reglamentaria y 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, así como por el personal de Adif que intervenga en la operativa de circulación,



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.

10.2 GLOSARIO DE TÉRMINOS

Adif: Administrador de Infraestructuras Ferroviarias

APS: Autoridad Portuaria de Sevilla.

CCS: Centro de Control de Servicios del Puerto de Sevilla (CCS).

EE.FF.: Empresas Ferroviarias.

IE (Intersección Especial): Intersecciones o vías de comunicación con líneas férreas cuando éstas se produzcan dentro de las zonas portuarias o en los accesos a las mismas.

LCFP: Libros de Circulación Ferroviaria del Puerto de Sevilla.

PAU: Plan de Autoprotección del Puerto de Sevilla.

PCFPS: Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla.

RFIG: Red Ferroviaria de Interés General.

RFPS: Red Ferroviaria interior del Puerto de Sevilla.

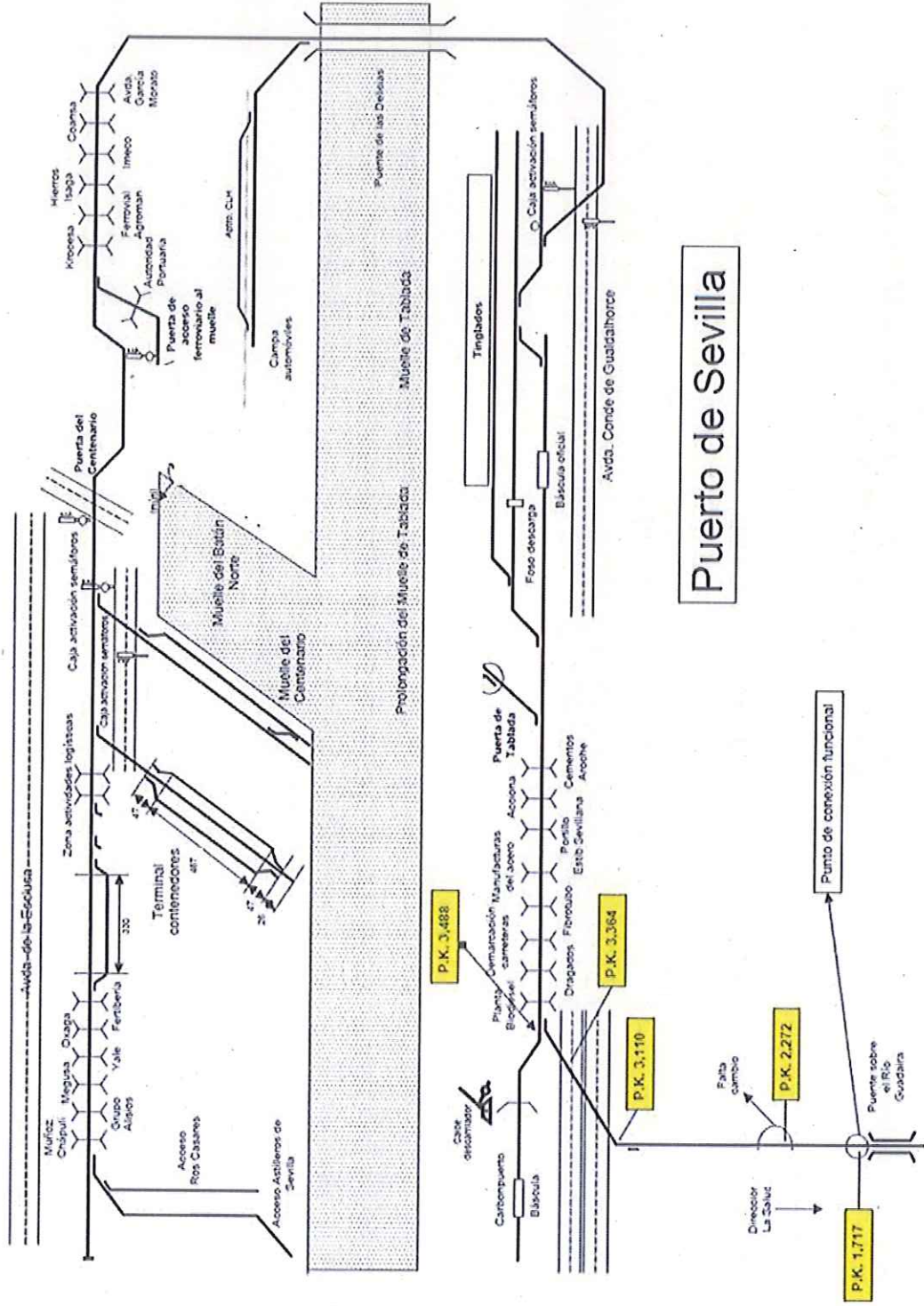
SHV: Señalización fija horizontal/vertical.

SLA: Sistema de señalización luminosa y acústica.

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

Ángel Pulido Hernández
DIRECTOR GENERAL
AUTORIDAD PORTUARIA DE SEVILLA

ANEXO 1: ESQUEMA DE VÍAS DE LA RED FERROVIARIA INTERIOR DEL PUERTO DE SEVILLA





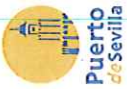
**CONSIGNA DE ACCESO Y REGULACIÓN DE LAS OPERACIONES EN LA RED FERROVIARIA
INTERIOR DEL PUERTO DE SEVILLA**

Ref.: C-001

Página
14 de 16

ANEXO 2: DIRECTORIO DE INTERLOCUTORES FERROPORUARIO DE LA APS

AUTORIDAD PORTUARIA DE SEVILLA						
INTERLOCUTOR	Nº TELEFONOS FIJOS		Nº TELEFONOS MÓVILES		CORREO ELECTRÓNICO	OBSERVACIONES
	EXTERIOR	INTERIOR	FAX	EXTERIOR		
Director del Puerto	954247309 954247310		954247343			direccion@apsevilla.com
Centro de Coordinación de Servicios del Puerto de Sevilla (CCS)	954247630 954247640		954247646			ccs-portuario@apsevilla.com jacuriel@apsevilla.com operadorterrestre@apsevilla.com
Emergencias	954282700(*)					(*) Servicio 24 horas. Emergencias
Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria (Jefe de Explotación)	954247351		954247646	629827182		fgomez@apsevilla.com
Responsable de Circulación del Puerto	954247321		954247646	620917862(*) 682783270		jefecirculacion@apsevilla.com pbatan@apsevilla.com jacuriel@apsevilla.com
Responsable Policía Portuaria	954247606		954247646	628269610		jacuriel@apsevilla.com
Jefes de Turno Policía Portuaria	954247350		954247646	649960531(*)		policiaportuaria@apsevilla.com



CONSIGNA DE ACCESO Y REGULACIÓN DE LAS OPERACIONES EN LA RED FERROVIARIA
INTERIOR DEL PUERTO DE SEVILLA

Ref.: C-001

Página
15 de 16

INTERLOCUTOR	Nº TELÉFONOS FIJOS		Nº TELÉFONOS MÓVILES		CORREO ELECTRÓNICO	OBSERVACIONES
	EXTERIOR	INTERIOR	EXTERIOR	INTERIOR		
PUESTO DE MANDO DE SEVILLA						
Supervisor de Circulación del PM	954485587	385587				
BANDA DE REGULACIÓN DEL CTC						
Jefe de CTC	954485054	385054	954485334			
GESTIÓN DE TRÁFICO						
	954485510	385510	954485581		gestionsev@adif.es gescoursev@adif.es	
GABINETE DE CIRCULACIÓN ESTACIÓN DE LA SALUD						
	954485579	385579				



