


| | | | | |
|---|---|------------------------------|--------------|-------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 2 de 85 |

ÍNDICE

| | | |
|----------|---|----|
| 1. | OBJETIVO | 5 |
| 2. | ALCANCE | 5 |
| 3. | DESCRIPCIÓN | 5 |
| 3.1. | TÉRMINOS Y DEFINICIONES | 5 |
| 3.2. | OBJETIVOS DEL PLAN..... | 8 |
| 3.3. | ANTECEDENTES: CONTEXTO LEGISLATIVO Y NORMATIVO DE APLICACIÓN | 8 |
| 3.3.1. | LEGISLACIÓN Y NORMATIVA DE APLICACIÓN | 11 |
| 3.4. | DISTRIBUCIÓN DEL PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIO | 13 |
| 3.5. | ACTUALIZACIÓN, MODIFICACIÓN Y REVISIÓN DEL PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIO | 13 |
| 3.6. | ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIO Y COMPETENCIAS DE ACTUACIÓN | 14 |
| 3.6.1. | CONCEPTOS GENERALES DEL PLAN | 14 |
| 3.6.2. | ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIO | 15 |
| 3.6.2.1. | LUGAR DE APLICACIÓN..... | 15 |
| 3.6.2.2. | DESCRIPCIÓN DE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO | 15 |
| 3.6.2.3. | FRONTERAS DE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO | 16 |
| 3.6.3. | PERSONAS AFECTADAS..... | 16 |
| 3.6.4. | MERCANCÍA HABITUAL TRANSPORTADA POR LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO..... | 18 |
| 3.7. | COMPETENCIAS DE ACTUACIÓN..... | 18 |
| 3.7.1. | COMPETENCIAS DE ACTUACIÓN DE LA APS | 18 |
| 3.7.2. | COMPETENCIAS DE ACTUACIÓN DE EMPRESAS FERROVIARIAS | 20 |
| 3.8. | INVENTARIO DE PELIGROS Y RIESGOS POTENCIALES | 21 |
| 3.8.1. | CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE LOS PELIGROS Y RIESGOS POTENCIALES..... | 21 |
| 3.8.2. | RELACIÓN DE PELIGROS Y AMENAZAS (ACCIDENTES E INCIDENTES FERROVIARIOS) | 22 |
| 3.8.3. | CLASE DE RIESGOS POTENCIALES | 23 |
| 3.9. | INTEGRACIÓN Y COORDINACIÓN CON OTROS PLANES. ESTRUCTURA DEL PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIO | 23 |
| 3.9.1. | INTEGRACIÓN Y COORDINACIÓN CON OTROS PLANES | 23 |
| 3.9.1.1. | COORDINACIÓN CON EL PLAN DE CONTINGENCIAS DE ADIF | 25 |
| 3.9.1.2. | COORDINACIÓN CON EL PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIO DE LAS EMPRESAS FERROVIARIAS..... | 25 |
| 3.9.2. | ESTRUCTURA ORGANIZATIVA DE RESPUESTA ANTE CONTINGENCIAS FERROVIARIAS | 27 |
| 3.9.3. | CANALES Y FLUJO DE INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN..... | 34 |
| 3.9.4. | OTROS AVISOS, COMUNICACIONES E INFORMACIÓN A TRANSMITIR..... | 34 |
| 3.9.4.1. | AVISO DE SOCORRO PARA LIBERAR LA VÍA FERROVIARIA | 34 |
| 3.9.4.2. | AVISOS A LOS DELEGADOS DE SEGURIDAD DE ADIF Y DE LAS | |



| | |
|--|----|
| EMPRESAS FERROVIARIAS | 35 |
| 3.9.4.3. AVISOS E INFORMACIÓN A LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS..... | 35 |
| 3.9.4.4. COMUNICACIÓN A PUERTOS DEL ESTADO | 36 |
| 3.9.4.5. COMUNICACIÓN A AUTORIDADES Y A LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN SOCIAL | 36 |
| 3.10. PROCEDIMIENTO DE CONTINGENCIAS FERROVIARIAS Y PROTOCOLO DE ACTUACIONES..... | 38 |
| 3.10.1. MEDIDAS URGENTES DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN FERROVIARIA | 38 |
| 3.10.2. RECEPCIÓN DE LA ALARMA | 38 |
| 3.10.2.1. PERSONAL DE CONDUCCIÓN DEL TREN QUE SUFRE LA CONTINGENCIA FERROVIARIA | 39 |
| 3.10.2.2. PERSONAL VINCULADO A LA CIRCULACIÓN FERROPORTUARIA QUE SE ENCUENTRA CON LA CONTINGENCIA FERROVIARIA | 40 |
| 3.10.2.3. PERSONAL NO VINCULADO A LA CIRCULACIÓN FERROPORTUARIA QUE SE ENCUENTRA CON LA CONTINGENCIA FERROVIARIA | 40 |
| 3.10.3. ACCIONES AL RECIBIR LA ALARMA..... | 41 |
| 3.10.4. DESARROLLO DE LA ACCIÓN..... | 43 |
| 3.10.4.1. ACTIVIDADES DE LA ACCIÓN | 43 |
| 3.10.4.2. MEDIOS..... | 43 |
| 3.10.4.3. EVACUACIÓN Y/O CONFINAMIENTO | 44 |
| 3.10.4.4. FIN DE LA CONTINGENCIA FERROVIARIA..... | 44 |
| 3.10.5. ACTUACIONES PRINCIPALES ANTE DIVERSOS TIPOS DE ACCIDENTES E INCIDENTES FERROVIARIOS..... | 45 |
| 3.10.5.1. ACTUACIONES PRINCIPALES A REALIZAR ANTE ACCIDENTES FERROVIARIOS..... | 46 |
| 3.10.5.2. ACTUACIONES PRINCIPALES A REALIZAR ANTE INCIDENTES FERROVIARIOS..... | 64 |
| 3.11. CRITERIOS DE PRIORIDAD EN LA REGULACIÓN DEL TRÁFICO FERROPORTUARIO EN LOS SUPUESTOS DE CONTINGENCIAS | 80 |
| 3.12. PREVISIÓN DE RESTABLECIMIENTO DE SITUACIÓN DE NORMALIDAD EN LA RED FERROVIARIA..... | 80 |
| 3.13. SEGUIMIENTO Y CONTROL DE LAS MEDIDAS ADOPTADAS | 80 |
| 3.14. PROCEDIMIENTOS FINANCIEROS | 82 |
| 3.14.1. CONTROL DE LOS GASTOS INCURRIDOS DURANTE LA RESOLUCIÓN DE LA CONTINGENCIA | 82 |
| 3.14.2. RECUPERACIÓN DE LOS GASTOS INCURRIDOS DURANTE LA RESOLUCIÓN DE LA CONTINGENCIA | 82 |
| 3.14.3. SANCIONES Y OTRAS MEDIDAS INDEMNIZATORIAS | 82 |
| 3.15. ANEXO I. DIRECTORIO DE INTERLOCUTORES FERROPORTUARIO.... | 84 |
| 4. REGISTROS..... | 85 |
| 5. DOCUMENTACIÓN ASOCIADA..... | 85 |
| 6. IDENTIFICACIÓN DE CAMBIOS EN LA NUEVA VERSIÓN | 85 |

**SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD
FERROVIARIA**Ref.: **I-SGSF-2.2.1-01**Plan de Contingencias Ferroviario de la
red ferroviaria del Puerto de Sevilla


EDICIÓN

1

12/2016

Página
4 de 85

| REVISIONES | | MOTIVO DE LA REVISIÓN | FECHA DE ENTRADA EN VIGOR | VIGENCIA |
|------------|------------|-----------------------|---------------------------|----------------------|
| Versión | Fecha | | | |
| 1 | 15/12/2016 | Primera edición | 19/01/2017 | Hasta nueva revisión |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

| | | | | |
|---|---|------------------------------|--------------|-------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 5 de 85 |

1. OBJETIVO

El objeto de este documento es establecer un Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla (en adelante, PCF) determinado por la Autoridad Portuaria de Sevilla, (en adelante, APS).

El presente documento se ha elaborado para dar cumplimiento a lo que se recoge en el Real Decreto de 810/2007, de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General (en adelante, RFIG), así como para dar cumplimiento a lo establecido en el Convenio entre Adif, Puertos del Estado y la APS de conexión de las infraestructuras ferroviarias del Puerto de Sevilla con la RFIG, de 4 de abril de 2013, en aplicación de la Ley 38/2015 de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (en adelante LSF) y demás legislación aplicable en este sentido.

Este documento, forma parte integrante del Sistema de Gestión de Seguridad Ferroviaria (en adelante, SGSF) que la APS tiene implantado para garantizar la gestión de sus operaciones y la circulación de los trenes, en condiciones de seguridad en la red ferroviaria del Puerto de Sevilla (en adelante, RFPS).

2. ALCANCE

Este documento aplica al personal implicado en la gestión de los recursos, las comunicaciones y la coordinación cuando se produzca una contingencia ferroviaria en la RFPS, así como al personal implicado en la resolución de la misma.

Asimismo, para que el Plan sea operativo, es necesario que este personal conozca los procedimientos generales de actuación en situación de contingencia, así como los específicos en función del cometido asignado en el mismo.


La APS es la responsable de aplicar el PCF, dentro de la zona de servicio de la RFPS.

El responsable de la aplicación de lo contenido en este documento es el Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APS.