CONSIGNA DE ACCESO Y REGULACIÓN DE LAS OPERACIONES EN LA RED FERROVIARIA INTERIOR DEL PUERTO DE SEVILLA

Ref.: C-001

Página
16 de 16

EMPRESAS FERROVIARIAS						
NOMBRE DE LA EMPRESA FERROVIARIA	INTERLOCUTOR	Nº TELÉFONO	Nº MÓVIL	Nº FAX	CORREO ELECTRÓNICO	OBSERVACIONES
Renfe Operadora		954 48 55 82	629 16 73 43	954 48 55 41	sevillamerc2@renfe.es	
Transfesa Rail		913 87 99 00	628 33 49 79	914 67 38 47	operaciones@transfesa.com jose.castillo@transfesa.com antonioi.fernandez@transfesa.com	
Continental Rail		915 980 770	650 763 677 669 225 846 (*)	915 980 774	croperaciones@continentairail.es	(*) Servicio 24 horas.
Tracción Rail		954 999 320	648 723 079	954 999 324	romero@azvi.es	



CONSIGNA

Nº 002

Sevilla, 15 de diciembre de 2016

REGULACIÓN DE LOS TRANSPORTES EXCEPCIONALES

EMISOR: Departamento de Explotación de la Autoridad Portuaria de Sevilla
VIGENCIA: Desde el 19 de enero de 2017

1 OBJETO

La presente Consigna se realiza para definir los transportes que tienen la consideración de "Transporte Excepcional", el tratamiento específico a seguir para su estudio durante las operaciones de transporte de mercancías que tengan esta consideración realizados por Empresas Ferroviarias (EE.FF.) en la red ferroviaria del Puerto de Sevilla, así como para la obtención de una Autorización de Transporte Excepcional (ATE) necesaria para realizar estos tipos de transportes que regule sus condiciones de transporte y las prescripciones de circulación, concedida por la Autoridad Portuaria de Sevilla (APS).

2 ALCANCE

Es aplicable a todos los transportes ferroviarios que tengan como origen o destino la parte de la RFIG administrada por la APS y que se consideren excepcionales, según la definición recogida en la presente Consigna.

El ámbito de actuación es la parte de la RFIG administrada por la APS.

3 DOCUMENTOS ASOCIADOS

- Solicitud autorización de Transporte Excepcional en la red ferroviaria del Puerto de Sevilla (F-SGSF-2.7.1-03).
- Autorización de Transporte Excepcional.

4 DOCUMENTOS ANULADOS

No aplica.

5 TRANSPORTES EXCEPCIONALES EN LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO

	CONSIGNA DE REGULACIÓN DE LOS TRANSPORTES EXCEPCIONALES	Ref.: C-002
		Página 2 de 7

Se determinan las pautas a seguir para la solicitud, el estudio y autorización de la circulación, así como prescripciones y, en su caso, limitaciones de los Transportes Excepcionales que se realicen en la red ferroviaria del Puerto de Sevilla.

5.1 CARACTERÍSTICAS DE LOS TRANSPORTES EXCEPCIONALES

Un transporte se considera excepcional cuando, debido a sus dimensiones, peso o acondicionamiento, debe realizarse con unas condiciones de transporte y unas prescripciones de circulación especiales.

Todo transporte excepcional deberá ser objeto de una aceptación especial y solamente puede ser admitido a circular bajo las condiciones particulares técnicas y operativas determinadas por la APS. Se requiere de una autorización específica de la APS donde se recojan sus particulares condiciones de aceptación y realización del transporte y se regulen las prescripciones de circulación que correspondan.

Tendrán la consideración de excepcionales y, por lo tanto, deberán disponer de una ATE para circular, los siguientes:

- Los cargamentos que no cumplan las prescripciones de los Tomos de las Directivas de Cargamento de la UIC y para los que no existan prescripciones alternativas equivalentes.
- Los cargamentos que, teniendo en cuenta las reducciones en anchura pertinentes, rebasen el menor de los gálibos de cargamento de las instalaciones ferroportuarias de la APS.
- Las unidades de cargamento rígidas transportadas sobre 2 o más vagones provistos de traviesa giratoria o giratoria-deslizante.
- Los vehículos ferroviarios que circulen sobre sus propias ruedas y no estén matriculados en alguna red ferroviaria.
- Los vagones de más de 8 ejes, cuando vayan cargados.
- Los vehículos cuya carga sobrepase la carga límite admisible comunicada por la APS.
- Los vehículos cargados que sobrepasen la carga máxima admisible para el vehículo.
- Los vehículos cargados sin inscripción de cargas límites.

Asimismo podrán tener el mismo tratamiento:

- Las unidades que pesen más de 25 t si deben ser transbordadas en el curso de su encaminamiento hasta su destino y/o si están cargadas sobre vagones plataforma rebajados.
- Los vagones que deban ser transportados en barco y no cumplan las disposiciones del Anexo 14 del CUU (Contrato Uniforme de Utilización de vagones).

Los transportes excepcionales frecuentes con restricciones a la circulación puntuales, podrán ser autorizados a circular mediante Consigna en la que se regulen sus condiciones específicas de circulación por su condición de Transporte Excepcional.

5.2 OBTENCIÓN DE AUTORIZACIÓN DE TRANSPORTE EXCEPCIONAL



CONSIGNA DE REGULACIÓN DE LOS TRANSPORTES EXCEPCIONALES

Ref.: C-002

Página
3 de 7

Las EE.FF. interesadas en la realización de un Transporte Excepcional deben, previamente a la solicitud de la ATE a la APS, recabar de su cliente la información necesaria sobre el cargamento, así como determinar la serie o series de vagones apropiados para realizar el transporte de la mercancía, excesos sobre gálibos de cargamento, carga por eje o metro lineal y la forma más adecuada de acondicionar el cargamento sobre el vagón. Asimismo, deben efectuar los trámites necesarios para precisar si es posible la carga y descarga en las terminales previstas en su circulación.

Una vez efectuados estos análisis y recabada la información correspondiente, las EE.FF. podrán solicitar la ATE al Departamento de Explotación de la APS, a través de la cumplimentación y envío de un impreso de solicitud.

Según el tipo de transporte excepcional, se incluirá además, los datos reflejados en la siguiente tabla para los casos de transporte excepcional más comunes. Para los tipos de transportes excepcionales que no están incluidos en la tabla se coordinará la documentación de aplicación en cada caso con la APS:

TIPO DE TRANSPORTE EXCEPCIONAL	DOCUMENTACION COMPLEMENTARIA
Fallo de cargamento o incumplimiento de normativa de cargamentos	Estudio previo con, si es posible, datos gráficos o croquis.
Sobrecargas	Estudio previo y peso, de todos los ejes del vagón.
Rebase de gálibo	Puntos críticos y estudio previo
Vehículos no matriculados	Datos técnicos del vehículo
Vagones cargados de más de 8 ejes	Croquis del conjunto de transporte, croquis de sección de viga + carga con cotas de puntos críticos y singulares, y estudio previo
Mercancías rígidas sobre dos vagones dotados de traviesa giratoria y giratoria/deslizante	Certificación de las traviesas, croquis del conjunto y estudio previo

A partir de este momento, el Departamento de Explotación de la APS, conjuntamente con los departamentos necesarios de la APS, analizarán si el Transporte Excepcional solicitado se puede efectuar teniendo en cuenta las características de las infraestructuras e instalaciones de los trayectos a recorrer y, en su caso, determinar las condiciones para su transporte y prescripciones de circulación que se deban cumplir.

De esta forma, el Departamento de Explotación de la APS comunicará, si procede, la correspondiente ATE a la Empresa Ferroviaria solicitante. Si este transporte no fuera viable, el Departamento de Explotación de la APS se lo comunicará a la Empresa Ferroviaria solicitante, indicando las causas concretas por las que no es posible su realización.

5.3 IMPRESO DE SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN DE TRANSPORTE EXCEPCIONAL



El impreso de solicitud se encuentra recogido según el Anexo de esta Consigna a partir del modelo "Solicitud de autorización de Transporte Excepcional en la red ferroviaria del Puerto de Sevilla" (F-SGSF-2.7.1-03). Adjunto a este impreso de solicitud se deben incluir todos los documentos complementarios necesarios para identificar las particularidades del tipo de transporte excepcional que se desea transportar, así como una descripción detallada del material rodante a utilizar.

Este impreso de solicitud se rellena y se presenta cada vez que se quiera realizar un Transporte Excepcional diferente y que no tenga la consideración de transporte regular en la red ferroviaria del Puerto de Sevilla (para los regulares, solo se presenta la primera vez que se efectúe el transporte y se autorice). Los Transportes Excepcionales cuya realización se solicite efectuar con carácter regular, deben ser identificados en la solicitud de autorización.

El impreso de solicitud anterior debe presentarse correctamente cumplimentado y remitirse, al Departamento de Explotación de la APS.

5.4 PLAZOS PARA LA RESOLUCIÓN DE LA AUTORIZACIÓN DE TRANSPORTE EXCEPCIONAL

De forma general, el Departamento de Explotación de la APS tiene un plazo máximo de 15 días hábiles para resolver la petición, contados desde la presentación de la solicitud, en el que debe autorizar o denegar el Transporte Excepcional solicitado. En los casos en los que no sea posible contestar dentro del plazo, se lo comunicará a la Empresa Ferroviaria solicitante, indicando el motivo del retraso y una fecha alternativa de respuesta.

El cómputo del plazo estipulado se interrumpe cuando sea necesario completar el estudio con actuaciones extraordinarias (realización de pruebas, cálculos de estructuras, estudio de posibilidad de paso del transporte por la infraestructura ferroviaria, etc.). No se reanuda el cálculo del plazo hasta que no se hayan finalizado estas actuaciones.

5.5 AUTORIZACIÓN DE LA APS PARA LA REALIZACIÓN DEL TRANSPORTE EXCEPCIONAL

El Departamento de Explotación de la APS comunicará, si procede, la correspondiente ATE a la Empresa Ferroviaria solicitante, detallando, si es necesario, en el campo de observaciones, los siguientes datos:

- Fecha a partir de la cual se puede realizar.
- Actuaciones e intervenciones que se deberán de realizar en la ruta, si son necesarias, tanto en el cargamento como en la infraestructura y los tiempos que se emplearán.
- Tiempos previstos de cada trayecto dentro del Puerto y las posibles paradas en las Terminales o instalaciones ferropuertas.
- Cualquier restricción que se pueda producir al respecto.

La APS asignará a cada ATE un código identificativo de la autorización, que consta de 4 bloques: ATE-MM/AA-XXX, donde:

- ATE: Indica que es una "Autorización de Transporte Excepcional".
- MM: Indica el mes en el que se realiza.
- AA: Indica el año en el que se realiza.



- XXX: Número de orden correlativo del Transporte Excepcional dentro del mes.

La ATE debe acreditarse al efecto de notificaciones al maquinista, seguimiento del Transporte Excepcional hasta el destino, así como para la asignación de la franja horaria del tren.

Asimismo, la autorización es comunicada al Responsable de Circulación del Puerto y al Centro de Control de Servicios del Puerto de Sevilla (CCS). De igual forma, esta autorización será comunicada a los responsables correspondientes de Adif para su conocimiento.

Si este transporte no fuera viable, el Departamento de Explotación de la APS se lo comunicará a la Empresa Ferroviaria solicitante, indicando en el campo de observaciones, los motivos por los que no es posible su transporte. De forma análoga, se lo comunicará, si procede, a los responsables de Adif correspondientes.

5.6 AUTORIZACIÓN DE ADIF PARA LA REALIZACIÓN DEL TRANSPORTE EXCEPCIONAL POR LA RFIG

Las EE.FF., además de la ATE establecida por parte de la APS para circular por sus instalaciones, deben de tener la correspondiente autorización establecida por Adif para la circulación de dichos transportes por la RFIG administrada por el Adif. En este caso, es Adif quien establece el procedimiento a seguir para ello que deberán seguir las EE.FF.

5.7 CIRCULACIÓN DEL TRANSPORTE EXCEPCIONAL

Una vez emitida la ATE, la EF podrá efectuar el transporte excepcional responsabilizándose de:

- Solicitar la concreción de las condiciones de circulación de determinados Transportes Excepcionales al Departamento de Explotación de la APS, previo a la obtención de la capacidad para la realización del transporte.
- Comunicar a sus Responsables de las operaciones de carga, previa a la materialización de la carga, las prescripciones de cargamento que afecten al transporte excepcional.
- Acondicionar la carga.
- Comunicar el tren dispuesto para circular, haciendo constar la ATE que ampara la circulación del tren. La APS podría determinar en la ATE, que en la comunicación de tren dispuesto para circular que se incluya una comunicación específica de comprobación de aspectos de la ATE vinculados al cargamento.
- Confeccionar el documento de tren acorde con las prescripciones de cargamento según el transporte excepcional.
- Poner a disposición cuantos medios humanos y materiales disponga la ATE y que sean necesarios para una circulación segura del cargamento.

Cuando las prescripciones del Transporte Excepcional determinen la suspensión de la circulación por las vías contiguas en los trayectos, el Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APS vigilará y ordenará, mediante telefonema, que los Responsables de Circulación del Puerto adopten las medidas necesarias, según las instalaciones de seguridad, ubicación y disposición de vías, obras de fábrica, etc., para que se impida el acceso de cualquier tren o maniobra a las vías afectadas.



**CONSIGNA DE REGULACIÓN DE LOS
TRANSPORTES EXCEPCIONALES**

Ref.: C-002

Página
6 de 7

5.8 GLOSARIO DE TÉRMINOS

- **APS:** Autoridad Portuaria de Sevilla.
- **ATE:** Autorización de Transporte Excepcional.
- **CCS:** Centro de Control de Servicios del Puerto de Sevilla (CCS).
- **CUU:** Contrato Uniforme de Utilización de vagones.
- **EE.FF.:** Empresas Ferroviarias.
- **RFIG:** Red Ferroviaria de Interés General.
- **UIC:** Unión Internacional de Ferrocarriles.