3. DESCRIPCIÓN

3.1. TÉRMINOS Y DEFINICIONES


- Adif: Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.
- APS: Autoridad Portuaria de Sevilla.
- BOE: Boletín Oficial del Estado.
- CCTV: Circuito Cerrado de Televisión.
- CCS: Centro de Control de Servicios del Puerto de Sevilla. Se convierte en Centro de Control de Emergencias (CCE) cuando se produce una emergencia.
- CECEM: Centro de Coordinación de Emergencias 112 de Andalucía.
- CECOP: Centro de Coordinación Operativa (Regional y Provincial). Una vez activado el Plan de Emergencias, el Centro de Coordinación de Emergencias 112-Andalucía (CECEM 112-Andalucía) se constituye como CECOP.
- CECOPAL: Centro de Coordinación Operativa Local.
- CIAF: Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.

| | | | | |
|---|---|------------------------------|--------------|-------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 6 de 85 |

- EE.FF.: Empresas Ferroviarias.
 - FOM: Referente al Ministerio de Fomento.
 - LSF: Ley del Sector Ferroviario (Ley 38/2015, de 29 de septiembre).
 - MM.PP.: Mercancías Peligrosas.
 - PAU: Plan de Autoprotección del Puerto de Sevilla.
 - PCF: Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla.
 - PTEAnd: Plan Territorial de Emergencia de Andalucía.
 - RCF: Reglamento de Circulación Ferroviaria.
 - RCP: Responsable de Circulación del Puerto.
 - RD: Real Decreto.
 - RFIG: Red Ferroviaria de Interés General.
 - RFPS: Red Ferroviaria del Puerto de Sevilla.
 - RID: Reglamento Internacional para el transporte de mercancías peligrosas por Ferrocarril.
 - RSCF: Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria.
 - RSF: Reglamento del Sector Ferroviario (Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre).
 - SGSF: Sistema de Gestión de Seguridad Ferroviaria de la APS.
-
- **Accidente:** Un suceso repentino, no deseado ni intencionado, o una cadena de sucesos de ese tipo, de consecuencias perjudiciales; los accidentes se dividen en las siguientes categorías: colisiones, descarrilamientos, accidentes en pasos a nivel, daños causados a personas por material rodante en movimiento, incendios y otros.
 - **Accidente en intersecciones especiales:** Accidente ocurrido por colisión o arrollamiento entre vehículos ferroviarios y de carretera en un lugar habilitado para hacer posible el cruzamiento al mismo nivel de ambas clases de vehículos.
 - **Accidente grave:** Cualquier colisión o descarrilamiento de trenes con el resultado de al menos una víctima mortal o de cinco o más heridos graves o grandes daños al material rodante, a la infraestructura o al medio ambiente, y cualquier otro accidente similar, con un efecto evidente en la normativa de seguridad ferroviaria o en la gestión de seguridad; por grandes daños se entenderán daños cuyo coste pueda evaluar inmediatamente el organismo de investigación en al menos un total de dos millones de euros.
 - **Causa (de un accidente o incidente):** Las acciones, omisiones, sucesos, condiciones, o su combinación, que hayan provocado un accidente o incidente.
 - **Colisión:** Accidente ocurrido por impacto entre vehículos de material rodante, ya sea de frente, por alcance o de costado. Incluye también las colisiones con obstáculos dentro del gálibo de libre paso. Además, se incluyen las producidas entre vehículos ferroviarios y otro tipo de vehículos (automóvil, camión,...).
 - **Consecuencia:** Acontecimiento o circunstancia que probablemente tendrá lugar después de que se haya producido un peligro.
 - **Contingencia ferroviaria:** Cualquier suceso, por pequeño que sea, que cause perturbaciones en el desarrollo normal del tráfico ferroviario, reduciendo la capacidad de la infraestructura ferroviaria e incluso imposibilitando cualquier movimiento en el lugar del suceso, esto es, la suspensión total de dicho tráfico.
 - **Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF):** Órgano colegiado especializado, adscrito a la Subsecretaría de Fomento, encargado de la investigación técnica de los accidentes e incidentes ferroviarios.
 - **Descarrilamiento:** Accidente ocurrido por salida de la vía del material rodante ferroviario. Comprende los accidentes múltiples originados por descarrilamiento.
 - **Empresa Ferroviaria:** Cualquier empresa pública o privada, titular de una licencia con arreglo a la legislación vigente aplicable, cuya actividad principal consiste en prestar servicios de transporte de mercancías, debiendo ser dicha empresa, en todo caso, la que aporte la tracción. Se incluyen, asimismo, en el concepto, las empresas que aportan exclusivamente la tracción.

| | | | | |
|---|---|------------------------------|--------------|-------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 7 de 85 |

- **Incidente:** Cualquier suceso, distinto de un accidente o un accidente grave, asociado a la utilización y funcionamiento de los trenes o del material rodante y que afecte a la seguridad de la circulación.
- **Intersecciones especiales:** Intersecciones o vías de comunicación con líneas férreas cuando estas se produzcan dentro de las zonas portuarias o en los accesos a las mismas.
- **Material rodante ferroviario:** Conjunto de vehículos ferroviarios con o sin motor. Se clasifican en material motor (locomotoras, unidades autopropulsadas), y material remolcado (vagones de mercancías, material rodante auxiliar).
- **Medidas de seguridad:** Conjunto de acciones que o bien reducen la frecuencia de ocurrencia de un peligro o atenúan sus consecuencias, con el fin de lograr o mantener un nivel aceptable de riesgo.
- **Peligro:** Circunstancia que puede provocar un accidente.
- **Plan de Autoprotección del Puerto de Sevilla:** Mecanismo lógico, en el que se determina la estructura jerárquica y funcional de las Autoridades, Organismos y Entidades llamados a intervenir ante situaciones de peligro, estableciéndose el sistema de coordinación y actuación de los recursos humanos y medios materiales, tanto públicos como privados, estando todos ellos adecuadamente integrados, según distintos niveles de emergencia, en las situaciones de prevención y actuación ante cualquier emergencia portuaria en el Puerto de Sevilla.
- **Plan Especial de Emergencia ante el riesgo de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril en Andalucía:** Establece la estructura organizativa y los procedimientos de actuación para una adecuada respuesta ante las emergencias por accidentes en el transporte de mercancías peligrosas en la Comunidad Autónoma de Andalucía, asegurando una mejor eficacia y coordinación en la intervención de los medios y recursos disponibles.
- **Plan Especial de Emergencia ante Riesgo de Inundaciones en Andalucía:** Establece la estructura organizativa y los procedimientos de actuación para una adecuada respuesta ante las emergencias por inundaciones en la Comunidad Autónoma de Andalucía, asegurando una mayor eficacia y coordinación en la intervención de los medios y recursos disponibles.
- **Plan Especial de Emergencia ante el Riesgo Sísmico en Andalucía:** Establece la organización y los procedimientos de actuación para hacer frente a las emergencias por terremotos que afecten a Andalucía, atendiendo a adecuar la coordinación de los medios y recursos intervinientes para mitigar los posibles daños a las personas, bienes y medio ambiente.
- **Plan Territorial de Emergencia de Andalucía (PTEAnd):** Conjunto de medidas y actuaciones que la Junta de Andalucía ha elaborado para, de manera coordinada, gestionar las emergencias que se puedan producir en la Comunidad Autónoma.
- **Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria del Puerto de Sevilla:** Persona que asume, con respecto a las infraestructuras ferroviarias del Puerto de Sevilla, la responsabilidad de cuantas materias tengan relación con la salvaguarda de la seguridad en la circulación ferroviaria.
- **Riesgo:** Frecuencia de ocurrencia de accidentes e incidentes que provoquen daño (causado por un peligro) y la gravedad del daño.
- **Seguridad:** Ausencia de riesgo inaceptable de daño.
- **Sistema de Gestión de Seguridad Ferroviaria (SGSF):** Conjunto de medidas establecidas en el seno de su organización por un administrador de la infraestructura o una empresa ferroviaria, para garantizar la gestión de sus operaciones en condiciones de seguridad.
- **Sistema ferroviario:** Conjunto formado por la infraestructura ferroviaria y el material rodante que circula sobre la misma.
- **Sustancia psicoactiva:** Sustancia natural o de síntesis que incide en el sistema nervioso central y modifica su funcionamiento. Puede conllevar cambios en las percepciones, el

| | | | | |
|---|---|-----------------------|--------------|-------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 8 de 85 |

humor, la consciencia, el comportamiento, etc. Todas las drogas, el cannabis por ejemplo, y algunos medicamentos, como los somníferos y ansiolíticos son psicoactivos.

- Telefonema: Despacho telefónico que por su importancia o repercusión en el funcionamiento o seguridad del servicio ferroviario debe ser registrado para comprobar la efectividad de su emisión y recepción y la correcta emisión y comprensión de las órdenes o instrucciones contenidas en el mismo.

3.2. OBJETIVOS DEL PLAN

Este PCF debe servir para que la APS disponga de un plan general de actuación para asegurar, coordinar y resolver cualquier contingencia ferroviaria que perturbe el normal desarrollo del tráfico ferroviario en la RFPS. Este debe permitir desarrollar lo siguiente:

- Reducir los efectos y minimizar las consecuencias de cualquier suceso, proveniente de un accidente o incidente ferroviario que pueda degradar el normal desarrollo del tráfico ferroviario en la RFPS, salvaguardando las vidas humanas y preservando la infraestructura ferroviaria, el material rodante ferroviario, los elementos de las proximidades a la red ferroviaria y el medio ambiente.
- Establecer la identificación de los riesgos en la explotación del tráfico ferroviario en la RFPS.
- Tener localizados los medios humanos y recursos técnicos disponibles de intervención en caso de contingencia.
- Establecer un plan de comunicaciones para el aviso y coordinación de la contingencia.
- Determinar los responsables de la gestión y coordinación de las incidencias.
- Disponer de un catálogo de medidas de gestión de incidencias según el tipo de peligro.
- Restablecer las condiciones de explotación que pueda provocar cualquier tipo de accidente o incidente ferroviario.
- Efectuar el seguimiento y control de las medidas adoptadas tanto preventivas como correctivas.
- Coordinarse y alinearse con el Plan de Contingencias que pueda tener Adif.
- Coordinarse con las Empresas Ferroviarias (en adelante, EE.FF.), con el fin de establecer las pautas a seguir en los Planes de Contingencias de las mismas.