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

Ángel Pulido Hernández
DIRECTOR GENERAL
AUTORIDAD PORTUARIA DE SEVILLA



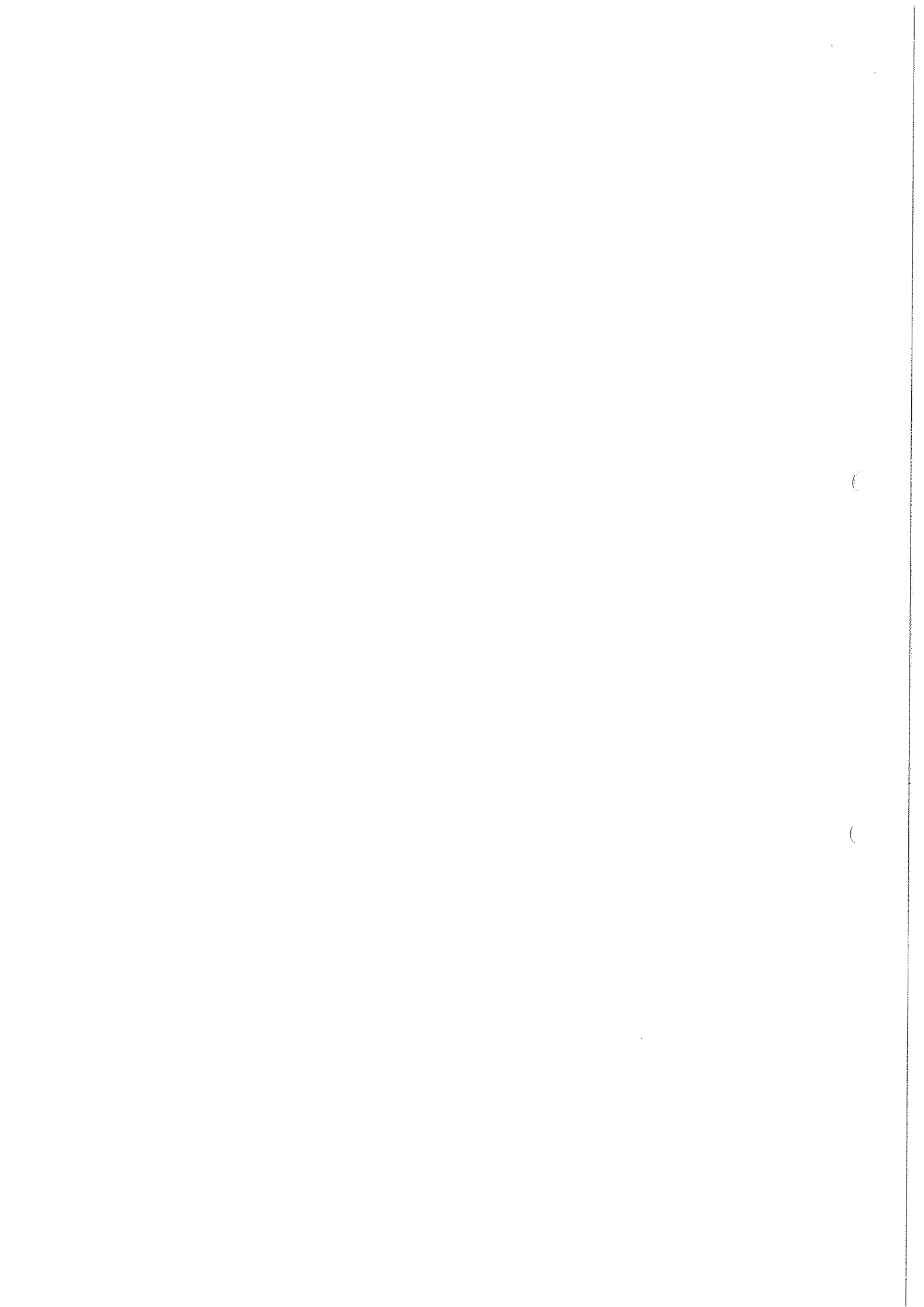
**CONSIGNA DE REGULACIÓN DE LOS
TRANSPORTES EXCEPCIONALES**


Ref.: C-002

Página
7 de 7

ANEXO

- “Solicitud de autorización de Transporte Excepcional en la red ferroviaria del Puerto de Sevilla” (F-SGSF-2.7.1-03).



	SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA	Ref.: F-SGSF-2.7.1-03				
	Solicitud de autorización de transporte excepcional en las vías de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla	EDICIÓN	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="text-align: center;">1</td> <td style="text-align: center;">Página</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">12/2016</td> <td style="text-align: center;">1 de 2</td> </tr> </table>	1	Página	12/2016
1	Página					
12/2016	1 de 2					

Datos de la Entidad Solicitante:

- Nombre de la entidad:
- Dirección:
- Población:
- Tlf(s): Fax:
- Persona de contacto:
- Correo electrónico de contacto:

Empresa de tracción del transporte excepcional:

DATOS DEL TRANSPORTE EXCEPCIONAL SOLICITADO								
Fecha	Hora	Origen	Destino	Masa total del tren	Longitud Total (incluida locomotora/s)	Anchura Máxima del tren	Altura Máxima del tren	Transporte Regular
								<input type="checkbox"/>
Causa de la excepcionalidad:								
Número de vagones afectados:								
Tipo de vehículos afectados:								
Lugar que ocupan los vagones en la composición:								
Número de ejes totales:								
Tipo de mercancía:								
Otras características relevantes del transporte:								
Período de validez solicitado:								

DOCUMENTACIÓN ANEXA QUE SE ADJUNTA A LA SOLICITUD

Nota: Añadir tantas filas como sean necesarias

El abajo firmante, en representación de la empresa cuyos datos figuran arriba referenciados en este impreso, solicita de la Autoridad Portuaria de Sevilla, la autorización para la realización del transporte excepcional por la red ferroviaria del Puerto de Sevilla indicado en el presente impreso.

OBSERVACIONES DEL SOLICITANTE

FECHA, FIRMA Y SELLO DEL SOLICITANTE

	Fecha solicitud: Empresa solicitante: Firmado por:
--	--



**SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD
FERROVIARIA**

Ref.: F-SGSF-2.7.1-03

Solicitud de autorización de transporte
excepcional en las vías de la red
ferroviaria del Puerto de Sevilla

EDICIÓN

1

12/2016

Página

2 de 2

POR LA AUTORIDAD PORTUARIA DE SEVILLA

Autorizado

Denegado

Código de Autorización:

Sevilla, a de de 20....

Fdo.:

OBSERVACIONES:

A rellenar por la Autoridad Portuaria de Sevilla



CONSIGNA

Nº 003

Sevilla, 15 de diciembre de 2016

COMUNICACIÓN DE TREN DISPUESTO PARA CIRCULAR

EMISOR: Departamento de Explotación de la Autoridad Portuaria de Sevilla
VIGENCIA: Desde el 19 de enero de 2017

1 OBJETO

La presente Consigna se realiza para establecer los criterios y la forma de comunicación a la Autoridad Portuaria de Sevilla (APS) por parte de las Empresas Ferroviarias (EE.FF.) del tren dispuesto para circular, así como definir el modo en el que las EE.FF. deben poner a disposición de la APS los datos del tren/maniobra, antes de su salida, para que ésta pueda admitirlo a tráfico.

2 ALCANCE

Es aplicable al personal que preste servicios en el ámbito ferroportuario, relacionados con la seguridad en la circulación ferroviaria.

El ámbito de actuación es la parte de la RFIG administrada por la APS.

3 DOCUMENTOS ASOCIADOS

- Notificación de los datos de la composición del tren (F-SGSF-2.7.1-05).
- Autorización de Transporte Excepcional (ATE).

4 DOCUMENTOS ANULADOS

No aplica.

5 PROCEDIMIENTO PARA LA COMUNICACIÓN DE TREN DISPUESTO PARA CIRCULAR

5.1 COMUNICACIÓN DE LOS DATOS DEL TREN

Cuando un tren/maniobra esté dispuesto para realizar traslados de las composiciones entre Terminales ferroportuarias, así como proceder a su salida del Puerto, las EE.FF., y siempre antes de



CONSIGNA DE COMUNICACIÓN DE TREN DISPUESTO PARA CIRCULAR

Ref.: C-003

Página
2 de 5

su salida, deben suministrar a la APS, a través del Departamento de Explotación de la APS y por correo electrónico, con copia al Responsable de Circulación del Puerto, los datos siguientes:

- Identificación del tren/maniobra.
- Identificación de la EF como responsable del tren/maniobra.
- Datos sobre la composición del tren/maniobra.
- Vehículos afectados, en su caso, por cualquier tipo de restricción a la explotación (gálibo, limitación de velocidad, etc.).
- Prescripciones de cargamento y de circulación, identificando la norma aplicada.

5.2 DOCUMENTACIÓN DE ADMISIÓN DE TREN

La EF deberá incorporar en el documento de "Notificación de datos de la composición del tren" (F-SGSF-2.7.1-05), que se encuentra en el Anexo de la presente Consigna, los datos siguientes:

- Fecha y hora.
- Empresa ferroviaria.

Datos del tren:

- Número.
- Tipo de tren.
- Fecha.
- Serie y NVE de la/s locomotora/s.
- Longitud (incluida la/s locomotora/s).
- Masa de la/s locomotora/s.
- Masa frenada de la/s locomotora/s.

Datos de la composición:

Para cada uno de los vehículos remolcados (vagones y locomotoras) ordenados de cabeza a cola de la composición, se facilitarán los siguientes datos:

- Serie y NVE.
- Origen.
- Destino.
- Mercancía.
- Nº ejes.
- Tara.
- Carga.
- Freno automático.
- Freno estacionamiento.
- Régimen de freno.



CONSIGNA DE COMUNICACIÓN DE TREN DISPUESTO PARA CIRCULAR

Ref.: C-003

Página
3 de 5

- Información sobre los cargamentos, en su caso:
 - Transporte de MM.PP.
 - Prescripciones relacionadas con los cargamentos.
 - Autorización de Transporte Excepcional (ATE), en caso de transportes excepcionales que necesiten un estudio particularizado.
 - Cualquier otra particularidad que no se ajuste a la capacidad asignada.
 - Limitaciones de velocidad de sus vehículos o del tren en su conjunto.

5.3 COMUNICACIÓN DEL “TREN DISPUESTO PARA CIRCULAR”

Una vez llevadas a cabo las acciones anteriores y realizadas las comprobaciones y verificaciones establecidas, la EF comunicará de forma efectiva a la APS el momento en el que el tren/maniobra esté dispuesto para acceder a vía regulada. Para ello, se tendrá en cuenta el material que forma la composición y la EF enviará por correo electrónico al Departamento de Explotación de la APS, con copia al Responsable de Circulación del Puerto, la información contenida en el documento “Notificación de datos de la composición del tren” (F-SGSF-2.7.1-05).

Una vez realizada la comunicación de la composición por la EF, se entiende que este tren/maniobra está en disposición a acceder a vía regulada a su hora prevista, salvo comunicación en contrario por parte de la EF.

En la terminal ferroviaria de origen y en aquellas en las que se modifique la composición, la EF comunicará de la misma forma explicada anteriormente, el momento efectivo en que el tren/maniobra esté dispuesto para circular.

Esta comunicación se realizará a través de un correo electrónico que la EF enviará al Departamento de Explotación de la APS, con copia al Responsable de Circulación del Puerto.

En el resto de terminales ferroviarias, se entiende que el tren/maniobra está dispuesto para su hora prevista, salvo comunicación expresa por parte de la EF.

La APS confirmará a la EF la admisión o no del tren/maniobra a partir de correo electrónico.

5.4 GLOSARIO DE TÉRMINOS

- **APS:** Autoridad Portuaria de Sevilla.
- **ATE:** Autorización de Transporte Excepcional.
- **EE.FF.:** Empresas Ferroviarias.
- **NVE:** Número de Vehículo Europeo.
- **RFIG:** Red Ferroviaria de Interés General.