3.3. ANTECEDENTES: CONTEXTO LEGISLATIVO Y NORMATIVO DE APLICACIÓN

El presente PCF tiene su fundamento legal y normativo en el cumplimiento de las disposiciones y legislación que a continuación se especifican y que determinan el contexto principal legislativo y normativo de aplicación:

- La vigente ley del Sector Ferroviario, Ley 38/2015 de 29 de septiembre, en su Artículo 37 titulado “Medidas especiales en caso de perturbación del tráfico ferroviario” indica que:

“... En caso de accidente, de fallo técnico o de cualquier otra incidencia que perturbe significativamente el tráfico ferroviario, el administrador de infraestructuras ferroviarias adoptará todas las medidas necesarias para restablecer la situación de normalidad a la mayor brevedad posible. A tal fin, elaborará un plan de contingencias, sin perjuicio de lo establecido en la Ley 2/1985, de 21 de enero, sobre Protección Civil, y de las competencias de las comunidades autónomas en la materia”.

“... Cuando, por causas excepcionales, la infraestructura haya quedado temporalmente inutilizable, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá suspender, sin previo

| | | | | |
|---|---|------------------------------|--------------|-------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 9 de 85 |

aviso, la prestación de los servicios ferroviarios sobre dichas infraestructuras para la realización, con carácter urgente, de las reparaciones oportunas. Las empresas ferroviarias afectadas no tendrán derecho a exigir compensación o indemnización alguna”.

“... En los supuestos previstos en este artículo, las empresas ferroviarias estarán obligadas a poner a disposición del administrador de infraestructuras ferroviarias los recursos que éste estime apropiados en cada caso y a prestarle la colaboración que les sea requerida”.

- Asimismo, en el Reglamento del Sector Ferroviario, aprobado por el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, en su Artículo 110 también sobre “Medidas especiales en caso de perturbaciones del tráfico ferroviario”, se establece que:

“... el administrador de infraestructuras ferroviarias, en el plazo de un año a partir de la aprobación de este Reglamento, elaborará un Plan de Contingencias...”.

- En la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria, en su capítulo II. Declaración sobre la red, se indica que:

“h) Las medidas que, conforme al plan de contingencias adoptara el administrador de infraestructuras ferroviarias para el tratamiento de las perturbaciones de tráfico ferroviario y para hacer posible el cumplimiento de las obligaciones de colaboración que se imponga, al efecto, a las empresas ferroviarias...”.

- Por otra parte, en el Reglamento de Seguridad, establecido en el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, particularmente, en su artículo 8, también sobre “Medidas especiales en caso de perturbaciones del tráfico ferroviario”, se indica que:

“1. El administrador de infraestructuras ferroviarias dispondrá de un plan de contingencias... que presentará al Ministerio de Fomento para su aprobación”.


“2...., las empresas ferroviarias estarán obligadas a poner a disposición del administrador de infraestructuras ferroviarias los recursos que éste reclame y a prestarle la colaboración que les sea requerida. Por la utilización de dichos recursos, se satisfará a las empresas ferroviarias que no hayan sido las causantes de la perturbación en el tráfico ferroviario, la correspondiente contraprestación, que se calculará conforme a lo establecido en la correspondiente orden del Ministerio de Fomento, salvo que exista acuerdo previo entre las partes afectadas”.

“3. En las perturbaciones que se produzcan como consecuencia de arrollamientos de personas con resultado de muerte, y sin perjuicio del oportuno aviso a la Autoridad Judicial, se dispondrá lo necesario para que el tren afectado pueda reanudar el servicio con la mayor brevedad posible”.

Además, en su Disposición adicional tercera. Régimen específico de seguridad en la circulación ferroviaria en las infraestructuras de los puertos de interés general, se establece lo siguiente:

“1. La responsabilidad de la seguridad en la circulación ferroviaria sobre las infraestructuras ferroviarias existentes en los puertos de interés general corresponde a las Autoridades Portuarias que las administran y a las entidades que presten servicios ferroviarios sobre ellas”.

“2. Las Autoridades Portuarias que tengan infraestructura ferroviaria en sus zonas de servicio dispondrán de un sistema de gestión de la seguridad que garantice el control de los riesgos creados por la actividad ferroviaria dentro de la zona de servicio portuario y del pertinente plan de autoprotección en sus instalaciones”.

| | | | | |
|---|---|------------------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 10 de 85 |

“3. El sistema de gestión de la seguridad referido en el apartado anterior deberá ponerse en conocimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, dentro de los dos meses siguientes a la fecha de celebración del convenio de conexión entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y la correspondiente Autoridad Portuaria, a que se refiere el artículo 49 del Reglamento del Sector Ferroviario”.

“4. En los supuestos de perturbaciones del tráfico ferroviario..., ... las empresas ferroviarias que operen dentro del ámbito del puerto estarán obligadas a poner a disposición de la Autoridad Portuaria los recursos que ésta reclame y a prestarle la colaboración que les sea requerida. Por la utilización de dichos recursos, se satisfará a las empresas ferroviarias que no hayan sido las causantes de la perturbación en el tráfico ferroviario, la correspondiente contraprestación, que se calculará conforme a lo establecido en la correspondiente orden del Ministerio de Fomento, salvo que exista acuerdo previo entre las partes afectadas”.

“6. Son de aplicación a las infraestructuras ferroviarias existentes en los puertos de interés general y que forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General lo dispuesto en los Títulos III y IV del reglamento que aprueba este real decreto. Para la correcta aplicación de los mismos a dichas infraestructuras, se entenderá que las referencias al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias se hacen a las Autoridades Portuarias correspondientes”.

“7. En el supuesto de accidentes ferroviarios producidos dentro de las zonas de servicio portuarias, la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios (CIAF), en cada caso, en función de la gravedad del accidente y de las posibles causas que lo produjeron, podrá decidir la participación dentro del equipo investigador, además de los miembros que se establecen en el artículo 23 del reglamento que aprueba este real decreto en relación con el apartado anterior, del responsable de seguridad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. Asimismo las empresas ferroviarias deberán llevar a cabo también una investigación interna de todos los accidentes e incidentes ferroviarios en que se hubiera visto implicado su material rodante o personal”.


- En la cláusula decimoséptima “Reglas para la actuación en caso de perturbaciones del tráfico ferroviario en la/s línea/s de conexión del Puerto de Sevilla” del Convenio entre Adif, Puertos del Estado y la APS, de conexión de las infraestructuras ferroviarias del Puerto de Sevilla con la RFIG administrada por Adif, se especifica lo siguiente:

“La Autoridad Portuaria de Sevilla y ADIF adoptarán en su ámbito de responsabilidad todas las medidas necesarias para restablecer la situación de normalidad en caso de accidente, fallo técnico o cualquier otra incidencia que perturbe el tráfico ferroviario en la/s línea/s de conexión del Puerto de Sevilla”.

“A tal fin, la Autoridad Portuaria de Sevilla deberá disponer de un plan de contingencias y acomodar su actuación a lo previsto en la disposición adicional tercera del RD 810/2007, de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General...”.

“ADIF y la Autoridad Portuaria de Sevilla garantizarán la coherencia de los planes de contingencia que afecten a una línea de conexión y los coordinarán de forma explícita cuando el punto de conexión funcional al que se refiere la cláusula decimosexta no coincida con el punto de conexión física”.

La gestión de incidencias o de las perturbaciones en el desarrollo normal de la explotación ferroviaria, conjunta y simultáneamente con los flujos de información que se generan, y su trazabilidad, es la finalidad del PCF, cuyas directrices generales se trazan en la legislación anteriormente indicada.


| | | | | |
|---|---|------------------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 11 de 85 |

3.3.1. LEGISLACIÓN Y NORMATIVA DE APLICACIÓN


Para la adecuación del PCF, es necesario conocer la documentación que se utiliza como legislación y normas básicas de aplicación, tanto durante una explotación ferroviaria normal, como una vez que ha ocurrido un hecho catalogado como contingencia.

Por ello, se debe tener en cuenta principalmente, la siguiente documentación:

- Unión Europea:
 - Directiva de Seguridad de la Unión Europea del Parlamento Europeo y del Consejo del 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios. Tiene por objeto garantizar el fomento y la mejora de la seguridad en los ferrocarriles comunitarios, así como la mejora del acceso al mercado a los servicios de transporte ferroviario. Modificada por: Directiva 2008/110/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de diciembre, Directiva 2009/149/CE de la Comisión, de 27 de noviembre, Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012, Directiva 2014/88/UE de la Comisión, de 9 de julio de 2014.
 - Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de junio de 2008 sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad. Modificada por: Directiva 2009/131/CE de la Comisión, de 16 de octubre de 2009, Directiva 2011/18/UE de la Comisión de 1 de marzo de 2011, Decisión 2012/188/UE, de 4 de abril, Directiva 2013/9/UE de la Comisión de 11 de marzo de 2013, Directiva 2014/106/UE de la Comisión, de 5 de diciembre de 2014.
 - Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de septiembre, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas.
 - Reglamento (UE) nº 1169/2010 de la Comisión, de 10 de diciembre de 2010, sobre un método común de seguridad para evaluar la conformidad con los requisitos para la obtención de una autorización de seguridad ferroviaria.
 - Reglamento (UE) nº 1078/2012 de la Comisión de 16 de noviembre de 2012 sobre un método común de seguridad en materia de vigilancia que deberán aplicar las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras que hayan obtenido un certificado de seguridad o una autorización de seguridad, así como las entidades encargadas del mantenimiento
 - Reglamento de ejecución (UE) nº 402/2013 de la Comisión de 30 de abril de 2013 relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 352/2009. Modificado por: Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1136 de la Comisión de 13 de julio de 2015.
- Nacional:
 - Ley 26/2007, de 23 de octubre de 2007, de Responsabilidad Medioambiental.
 - Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.
 - Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, de 29 de septiembre de 2015.
 - Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos.
 - Real Decreto 412/2001, de 20 de abril, por el que se regulan diversos aspectos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.
 - Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario y desarrolla la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, en todo lo referente a las infraestructuras ferroviarias, a los servicios adicionales, complementarios y auxiliares, a los servicios de transporte ferroviario, al servicio de inspección, al Registro Especial Ferroviario y al régimen aplicable al Comité de Regulación Ferroviaria.

| | | | | |
|---|---|------------------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 12 de 85 |

- Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General. Modificado por: Real Decreto 918/2010, de 16 de julio; Real Decreto 641/2011, de 9 de mayo; Real Decreto 1006/2015, de 6 de noviembre.
- Real Decreto 2090/2008, de 22 de diciembre de 2008, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo parcial de la Ley 26/2007, de 23 de octubre de Responsabilidad Medioambiental.
- Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- Real Decreto-ley 1/2014, de 24 de enero, de reforma en materia de infraestructuras y transporte, y otras medidas económicas.
- Real Decreto 623/2014, de 18 de julio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios y la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.
- Real Decreto 1072/2014, de 19 de diciembre, por el que se crea la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y se aprueba su Estatuto.
- Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria.
- Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria.
- Orden FOM/233/2006, de 31 de enero, por la que se regulan las condiciones para la homologación del material rodante ferroviario y de los centros de mantenimiento y se fijan las cuantías de la tasa por certificación de dicho material.
- Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, por la que se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal.
- Orden FOM/167/2015, de 6 de febrero, por la que se regulan las condiciones para la entrada en servicio de subsistemas de carácter estructural, líneas y vehículos ferroviarios.
- Orden FOM/679/2015, de 9 de abril, por la que se modifica la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, por la que se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal.
- Orden FOM/1630/2015, de 14 de julio, por la que se aprueba la «Instrucción ferroviaria de gálibos».
- Procedimiento para la investigación técnica de los accidentes ferroviarios de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, de junio de 2015.
- Recomendación técnica 1/2014 de la Dirección General de Ferrocarriles al personal de conducción y centros de formación relacionadas con la verificación de la radiotelefonía.
- Recomendación técnica 4/2014 de la Dirección General de Ferrocarriles sobre actuación del personal de circulación y conducción en casos de rebases de señales con orden de comprobación de los aparatos de vía.
- 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.
- Recomendación técnica 6/2014 de la Dirección General de Ferrocarriles sobre procedimientos de verificación en el inicio y finalización de los servicios ferroviarios.
- Recomendación técnica 7/2014 de la Dirección General de Ferrocarriles sobre procedimientos de control de los tiempos máximos de conducción.

| | | | | |
|---|---|------------------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 13 de 85 |

- Recomendación técnica 1/2015 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre los procesos previos a la puesta en servicio de nuevas líneas o el inicio de la explotación de nuevos tipos de servicios.
- Recomendación técnica 2/2015 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre formación al personal de conducción en condiciones de anomalías o situaciones degradadas relacionadas con el material rodante.
- Recomendación técnica 1/2016 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre criterios para la implantación en los sistemas de gestión de seguridad del Reglamento de Circulación Ferroviaria y la Especificación Técnica de Interoperabilidad relativa al subsistema “explotación y gestión del tráfico”.
- Otra normativa, reglamentos, instrucciones, convenios y manuales:
 - Convenio marco entre Puertos del Estado y Adif, de 30 de diciembre de 2005
 - Convenio entre Adif, Puertos del Estado y la APS, de 4 de abril de 2013, de conexión de las infraestructuras ferroviarias del Puerto de Sevilla con la RFIG administrada por Adif.
 - Reglamento relativo al Transporte Internacional por ferrocarril de mercancías peligrosas (RID), en vigor.
 - Consigna de la Autoridad Portuaria de Sevilla. “Acceso y regulación de las operaciones en la red ferroviaria interior del Puerto de Sevilla” (C-001).
 - Consigna Serie AO N° 979/CO N° 892 de la Gerencia de Área de Tráfico Sur de la Subdirección de Operaciones Sur de Adif, o aquella que la sustituya.
- Planes de Emergencia:
 - Plan de Autoprotección del Puerto de Sevilla, en vigor.
 - Plan Especial de Emergencia ante el riesgo de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril en Andalucía, en vigor.
 - Plan Especial de Emergencia ante Riesgo de Inundaciones en Andalucía, en vigor.
 - Plan Especial de Emergencia ante el Riesgo Sísmico en Andalucía, en vigor.
 - Plan Territorial de Emergencia de Andalucía (PTEAnd), en vigor.

3.4. DISTRIBUCIÓN DEL PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIO

El Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APS realiza la distribución del PCF.


Las copias controladas deben ser entregadas mediante acuse de recibo.

La APS distribuirá el presente PCF a todas las EE.FF. provistas de la correspondiente licencia expedida por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y demás candidatos habilitados que operen en la RFPS.

Asimismo, la APS distribuirá el presente PCF a quienes considere oportuno en cada momento, con el correspondiente control de su distribución.

3.5. ACTUALIZACIÓN, MODIFICACIÓN Y REVISIÓN DEL PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIO

El Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APS, es el responsable de la revisión del PCF, la cual se realiza según lo siguiente:

| | | | | |
|---|---|------------------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 14 de 85 |

- Cuando se produzcan modificaciones sustanciales de las instalaciones ferroviarias de la RFPS, que alteren, de forma significativa, la identificación de peligros y de los riesgos potenciales asociados a los mismos.
- Cuando se produzcan cambios normativos y legislativos, o de organización, que afecten a aspectos fundamentales del propio PCF y que aconsejen u obliguen a revisarlo con carácter extraordinario, en el menor plazo posible.
- Cuando las recomendaciones de las auditorías internas del SGSF de la APS, así lo pongan de manifiesto.
- Con carácter periódico cada cinco años, se procederá a una revisión completa del PCF, además de todo el SGSF implantado por la APS. Asimismo, al estar integrado en el PAU del Puerto de Sevilla, se revisará cuando también lo haga este Plan.

Dicha actualización se notificará a las EE.FF., así como a las entidades a las que la APS haya distribuido el PCF, con la necesaria antelación y en la forma que se establezca, registrándolo según lo indicado en el apartado anterior de este documento.

3.6. ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIO Y COMPETENCIAS DE ACTUACIÓN

3.6.1. CONCEPTOS GENERALES DEL PLAN


El PCF es un plan general de actuación para ordenar y resolver cualquier contingencia que perturbe el normal desarrollo del tráfico ferroviario, en el que se determina la estructura organizativa de respuesta ante contingencias, se establece el sistema de coordinación y actuación de los recursos humanos y medios materiales, integrados, comunicados e informados ante cualquier situación de peligro.

A efectos de este plan, se entiende por contingencia ferroviaria, cualquier suceso, por pequeño que sea, que cause perturbaciones en el desarrollo normal del tráfico ferroviario, reduciendo la capacidad de la infraestructura ferroviaria e incluso imposibilitando cualquier movimiento en el lugar del suceso, esto es, la suspensión total de dicho tráfico.

Es importante considerar que cuando estén involucradas Mercancías Peligrosas (en adelante, MM.PP.) se activará el Plan a Autoprotección del Puerto de Sevilla (PAU).

Además, dentro de este contexto, se especifican los conceptos de accidente, accidente grave e incidente desde el punto de vista del ámbito ferroviario:

- **Accidente:** Suceso repentino, no deseado ni intencionado, o una cadena de sucesos de ese tipo, de consecuencias perjudiciales; los accidentes se dividen en las siguientes categorías: colisiones, descarrilamientos, accidentes en pasos a nivel, daños causados a personas por material rodante en movimiento, incendios y otros.
- **Accidente grave:** Cualquier colisión o descarrilamiento de trenes con el resultado de al menos una víctima mortal o de cinco o más heridos graves o grandes daños al material rodante, a la infraestructura o al medio ambiente, y cualquier otro accidente similar, con un efecto evidente en la normativa de seguridad ferroviaria o en la gestión de seguridad; por grandes daños se entenderán daños cuyo coste pueda evaluar inmediatamente el organismo de investigación en al menos un total de dos millones de euros.
- **Accidente significativo:** Cualquier accidente en que esté implicado como mínimo un vehículo ferroviario en movimiento, con al menos un muerto o herido grave, o se produzcan

| | | | | |
|---|---|------------------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 15 de 85 |

graves daños en el material, la vía férrea u otras instalaciones o entornos, o interrupciones prolongadas del tráfico. Se excluyen los accidentes en talleres, almacenes y depósitos. Estos daños deberán ser equivalentes o superiores a 150.000 euros.

- Incidente: Cualquier suceso, distinto de un accidente o un accidente grave, asociado a la utilización y funcionamiento de los trenes o del material rodante y que afecte a la seguridad de la circulación.

3.6.2. ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIO

3.6.2.1. LUGAR DE APLICACIÓN

Este PCF es de aplicación en toda la RFPS (ver descripción en el siguiente apartado del presente documento). Asimismo, se puede ver en los Planos de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla, (ver como referencias de este documento).

3.6.2.2. DESCRIPCIÓN DE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO

A continuación, en este apartado del documento, se efectúa una breve descripción de la RFPS.

En su red ferroviaria, la RFPS da cobertura a los siguientes muelles y en los que se indica el uso habitual de los mismos:

- Muelle del Centenario: El uso habitual del muelle es para contenedores y operaciones especiales (grandes piezas).
- Muelle Batán Norte: El uso habitual del muelle es para graneles industriales, chatarras, abonos, siderúrgicos, biomásas y otros graneles.
- Muelle de Tablada. El uso habitual del muelle es para graneles sólidos: chatarras, cereales, abonos y para mercancía general (productos siderúrgicos).
- Otras Instalaciones: Campa de automóviles de Stok Auto, Nave Logística de Ross Casares y apartadero de Zona Franca.

La RFPS dispone de líneas de ancho de vía 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 el paso a nivel de la Avda. García Morato es con traviesas de madera y carril UIC 45 sobre balasto.

Parte de la RFPS se encuentra en plataforma compartida con la red viaria, atravesando viales, a partir de intersecciones especiales entre la red viaria y la red ferroviaria.

Los tipos de protección de las intersecciones especiales de la RFPS que se encuentran son:

- SHV: señalización fija horizontal/vertical. Señalizadas con señales fijas a la carretera y con cartelones de PN y silbato para las EE.FF.

| | | | | |
|---|---|------------------------------|---------------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 16 de 85 |

- SLA: señalización luminosa y acústica. Dos IE en el muelle Centenario.
- Una IE en el Puente de Delicias: Con barreras en ambos lados que se accionan desde un cuadro de mando cuando el puente se eleva.

Las IE están señalizadas con señales verticales a la carretera y con cartelones de PN y silbato para las EEFF

En la RFPS 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).

Los trenes circulan 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. Al pasar por las intersecciones especiales y por los desvíos existentes en el itinerario establecido, se debe tener especial atención y circular en condiciones de detenerse ante cualquier obstáculo o eventualidad.

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. En este caso, el tren debe circular con PASO DE HOMBRE (5 Km/h).

Asimismo, la RFPS no se encuentra electrificada.

En la RFPS, los límites de carga están establecidos en:

- 22,5 toneladas/eje.
- 8 toneladas/metro lineal.

3.6.2.3. FRONTERAS DE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO

El límite de la RFPS se encuentra establecido con la RFIG administrada por el Adif.

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 delimitan el ámbito de actuación del Responsable de Circulación de Sevilla 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".


3.6.3. PERSONAS AFECTADAS

Se debe tener en cuenta que los daños como consecuencia de los accidentes e incidentes ferroviarios identificados en el presente PCF, pueden ser ocasionados a personas que se encuentren en la RFPS.

| | | | | | | |
|---|---|------------------------------|--|----------|--------|---------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | <table border="1"> <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;">17 de 85</td> </tr> </table> | 1 | Página | 12/2016 |
| 1 | Página | | | | | |
| 12/2016 | 17 de 85 | | | | | |

Asimismo, la coordinación de estas personas es de vital importancia ante cualquier contingencia producida. Estas personas se pueden agrupar en los diferentes grupos que a continuación se presentan:

- Personal de circulación: personal que desempeña las funciones de gestión y control, incluida la regulación, del sistema de circulación ferroviaria.
 - Responsable de Circulación: Personal que tiene las funciones de dirigir la circulación de trenes y maniobras en la RFPS, así como para ejercer todas aquellas funciones que la normativa ferroviaria vigente, en materia de seguridad en la circulación ferroviaria, asigne al mismo y, además, para realizar todas las tareas en el Puerto de Sevilla para las que se faculta al Auxiliar de Circulación.
 - Auxiliar de Circulación: Personal que tiene las funciones, conforme a las órdenes del Responsable de Circulación, en la RFPS y apoyando al mismo, de llevar a cabo determinadas operaciones, tales como el accionamiento de agujas, la realización de maniobras y demás tareas complementarias en las infraestructuras ferroviarias existentes en el Puerto.
- Personal de conducción: Personal que tiene a su cargo la conducción de un vehículo motor de cualquier clase, que circula por la RFPS y que debe cumplir con todas las normas reglamentarias que le correspondan.
- Personal de operaciones del tren:
 - Operador de Vehículos de Maniobras: Es el personal que está facultado para realizar, dentro del límite de la denominada zona de maniobras, establecida en la normativa ferroviaria vigente en materia de seguridad en la circulación, el desplazamiento y manejo de vehículos ferroviarios por sus vías, en operaciones asociadas a las actividades de maniobras, de clasificación y de retirada o suministro de material rodante a instalaciones particulares.
 - Responsable de las operaciones de carga: Es el personal encargado de dirigir y, en su caso, de realizar las operaciones de carga y descarga de las mercancías transportadas en el tren, teniendo en cuenta, tanto la naturaleza de las mismas como las características del vagón y de la línea a recorrer. También debe realizar las funciones del acondicionamiento de la carga y su sujeción al material remolcado.
 - Auxiliar de operaciones del tren: Es el personal encargado de las labores de enganche, desenganche y acoplamiento de vehículos ferroviarios, colaborar en las pruebas de frenado y efectuar la colocación y retirada de las señales de cola. También puede realizar, a las órdenes del responsable de circulación, y cuando disponga de la formación requerida y así conste en su correspondiente título habilitante, todas las operaciones que conlleva la realización de maniobras, excepto el manejo de los vehículos de maniobras.
- Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APS: 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.
- Operador de muelle/terminal: Es la persona física profesionalmente capacitada bajo cuya dirección la entidad implicada efectúa la manipulación de mercancías peligrosas. Su designación será comunicada previamente al Director General del Puerto.
- Personal de conducción vial: Este grupo de personas comprende al personal transportista que realiza en sus vehículos viales el transporte por carretera de las mercancías que circulan por las intersecciones especiales y viales del Puerto de Sevilla, así como otras personas que transitan con su vehículo vial por la RFPS.
- Personal de mantenimiento de la infraestructura ferroviaria de la APS: Estas personas se encargan, en la RFPS, del mantenimiento de la infraestructura ferroviaria en dicha zona, según las competencias y responsabilidades en cada caso.

| | | | | |
|---|---|------------------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 18 de 85 |

- Personal de mantenimiento de la infraestructura y señalización viales: Estas personas se encargan de la realización de los trabajos propios del mantenimiento de la infraestructura y señalización viales en la ubicación de las intersecciones especiales y viales del Puerto de Sevilla.
- Personas transeúntes: Este grupo de personas comprende a un amplio grupo de personas que pueden estar presentes en la RFPS. Estos peatones pueden ser desde personal de conducción de vehículos viales que se hayan bajado de sus vehículos, visitas, así como el resto de personal (usuarios de concesiones y empresas estibadoras, consignatarios, etc.), que en un momento determinado pudieran pasar por dichas zonas, así como las personas que realizan actividades de ocio en las dependencias que existen en toda la RFPS.
- Policía Portuaria: Personal que vela por el cumplimiento del Reglamento de Servicio, Policía y Régimen del Puerto de Sevilla, aparte de las Leyes y Reglamentos que le aplican. 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 que se puedan cometer, tanto en materia de tráfico de vehículos como de otros incumplimientos del Reglamento de Policía del Puerto; 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 del Centro de Control de Servicios en el Puerto de Sevilla (en adelante, CCS).
- Personal logístico y de intervención de la APS, de Adif (en su caso), de las EE.FF. y todo el personal que se moviliza en las situaciones de contingencias/emergencia (servicios públicos de emergencias, personal del servicio médico, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, etc.).

3.6.4. MERCANCÍA HABITUAL TRANSPORTADA POR LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO

Los tipos de mercancías que se transportan por el Puerto de Sevilla y tienen entrada/salida ferroviaria son los siguientes:


- Mercancía en contenedores (todo tipo de mercancías, incluidas las mercancías peligrosas).
- Graneles líquidos (biodiesel).
- Graneles sólidos (chatarra, cereales, abonos y otros graneles).
- Transporte especiales (transformadores de gran tonelaje).
- Mercancía general (productos siderúrgicos elaborados).

3.7. COMPETENCIAS DE ACTUACIÓN

3.7.1. COMPETENCIAS DE ACTUACIÓN DE LA APS

La Ley 38/2015, del Sector Ferroviario, (en adelante, LSF), de 29 de septiembre, establece el régimen aplicable y las competencias de actuación sobre las infraestructuras ferroviarias en los Puertos de Interés General, y en particular en el Capítulo VIII. Infraestructuras ferroviarias en los puertos y aeropuertos de interés general, artículo 39. Régimen aplicable:

“1. Las infraestructuras ferroviarias de titularidad de una autoridad portuaria que en cada momento existan en las zonas de servicio de los puertos de interés general y estén conectadas con la Red Ferroviaria de Interés General, formarán parte de ésta y se

| | | | | |
|---|---|------------------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 19 de 85 |

incorporarán al Catálogo de infraestructuras de la Red Ferroviaria de Interés General a que se refiere el artículo 4.4 de esta ley”.

“2. La Autoridad Portuaria ejercerá respecto de las infraestructuras ferroviarias a que se refiere el apartado anterior existentes en los puertos de interés general, y en los términos previstos en la disposición adicional séptima, las competencias que se atribuyen al administrador de infraestructuras ferroviarias en los párrafos a), b), c), d), e), f), i), j), m) y n) del apartado 1 del artículo 23”.

“4. A las infraestructuras ferroviarias existentes en los puertos que no pertenezcan a la Red Ferroviaria de Interés General, pero que estén conectadas o se pretendan conectar con la red gestionada por el administrador general de infraestructuras ferroviarias, se aplicarán las reglas acordadas por éste y la Autoridad Portuaria, que se podrán incorporar al convenio previsto en el apartado 3...”.

En el ejercicio de sus funciones, la APS actuará con autonomía de gestión y con la satisfacción de las necesidades sociales, la seguridad de las personas y de las mercancías transportadas, así como de la eficacia global del sistema ferroviario.

Cuando por cualquier causa, la infraestructura ferroviaria haya quedado temporalmente inutilizable, la APS podrá suspender, la prestación del servicio ferroviario sobre dichas infraestructuras para la realización, con carácter urgente, de las reparaciones oportunas. En tal caso, las EE.FF. afectadas no tendrán derecho a exigir compensación o indemnización alguna (art. 37.2 de la LSF). Asimismo, en el art. 110.2 del RD 2387/2004, de 30 de diciembre, Reglamento del Sector Ferroviario (en adelante, RSF) añade que por la utilización de dichos recursos, se satisfará a las EE.FF. que no hayan sido las causantes de la perturbación en el tráfico ferroviario, la correspondiente contraprestación, que se calculará conforme a lo establecido en la correspondiente Orden del Ministro de Fomento, salvo que exista acuerdo previo entre las partes afectadas.

En el art. 37.3 de la LSF, se determina que en los supuestos previstos en este artículo, las EE.FF. estarán obligadas a poner a disposición de la APS los recursos que aquella estime apropiados en cada caso y a prestarle la colaboración que les sea requerida.


Además, el RD 810/2007, de 22 de junio, en su Disposición adicional tercera. Régimen específico de seguridad en la circulación ferroviaria en las infraestructuras de los puertos de interés general, establece lo siguiente:

“1. La responsabilidad de la seguridad en la circulación ferroviaria sobre las infraestructuras ferroviarias existentes en los puertos de interés general corresponde a las Autoridades Portuarias que las administran y a las entidades que presten servicios ferroviarios sobre ellas”.