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



**CONSIGNA DE COMUNICACIÓN DE TREN
DISPUESTO PARA CIRCULAR**

Ref.: C-003

Página
4 de 5

**Ángel Pulido Hernández
DIRECTOR GENERAL
AUTORIDAD PORTUARIA DE SEVILLA**



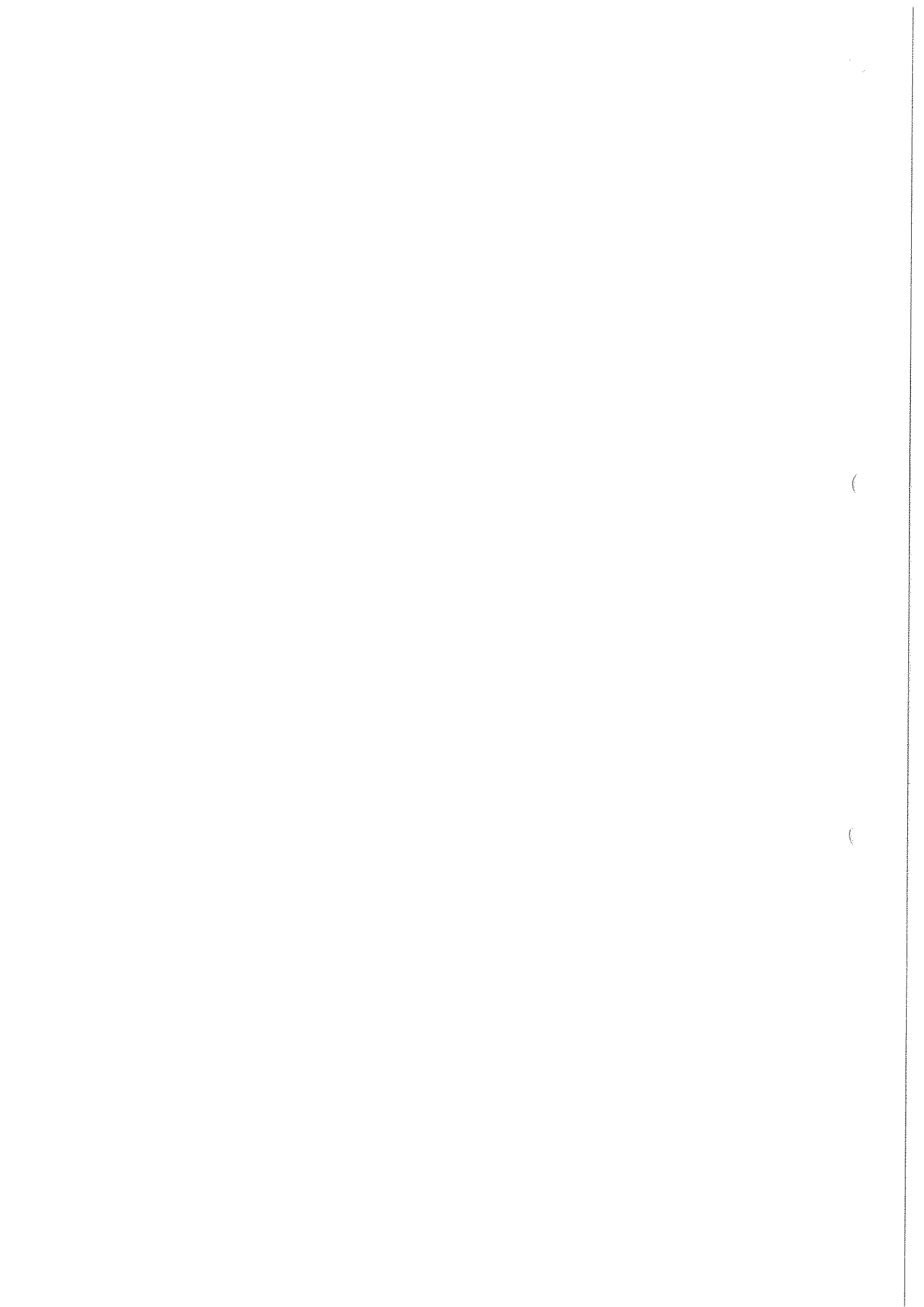
**CONSIGNA DE COMUNICACIÓN DE TREN
DISPUESTO PARA CIRCULAR**

Ref.: C-003

Página
5 de 5

ANEXO

- “Notificación de los datos de la composición del tren” (F-SGSF-2.7.1-05).



	SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA		Ref.: F-SGSF-2.7.1-04	
	Previsión de Tráficos Ferroviarios de las Empresas Ferroviarias		EDICIÓN	1 12/2016

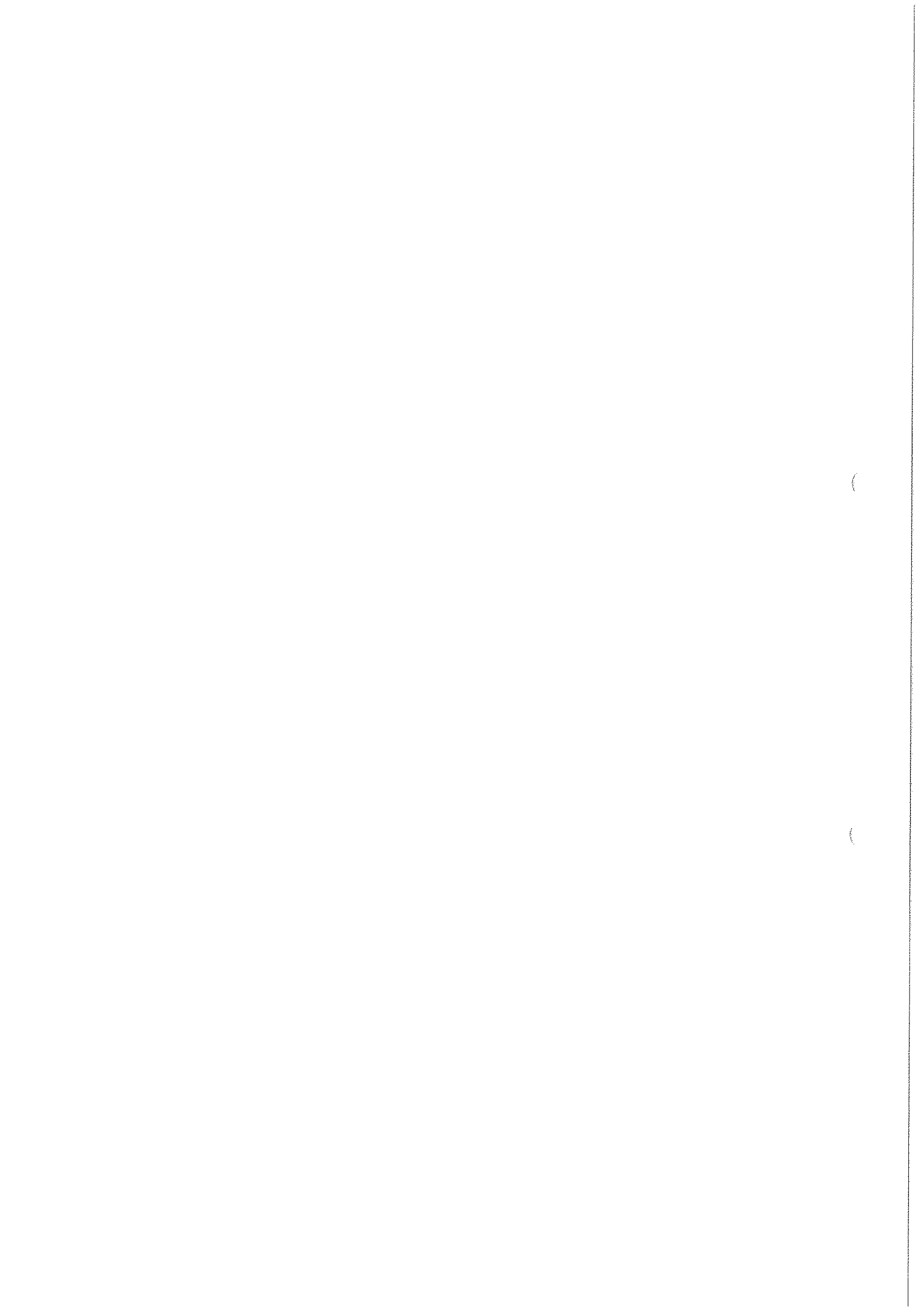
COMUNICACIÓN DE PREVISIÓN DE TRÁFICOS FERROVIARIOS, DE MODIFICACIÓN O DE ADICIÓN DE CIRCULACIONES FERROVIARIAS PREVISTAS POR LA EMPRESA REMITENTE EN LOS DÍAS INDICADOS A REALIZARSE CON ORIGEN O DESTINO EN EL PUERTO DE SEVILLA.