“6. Son de aplicación a las infraestructuras ferroviarias existentes en los puertos de interés general y que forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General lo dispuesto en los Títulos III y IV del reglamento que aprueba este real decreto. Para la correcta aplicación de los mismos a dichas infraestructuras, se entenderá que las referencias al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias se hacen a las Autoridades Portuarias correspondientes”.

En el ámbito de sus competencias se dispone que:

- La gestión y control, incluida la regulación, de la circulación sobre las infraestructuras ferroviarias existentes en el Puerto de Sevilla es asumida por el Responsable de Circulación del Puerto (en adelante, RCP). Asimismo, también se puede disponer de Auxiliares de Circulación, que realizan funciones de apoyo al RCP y, conforme a sus órdenes, llevan a cabo determinadas operaciones, tales como el accionamiento de agujas,

| | | | | |
|---|---|------------------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 20 de 85 |

la realización de maniobras, garantizar con seguridad el paso de las composiciones ferroviarias por las intersecciones especiales y demás tareas complementarias en las infraestructuras ferroviarias existentes en el Puerto de Sevilla.

- La APS debe adoptar, en su ámbito de responsabilidad, todas las medidas necesarias para restablecer la situación de normalidad en caso de accidente, fallo técnico o cualquier otra incidencia que perturbe el tráfico ferroviario en la RFPS. Para tal fin, la APS dispone, entre otros elementos, de un PCF.
- Asimismo, la APS adoptará las medidas adecuadas en cuanto a su comunicación, evaluación de su alcance, así como la disposición de los medios necesarios para la liberación de las vías y el restablecimiento de la situación de normalidad, coordinándose, en su caso, con Adif.
- La APS dispone de un Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria, que tiene, con respecto a las infraestructuras ferroviarias existentes en el Puerto de Sevilla, la responsabilidad de cuantas materias tengan relación con la salvaguarda de la seguridad en la circulación ferroviaria.


3.7.2. COMPETENCIAS DE ACTUACIÓN DE EMPRESAS FERROVIARIAS

La LSF, en su artículo 48 define las EE.FF., como aquellas entidades, titulares de una licencia de empresa ferroviaria, cuya actividad principal consiste en prestar servicios de transporte de viajeros o de mercancías por ferrocarril. Las empresas ferroviarias deberán, en todo caso, aportar la tracción. Se consideran, asimismo, empresas ferroviarias aquellas que aporten exclusivamente la tracción.

Podrán acceder a la infraestructura ferroviaria en los términos y condiciones establecidos en la ley (según se establece en el art. 49.7 de la LSF).

Asimismo, deberán disponer de:

- Competencia profesional (según los arts. 50.1.c), 52 y 66 de la LSF):
 - Debe disponer en el momento de inicio de sus actividades, de órganos directivos con los conocimientos y la experiencia necesarios para ejercer la supervisión y el control operativo seguro y fiable del tipo de actividades para las que habilita la licencia.
 - El certificado de seguridad acredita que la empresa ferroviaria ha establecido un sistema propio de gestión de la seguridad y está en condiciones de cumplir los requisitos sobre sistemas de control, circulación y seguridad ferroviaria, sobre conocimientos y requisitos de su personal relacionado con la seguridad de la circulación ferroviaria y sobre características técnicas del material rodante que utilizará y de las condiciones de su mantenimiento, con objeto de controlar los riesgos y operar en la red de manera segura.
- Garantías de Responsabilidad Civil (según art. 50.1.d) y art. 53 de la LSF).
 - Debe tener suficientemente garantizada la responsabilidad civil en la que pueda incurrir por los daños causados a la carga, a terceros y a las infraestructuras ferroviarias.
- Colaboración y prestación en caso de perturbación normal del tráfico (según el art. 37.3 de la LSF y según los art. 78.3 y 110 del RSF). Establecen las obligaciones siguientes:
 - Poner a disposición del administrador de infraestructuras ferroviarias los recursos que este estime apropiados en cada caso y prestarle la colaboración que les sea requerida, de conformidad con lo previsto en el Plan de Contingencias para los casos de accidente, fallo técnico o de cualquier otra incidencia que perturbe el normal tráfico ferroviario.

| | | | | |
|---|---|------------------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 21 de 85 |

El RD 810/2007, de 22 de junio, en su Disposición adicional tercera. Régimen específico de seguridad en la circulación ferroviaria en las infraestructuras de los puertos de interés general, apartado 7, determina lo siguiente:

“...Asimismo las empresas ferroviarias deberán llevar a cabo también una investigación interna de todos los accidentes e incidentes ferroviarios en que se hubiera visto implicado su material rodante o personal”.

3.8. INVENTARIO DE PELIGROS Y RIESGOS POTENCIALES

La APS dispone en su SGSF de un proceso de Análisis, Evaluación y Control de riesgos asociados a la seguridad en la circulación ferroviaria del SGSF, donde se especifica la forma de proceder para la realización del análisis, evaluación y control de riesgos asociados a la seguridad en la circulación ferroviaria de la RFPS. En los documentos que lleva adjuntos se detallan y especifican los riesgos potenciales que son asociados a los peligros y amenazas relativas a accidentes e incidentes ferroviarios, que podrían ocurrir en la RFPS, en cumplimiento de la legislación y normativa vigente.

Asimismo, se realiza un detallado desglose de los peligros que pueden amenazar la explotación y el tráfico ferroviario en la RFPS. A modo de resumen, se especifica lo siguiente:

- Definición del sistema sometido a evaluación.
- Identificación, clasificación y registro de peligros y riesgos potenciales.
- Análisis de riesgos de seguridad en la circulación ferroviaria.
- Valoración y aceptación de los riesgos de seguridad en la circulación ferroviaria.
- Control y seguimiento de los riesgos detectados y de las medidas de seguridad establecidas.


Por tanto, para un mayor grado de conocimiento de los peligros y sus riesgos asociados, así como de las causas, consecuencias, actuaciones y medidas que se deben efectuar, así como de la evaluación de los riesgos, se debe consultar dichos documentos.

3.8.1. CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE LOS PELIGROS Y RIESGOS POTENCIALES

El CCS está coordinado para la activación, en caso de ser necesario, del PAU y éste está integrado con los Planes de Protección civil tanto municipal como autonómico y el Plan Territorial de Emergencia de Andalucía (PTEAnd). El CCS está coordinado con los centros CECOPAL y CECM, para prever y coordinar las actuaciones relacionadas con aspectos relativos a catástrofes o contingencias de la naturaleza de forma local como autonómica, así como con el Plan Especial de Emergencia ante Riesgo de Inundaciones en Andalucía:

- Fuertes temporales de agua que inundan la vía.
- Vientos de fuerte intensidad que pueden provocar caídas de objetos en la vía.
- Caída de rayos en las vías.

Asimismo, también están coordinados para su activación, para prever y coordinar las actuaciones relacionadas con aspectos relativos a contingencias sociales y de naturaleza policial y, en su caso, para la activación del Plan de Protección del Puerto:

| | | | | |
|---|---|------------------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 22 de 85 |

- Sabotajes, acciones terroristas, robos o extorsión.

En este PCF, se considera que los riesgos de que ocurra un accidente o incidente ferroviario debido a estos dos tipos de contingencias anteriores, se han tenido en cuenta implícitamente en todo lo descrito en los siguientes apartados, ya que existe la posibilidad de que se puedan dar en cualquiera de los peligros descritos. Estos dos tipos de contingencias no tienen como causa un aspecto ferroviario, pero sí pueden tener consecuencias relacionadas con dichos aspectos.

Cuando estén involucradas MM.PP., se activará el PAU del Puerto de Sevilla. También y según las distancias genéricas de planificación y los escenarios definidos en el Plan Especial de Emergencia ante el riesgo de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril en Andalucía, se tienen definidas las diferentes zonas de planificación y los riesgos para cada una de las mercancías indicadas.

3.8.2. RELACIÓN DE PELIGROS Y AMENAZAS (ACCIDENTES E INCIDENTES FERROVIARIOS)


A continuación se indica una relación de accidentes e incidentes ferroviarios que se pueden producir en la RFPS. En ambos se indica, el código, denominación y una breve descripción de los mismos:

ACCIDENTES FERROVIARIOS:

- **P-01. Descarrilamiento del tren:** Accidente que sucede por la salida de la vía del material rodante ferroviario. Comprende los accidentes múltiples originados por descarrilamiento.
- **P-02 Colisión del tren:** Accidente que ocurre por impacto entre vehículos ferroviarios, ya sea de frente, por alcance o de costado. Incluye también las colisiones con obstáculos dentro del gálibo de libre paso. Además, se incluyen las producidas entre vehículos ferroviarios y otro tipo de vehículos (automóvil, camión).
- **P-03 Accidentes en Intersecciones Especiales:** Accidente que ocurre por colisión o arrollamiento entre vehículos ferroviarios y de carretera en un lugar habilitado para hacer posible el cruzamiento al mismo nivel de ambas clases de vehículos.
- **P-04 Incendios:** Accidente que sucede por incendio originado en algún elemento del material rodante ferroviario, o propagado a este desde el exterior, durante el servicio de circulación.
- **P-05 Arrollamiento de personas:** Accidente que ocurre por atropello de personas, o colisión contra las mismas, de vehículos ferroviarios en movimiento.
- **P-06 Caídas:** Accidente que se debe a la caída de una o varias personas al exterior de los vehículos ferroviarios en movimiento o al subir o bajar de los mismos, sin dar lugar a arrollamiento.

INCIDENTES FERROVIARIOS:

- **P-07 Descomposición del cargamento en plena vía:** Incidente que consiste en la descomposición del cargamento que lleva la composición ferroviaria durante el transporte de la misma por la RFPS, con posibilidad de caída del mismo, así como daños a personas, a la infraestructura ferroviaria, material rodante, al medio ambiente y a otros (vehículos viales, pavimento vial, etc.).
- **P-08 Detención del tren en plena vía:** Incidente que ocurre por una detención prolongada del tren en plena vía por causas técnicas.

| | | | | |
|---|---|------------------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 23 de 85 |

- **P-09 Invasión de la vía de circulación, de vías contiguas o de la zona de gálibo ferroviario:** Incidente que sucede por estar interceptada la vía de circulación, las vías contiguas o de la zona de gálibo ferroviario por cualquier circunstancia (vehículos que interceptan las vías, obstáculos en la vía, roturas de carril, fuerte temporal de agua o viento, por ocupación irregular de la misma por colectivos sociales con motivos de reivindicaciones, etc.).
- **P-10 Incidentes en transportes excepcionales ferroviarios:** Incidente que sucede cuando hay alguna incidencia que ha ocurrido con los transportes excepcionales ferroviarios. Estos son reconocidos como excepcionales cuando presentan dificultades especiales debido a sus dimensiones, peso o acondicionamiento, teniendo en cuenta la infraestructura ferroviaria o los vagones que se van a utilizar y que, por este hecho, no pueden ser admitidos más que en condiciones técnicas o de explotación especiales.
- **P-11 Conato de colisión:** Incidente que ocurre cuando se da la posibilidad inmediata de que se produzca una colisión entre vehículos ferroviarios, entre vehículos ferroviarios y otro tipo de vehículos (automóvil, camión,...) y entre vehículos ferroviarios y obstáculos dentro del gálibo de libre paso.
- **P-12 Rebase de señal o rebase de incumplimiento de indicaciones:** Incidente que ocurre cuando el tren sobrepasa una indicación de parada de una señal o realiza un incumplimiento de las indicaciones dadas por el personal de circulación y/o por la Policía Portuaria.

3.8.3. CLASE DE RIESGOS POTENCIALES


A continuación se presenta una lista de riesgos potenciales que son asociados a los peligros y amenazas relativas a accidentes e incidentes ferroviarios que pueden ocurrir en la RFPS, como se detalla en el proceso de Análisis, Evaluación y Control de riesgos asociados a la seguridad en la circulación ferroviaria del SGSF de la APS. Esta clasificación se ha realizado desde un punto de vista de agrupación de riesgos, reuniendo tipos de riesgos en agrupaciones de los mismos, que se asocian a cada peligro identificado en el documento anteriormente indicado:

- **R-01:** Fallo Humano: Del personal de conducción ferroviario, del personal de circulación ferroviario, de la Policía Portuaria, del personal de conducción vial, del personal de mantenimiento de la red ferroviaria, del personal de mantenimiento de la red vial, peatones, otras personas transeúntes, según proceda.
- **R-02:** Fallos o mal funcionamiento de la infraestructura ferroviaria (vía).
- **R-03:** Fallos o mal funcionamiento de los sistemas de señalización y seguridad.
- **R-04:** Fallos o mal funcionamiento de las comunicaciones.
- **R-05:** Fallos o mal funcionamiento del material rodante ferroviario (motor y/o remolcado).
- **R-06:** Riesgos potenciales derivados de incidencias previas.

3.9. INTEGRACIÓN Y COORDINACIÓN CON OTROS PLANES. ESTRUCTURA DEL PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIO

La organización del PCF está basada en la organización propia de la APS, así como en la coordinación y colaboración con el resto de las entidades que interactúan en la RFPS.

3.9.1. INTEGRACIÓN Y COORDINACIÓN CON OTROS PLANES

| | | | | | | |
|---|---|------------------------------|--|----------|--------|---------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | <table border="1"> <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;">24 de 85</td> </tr> </table> | 1 | Página | 12/2016 |
| 1 | Página | | | | | |
| 12/2016 | 24 de 85 | | | | | |

En el presente PCF, se tiene por propósito integrar las actuaciones en el Puerto de Sevilla ante cualquier contingencia con un esquema de respuesta único, escalable, y compatible con el PAU existente en el Puerto. Por tanto, se considera que los recursos humanos y técnicos, las responsabilidades, las comunicaciones y las actuaciones específicas establecidas para la lucha contra las contingencias ferroviarias derivadas de la actividad ferroviaria desarrollada en la RFPS, deben estar integradas en la APS como una capa más de responsabilidad y actuaciones, la capa ferroportuaria.

Por tanto, para ver la estructura del PCF, inicialmente se debe ver dónde está encuadrado el PCF respecto al PAU del Puerto de Sevilla, así como respecto a otros planes de emergencias.

Esta visión se muestra en el siguiente gráfico:

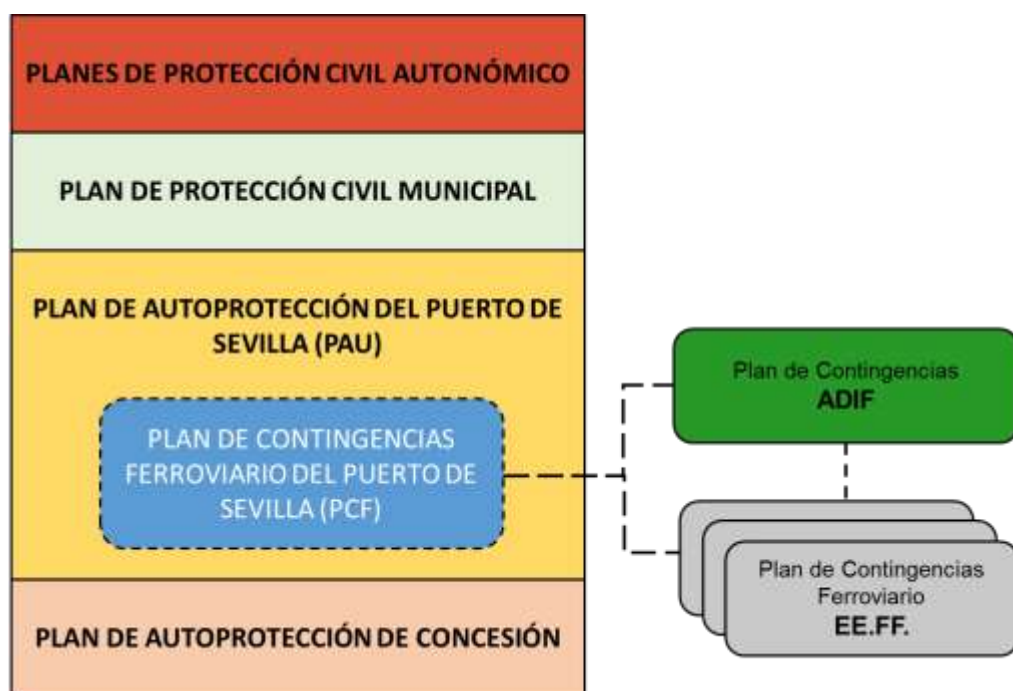



Imagen 1

En el gráfico anterior se pueden ver diferentes niveles de los Planes que se complementan y se integran por capas de responsabilidad y actuaciones:

- Niveles de un plano inferior: constituyen los Planes de Emergencias y Autoprotección de las concesiones. La APS coordina las actividades de apoyo a la concesión afectada. Asimismo, la APS realizará la coordinación con el exterior, si la concesión lo requiere. Por su parte, la concesión afectada realizará las actuaciones de autoprotección y se coordinará con la APS.
- Niveles de un plano medio: lo constituyen el Plan de Autoprotección del Puerto de Sevilla (PAU). En éste se establece las actuaciones para combatir el origen de la situación de emergencia y mitigar sus consecuencias sobre las personas, los bienes y el medio ambiente, así como el restablecimiento del servicio normal lo antes posible, respetando siempre las condiciones mínimas de seguridad. Asimismo, permite una eficaz respuesta en la ejecución de actuaciones esenciales durante el desarrollo de una emergencia:
 - Dirección y coordinación de los servicios de emergencia.
 - Intervención y lucha directa para el control y supresión de la emergencia.
 - Apoyo logístico al personal de la intervención.
 - Rescate y asistencia sanitaria de los afectados.

| | | | | |
|---|---|------------------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 25 de 85 |

- Evacuación de los afectados y, en su caso, de las instalaciones o confinamiento.
- Comunicaciones durante la emergencia, tanto interna como externamente.

En este plano es en donde se encuentra el PCF, para las contingencias ferroviarias. Asimismo, el PCF debe alinearse y coordinarse con:

- Los Planes de Contingencias Ferroviarios de las Empresas Ferroviarias (en adelante, EE.FF.) que operen en la RFPS, y que deben poseer según la legislación vigente ferroviaria. Deben estar alineados con el PCF.
 - El Plan de Contingencias de Adif. El PCF debe estar coordinado con este Plan.
- Niveles de un plano superior: lo constituyen el Plan de protección municipal de Sevilla y sobre todos ellos, se encuentran los planes de Protección Civil de la Comunidad Autónoma de Andalucía, ya sea el plan territorial PTEAnd, o bien los especiales y específicos en Andalucía: Plan Especial de Emergencia ante el riesgo de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril, Plan Especial de Emergencia ante Riesgo de Inundaciones, Plan Especial de Emergencia ante el Riesgo Sísmico, y en su caso, el Plan Específico de Emergencia ante el riesgo de contaminación del litoral.

Asimismo, dentro del ámbito del Puerto de Sevilla, conjuntamente con los Planes anteriores coexiste otro plan de actuación portuario: el Plan de Protección Portuaria, en el ámbito de seguridad policial. En emergencias de origen policial, el PCF queda supeditado a las instrucciones y necesidades de los máximos responsables de la protección portuaria.

3.9.1.1. COORDINACIÓN CON EL PLAN DE CONTINGENCIAS DE ADIF


Cuando se produzca un accidente, fallo técnico o cualquier otra incidencia que perturbe el tráfico normal ferroviario en la RFPS, se adoptarán, al menos, las siguientes medidas encaminadas a la coordinación de las actuaciones entre Adif y la APS, para reducir las consecuencias del suceso producido y el restablecimiento de la situación de normalidad en el tráfico ferroportuario de la red:

- Comunicar de forma inmediata y por medio fehaciente el suceso entre las partes.
- Evaluar su alcance y la repercusión en la operatividad de la RFPS.
- Poner todos los medios necesarios para la liberación de las vías y el restablecimiento de la situación de normalidad, asumiendo económicamente su coste hasta que pueda repercutirse el gasto al responsable de la perturbación.