Empresa Ferroviaria:

Fecha de comunicación: DD/MM/AA

LLEGADAS				TRASLADOS						SALIDAS			
Fecha prevista llegada puerto	Hora prevista llegada puerto	Destino en puerto (Terminal Ferroportuaria / Muelle)	Tracción (empresa que realiza la tracción)	Tren Directo - Origen	Maniobra desde La Salud (SI/NO)	Longitud	Traslado a Terminal Ferroportuaria / Muelle (en su caso)	Fecha / hora prevista traslado	Fecha prevista salida puerto	Hora prevista salida puerto	Tracción (empresa que realiza la tracción)	Tren Directo - Destino	Maniobra hacia La Salud (SI/NO)

CUALQUIER NOTIFICACION ANTERIOR SOBRE MANIOBRAS O CIRCULACIONES EN LOS DÍAS AFECTADOS POR ESTA COMUNICACIÓN QUEDARÁ ANULADA.





NOTIFICACIÓN DE DATOS DE LA COMPOSICIÓN DEL TREN

IDENTIFICADOR:

FECHA:

HORA:

EMPRESA FERROVIARIA:

DATOS DEL TREN EN LA TERMINAL:

NÚMERO TREN:

FECHA:

Nº. SERIE Y NVE LOCOMOTORAS:

Nº. SERIE Y NVE LOCOMOTORAS:

Nº. SERIE Y NVE LOCOMOTORAS:

LONGITUD (Incluida la/s locomotoras/s):

TIPO:

Masa Locomotora:

Masa Locomotora:

Masa Locomotora:

Masa Frenada Locomotora:

Masa Frenada Locomotora:

Masa Frenada Locomotora:

DATOS DE LA COMPOSICIÓN (Incluidas las locomotoras remolcadas)

Orden	Serie	NVE	Origen	Destino	Mercancia	Ejes	Masa Remolcada			Masa Frenada			ATE						
							Tara	Carga	Total	F. Autom.	F. Estación	Régimen		MM.PP.	P. Cargamento				
1										000.0									
2										000.0									
3										000.0									
4										000.0									
5										000.0									
6										000.0									
7										000.0									
8										000.0									
9										000.0									
10										000.0									
11										000.0									
12										000.0									
13										000.0									
14										000.0									
15										000.0									
16										000.0									
17										000.0									
18										000.0									
19										000.0									
20										000.0									
21										000.0									
22										000.0									
23										000.0									
24										000.0									
25										000.0									
26										000.0									
27										000.0									
28										000.0									
TOTALES							0000	0000	0000	0000	0000	0000	0000	0000	0000	0000	0000	0000	0000

Núm. Ejes	Tara	Carga	Total	F. Autom.	F. Estación
0000	0000	0000	0000	0000	0000

PARTICULARIDADES DE LA COMPOSICIÓN (Lugar que ocupan los vagones en la composición)

MERCANCÍAS PELIGROSAS:

TRANSPORTES EXCEPCIONALES:

OTROS DATOS RELEVANTES DE LA
COMPOSICIÓN:



CONSIGNA

Nº 004

Sevilla, 15 de diciembre de 2016

TRANSMISIÓN DE INFORMACIÓN A LAS EE.FF.

EMISOR: Departamento de Explotación de la Autoridad Portuaria de Sevilla
VIGENCIA: Desde el 19 de enero de 2017

1 OBJETO

La presente Consigna se realiza para establecer las pautas a seguir para la transmisión de la información, su contenido y los formatos de soporte de la misma facilitados a las Empresas Ferroviarias (EE.FF.) por la Autoridad Portuaria de Sevilla (APS).

Con la entrada en vigor del Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF), en enero de 2017, la documentación que se encuentra establecida en el apartado 5 de esta Consigna deberá ser aportada por la APS a las EE.FF. que vayan a operar en la red ferroviaria del Puerto de Sevilla, para que estas últimas puedan elaborar, difundir y asegurar la disponibilidad del Libro de Itinerarios del Maquinista entre su personal de conducción.

La APS es responsable de elaborar, difundir y asegurar la disponibilidad de los Horarios de los trenes, para dar a conocer: las marchas de los trenes, las velocidades máximas de circulación, los Cambios Significativos de la Velocidad máxima, las Limitaciones Temporales de Velocidad máxima y el resto de informaciones relevantes para la circulación de los trenes.

2 ALCANCE

Es aplicable al personal que ejerza funciones relacionadas con la seguridad en la circulación, cuando presten servicios en el ámbito ferropuertoario.

El ámbito de actuación es la parte de la RFIG administrada por la APS.

3 DOCUMENTOS ASOCIADOS

- Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF).
- Cuadro de Velocidades Máximas (CVM).
- Documento de Marcha de Tren Planificado.
- Documento de Marcha de Tren Especial.
- Documento de Limitaciones Temporales de Velocidad (DLTV).
- Información de Circulación de las Líneas (ICL).
- Boletín de Órdenes e Información (B.O.I).



4 DOCUMENTOS ANULADOS

No aplica.

5 CONTENIDOS Y FORMATOS QUE LA APS TRANSMITIRÁ A LAS EE.FF.

En este apartado se definen los contenidos y formatos de la información que la APS debe poner a disposición de las EE.FF.

5.1 CUADRO DE VELOCIDADES MÁXIMAS E INFORMACIONES PERMANENTES (CVM)

La APS pondrá a disposición de las EE.FF. las informaciones permanentes siguientes:

- a) Velocidades máximas de cada tramo y al paso por puntos singulares.
- b) Sistemas de bloqueo.
- c) Sistemas de radio transmisión con sus canales.
- d) Rampas características.

Esta información entrará en vigor a las 0:00h de la fecha indicada en el documento CVM.

Una vez editado, su información puede ser actualizada por la APS a través de la Información de Circulación de las Líneas (ICL) (ver el apartado 5.4 de la presente Consigna).

La APS pondrá esta información a disposición de las EE.FF. en formato de archivo PDF y será enviado por correo electrónico.

Adicionalmente, el contenido de los puntos a), b), c) y d) se integrará en la información correspondiente a los trenes con marcha planificada del apartado 5.2 de la presente Consigna.

5.2 MARCHA DE LOS TRENES

Los trenes podrán circular con marcha planificada o especial. Se distinguirán por el código de identificación del tren.

Las marchas de los trenes:

- Se registran a partir de la información facilitada por las EE.FF. en sus previsiones de tráficos ferroviarios que envían a la APS.
- Se ponen en circulación de acuerdo a las peticiones y adjudicaciones de capacidad.

Las velocidades máximas y los datos de la infraestructura que figuren en las marchas de los trenes serán las vigentes en el momento del origen de la marcha.

En caso de discrepancia entre los datos de la marcha de los trenes, y los que figuran en el CVM (considerando además los documentos que lo modifican o complementan), el personal afectado adoptará en primer lugar las medidas oportunas del lado de la seguridad (por ejemplo respetará la velocidad más restrictiva) y comunicará dicha circunstancia a su EF, para que se determine si la discrepancia tiene su origen en los datos facilitados por la APS o en el tratamiento de los datos por parte de la EF, corrigiéndose si procede la causa de dicha discrepancia.

5.2.1 TRENES CON MARCHA PLANIFICADA

Para cada tren, la APS pondrá a disposición de la EF, con antelación suficiente, el "Documento de Marcha de Tren Planificado", con la siguiente información:

- a) Tipo del tren (maniobra o tren directo).
- b) Recorrido del tren.



- c) Horario programado por aquellos puntos de control significativos.
- d) Puntos de parada del tren.
- e) Características de los puntos a), b), c) y d) del CVM.
- f) Locomotora y carga remolcada utilizadas para el cálculo de la marcha.

Esta información se pone a disposición de las EE.FF. en formato PDF y será enviada por correo electrónico.

5.2.2 TRENES CON MARCHA ESPECIAL

Para cada tren con marcha especial (tren sin marcha determinada), la APS pondrá a disposición de las EE.FF., con antelación suficiente y antes de su puesta a disposición para circular, el "Documento de Marcha de Tren Especial", con la siguiente información:

- a) Tipo del tren (maniobra o tren directo).
- b) Recorrido del tren.
- c) Horario orientativo (dado que se trata de un tren sin marcha determinada).
- d) Puntos de parada del tren.
- e) Características de los puntos a), b), c) y d) del CVM.

Esta información se pone a disposición de las EE.FF. en formato PDF y será enviada por correo electrónico.

5.3 LIMITACIONES TEMPORALES DE VELOCIDAD MÁXIMA (LTV)

La APS pondrá a disposición de las EE.FF. el "Documento de Limitaciones Temporales de Velocidad" (DLTV), cuya información es la siguiente:

- a) Trayecto/Terminal ferroviaria.
- b) Vía.
- c) Punto kilométrico de inicio y final.
- d) Velocidad de la LTV.
- e) Motivo.
- f) Fecha y hora de establecimiento de la LTV.
- g) Horario durante el cual está vigente la LTV.
- h) Sentido de circulación afectado por la LTV.
- i) Si está señalizada en la vía.
- j) Observaciones.

El DLTV se publicará con **XX** días de antelación a la fecha en la que se vayan a realizar trabajos programados que afecten a la vía y a su gálibo y que se vean afectados por una LTV, con entrada en vigor a las **0:00h** de dicha fecha y validez hasta la entrada en vigor de un nuevo DLTV.

La APS pondrá esta información a disposición de las EE.FF. en formato de archivo PDF y será enviado por correo electrónico.

La APS notificará por telefonema al Maquinista, cualquier LTV que se modifique o suprima respecto del DLTV vigente, a través del Responsable de Circulación del Puerto.



5.4 INFORMACIONES DE CIRCULACIÓN DE LAS LÍNEAS (ICL)

Documento editado por la APS con información relevante para la circulación de los trenes y que no está incluida en los documentos o informaciones indicados en los apartados anteriores.

Incluye información que, en cumplimiento de la Especificación Técnica de Interoperabilidad de Explotación y Gestión del Tráfico (ETI OPE), la APS debe facilitar a las EE.FF.

El documento consta de dos partes: La primera, con las informaciones permanentes recogidas en los apartados 5.4.1 y 5.4.2 de la presente Consigna; y la segunda con las temporales indicadas en el apartado 5.4.3 de la presente Consigna.

Las informaciones permanentes se editarán en un volumen que se actualizará por la APS, si es necesario por cambios, una vez al año.

Las informaciones temporales se editarán en un volumen que se actualizará por la APS **mensualmente**, con entrada en vigor los **días 1 de cada mes**. Solo se actualizarán estas informaciones temporales si han sufrido modificaciones, en caso contrario estarán vigentes las del mes anterior hasta una nueva edición. Excepcionalmente, podrán publicarse ediciones extraordinarias.

El ICL se pone a disposición de las EE.FF. en formato de archivo PDF y será enviado por correo electrónico.

5.4.1 INFORMACIONES PERMANENTES DEFINIDAS EN LA ETI OPE

Estas informaciones permanentes son:

- a) Mapas esquemáticos de las vías, incluyendo las terminales ferropuarias y puntos singulares, así como las señales fijas para los trenes y los cambios de aguja.
- b) Idioma de explotación.
- c) Datos relativos a la comunicación con el Centro de Control de Servicios del Puerto de Sevilla (CCS) en modo normal, degradado y de emergencia:
 - Relación de teléfonos GSMR.
 - Relación de canales de radio transmisión UHF.
 - Teléfonos de contacto para uso en situaciones degradadas o de emergencia.
- d) En su caso, áreas sin parada: identificación, localización y tipo.
- e) Riesgos industriales: lugares donde es peligroso que el maquinista se ausente de la cabina de conducción.

5.4.2 OTRAS INFORMACIONES PERMANENTES

- a) Datos de las intersecciones especiales.
- b) Documentos o cualquier otra información relevante para la circulación de los trenes.

5.4.3 INFORMACIONES TEMPORALES

Estas informaciones temporales son:

- a) Modificaciones del CVM sobrevenidas con posterioridad a última edición del mismo, p.ej., modificación de las velocidades máximas de algún tramo o paso por algún punto singular.
- b) Modificaciones de las informaciones permanentes del ICL (apartados 5.4.1 y 5.4.2 de la presente Consigna) sobrevenidas con posterioridad a última edición del mismo.



CONSIGNA DE TRANSMISIÓN DE INFORMACIÓN A LAS EE.FF.

Ref.: C-004

Página
5 de 5

- c) Relación de restricciones o limitaciones de circulación por determinados puntos o tramos que no hayan sido comunicadas en otros documentos.
- d) En su caso, medidas transitorias a aplicar durante las primeras horas de vigencia de un nuevo CVM, para aquellos trenes que puedan circular con información correspondiente al CVM anterior.

En cualquier caso, si la APS lo considera necesario, deberá informar al personal de conducción de las composiciones ferroviarias, antes de iniciar la marcha, de cualquier restricción o incidencia que afecte a la red ferroviaria del Puerto y que haya de ser tenida en cuenta durante la circulación del tren por dicha red. Esta comunicación la realizará el Responsable de Circulación del Puerto mediante telefonema o Boletín de Órdenes e Información (B.O.I.). Este B.O.I. contendrá la siguiente información:

- Indicación del Puerto de Sevilla.
- Número de tren al que se le notifica la información.
- Contenido de la información que se le debe proporcionar al personal de conducción.
- Fecha y hora de la notificación.
- Firma del Responsable de Circulación del Puerto correspondiente.
- Firma del personal de conducción, que implica que ha entendido perfectamente las órdenes e informaciones contenidas en el B.O.I.

5.5 GLOSARIO DE TÉRMINOS

- **APS:** Autoridad Portuaria de Sevilla.
- **B.O.I.:** Boletín de Órdenes e Información.
- **CCS:** Centro de Control de Servicios del Puerto de Sevilla.
- **CVM:** Cuadro de Velocidades Máximas.
- **DLTV:** Documento de Limitaciones Temporales de Velocidad.
- **ICL:** Información de Circulación de las Líneas.
- **EE.FF.:** Empresas Ferroviarias.
- **ETI OPE:** Especificación Técnica de Interoperabilidad de Explotación y Gestión del Tráfico.
- **LTV:** Limitación Temporal de Velocidad.
- **RCF:** Reglamento de Circulación Ferroviaria.
- **RFIG:** Red Ferroviaria de Interés General.

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

Ángel Pulido Hernández
DIRECTOR GENERAL
AUTORIDAD PORTUARIA DE SEVILLA