3.9.1.2. COORDINACIÓN CON EL PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIO DE LAS EMPRESAS FERROVIARIAS

Según la legislación vigente, las EE.FF. están obligadas a poner a disposición del administrador de infraestructuras ferroviarias los recursos que aquél estime apropiados y a prestarle la colaboración que les sea requerida, como queda recogido en el Artículo 37.3 (Medidas especiales en caso de perturbaciones del tráfico ferroviario) de la LSF.

Asimismo, se recoge en el artículo 110.2 del RSF, que en los supuestos previstos en el artículo 37 de la LSF, las EE.FF. estarán obligadas a poner a disposición del administrador de infraestructuras ferroviarias los recursos que este reclame y a prestarle la colaboración requerida.

| | | | | |
|---|---|------------------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 26 de 85 |

También se establece en este RSF, en su artículo 78.3 apartado e), que las EE.FF. deben poner a disposición del administrador de infraestructuras ferroviarias los recursos que este estime apropiados y prestarle la colaboración que les sea requerida, de conformidad con lo previsto en el plan de contingencias que se elabore para los casos de accidente, fallo técnico o de cualquier otra incidencia que perturbe el tráfico ferroviario.

El contenido de los Planes de Contingencias Ferroviarios de las EE.FF. que operen en la RFPS, deben tener unos requisitos mínimos, como los que se establecen en este apartado, así como debe estar alineado con el PCF de la APS:

- Identificación y evaluación de los riesgos inherentes a su actividad ferroviaria.
- Comunicación de las contingencias según la normativa aplicable en cada momento.
- Puesta a disposición de la APS de los recursos disponibles requeridos.
- Prestación de la colaboración que le sea requerida por parte de la APS.
- Participación en las acciones y actuaciones del PCF.
- Especificación de un Centro o Gabinete de Gestión de Trenes para la coordinación y control, seguimiento y gestión de trenes, así como la toma de decisiones y la coordinación de la respuesta ante una contingencia ferroviaria.
- Directorio de avisos y personal de guardia, identificando, al menos a:
 - Responsable de la Seguridad en la Circulación ferroviaria.
 - Responsable de Operaciones.
 - Responsable de Protección Civil y Seguridad Ciudadana.
 - Responsable de Comunicación y Prensa.
 - Personal de guardia 24h al día, los 365 días al año.
 - Consejero de Seguridad para el transporte de MM.PP. por ferrocarril, en caso de transportar MM.PP.
- Especificación de los recursos humanos y materiales en caso de intervención ante una contingencia.
- Establecimiento para realizar el control y seguimiento de las medidas adoptadas.

El contenido de los Planes de Contingencias Ferroviarios de las EE.FF. debe ser revisado y actualizado por las mismas con carácter periódico cada cinco años, y coincidiendo con la renovación de su Certificado de Seguridad concedido por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

Asimismo, también se actualizará cuando las condiciones de explotación, de seguridad y de recursos hayan cambiado sustancialmente.

De cualquiera de las dos formas anteriores, las EE.FF. deberán notificar a la APS, los cambios de información relevante que se produzcan, especialmente en lo relativo a las personas responsables de seguridad en la circulación, personal de guardia, etc., o en los datos del directorio de avisos (teléfonos fijos o móviles, fax, correo electrónico, etc.).

3.9.2. ESTRUCTURA ORGANIZATIVA DE RESPUESTA ANTE CONTINGENCIAS FERROVIARIAS

En el organigrama siguiente se establece la estructura organizativa del PCF.

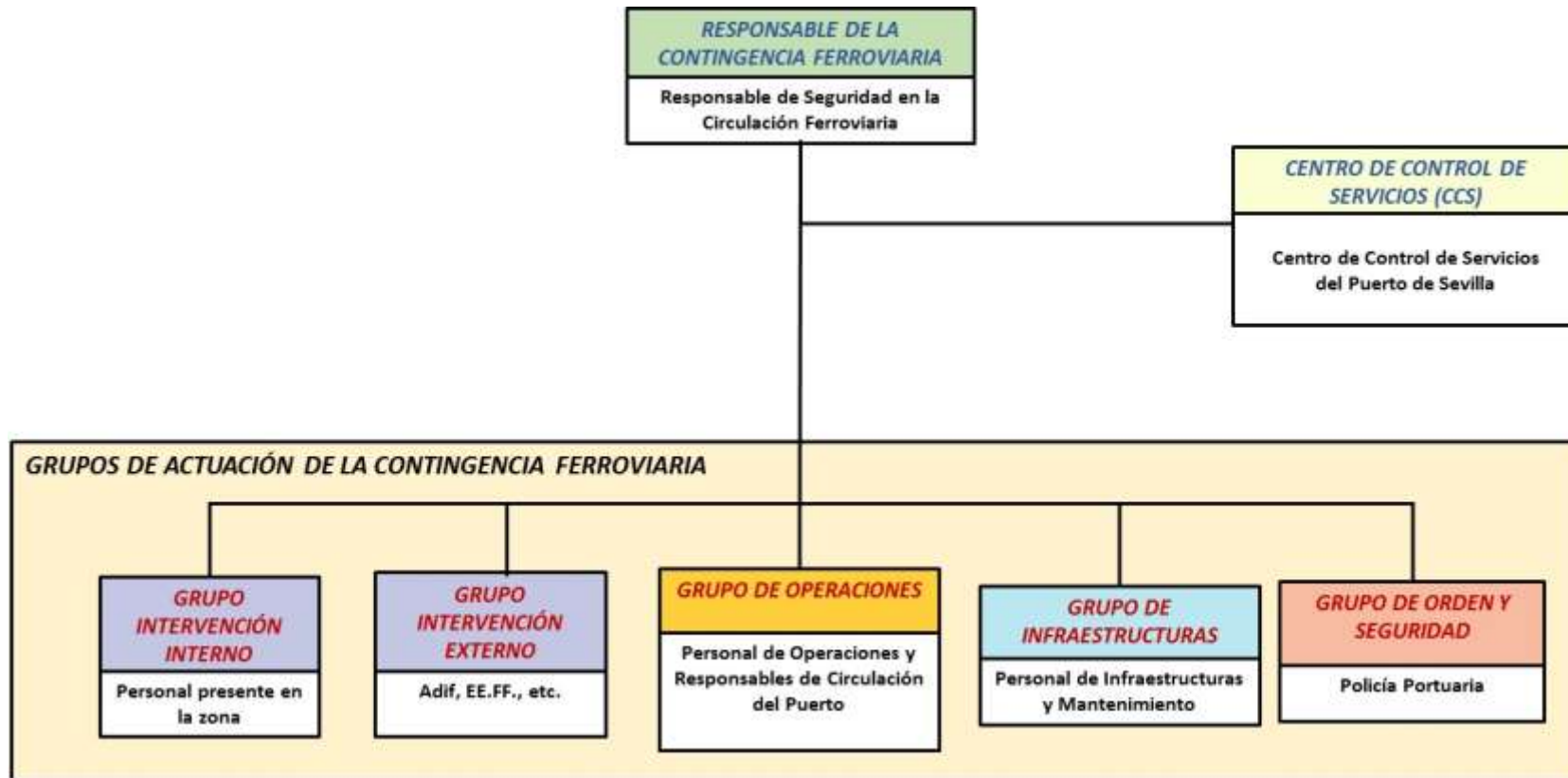



Imagen 2

| | | | | |
|---|---|------------------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 28 de 85 |

El organigrama del PCF está en coordinación y colaboración con grupos de actuación del Puerto. Para ello, se estructura en tres grandes Servicios o Áreas:

- **Responsable de la Contingencia Ferroviaria:** Es el máximo responsable de decisión, dirección y coordinación de actuaciones relacionadas con la seguridad en la circulación ferroviaria y de los medios que intervengan en su control durante la contingencia. El Responsable de la Contingencia Ferroviaria es el:
 - Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APS.
- **Centro de Control de Servicios del Puerto de Sevilla (CCS):** Es el centro en el que se reciben los avisos y alarmas, desde este centro se coordinan las comunicaciones y las actuaciones durante la contingencia. En adelante, se especifica este centro como CCS. Está constituido por agentes de la Policía Portuaria. Como agentes de comunicaciones dispone de Operadores del CCS y como coordinadores del Centro, de Jefes de Servicio del mismo.
- **Grupos de Actuación de la Contingencia Ferroviaria:** Desde esta área se realizan las actuaciones de lucha directa y maniobras tendentes a controlar y suprimir la contingencia, así como las actuaciones de apoyo logístico necesarias durante la contingencia relacionadas con las instalaciones, la infraestructura ferroviaria y las operaciones terrestres, necesarias para realizar las reparaciones, construcciones y restablecimiento de la circulación ferroviaria. Esta Área está formada por los siguientes grupos de actuación:
 - Grupo de Intervención Interno: Formado por personal presente en la zona: usuarios, concesionarios del Puerto, otro personal de la APS, etc.
 - Grupo de Intervención Externo: Adif, EE.FF., etc.
 - Grupo de Operaciones: En este grupo se encuentra personal del Departamento de Explotación de la APS y los Responsables de Circulación del Puerto, que dan apoyo operativo a este Grupo y dirigen la circulación de las composiciones ferroviarias en la RFPS en las situaciones degradadas originadas por contingencias ferroviarias. Estos responsables pueden estar apoyados, a su vez, por Auxiliares de Circulación.
 - Grupo de Infraestructuras: Personal de Infraestructuras y Mantenimiento de instalaciones.
 - Grupo de Orden y Seguridad: Formado por agentes del servicio de Policía Portuaria.

Para su comprensión dentro del presente documento, se incorpora una descripción de la organización de los medios humanos dispuestos por la APS:



SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA

Ref.: I-SGSF-2.2.1-01

Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla

EDICIÓN

1

12/2016

Página
29 de 85

| SERVICIO DE CONTINGENCIAS | GRUPO DE ACTUACIÓN | INTEGRANTES | LOCALIZACIÓN | FUNCIONES |
|---|--|--|--------------------------------------|--|
| Responsable de la Contingencia Ferroviaria | Responsable de la Contingencia Ferroviaria | Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria | Lugar de la contingencia o en el CCS | <ul style="list-style-type: none">- Dirigir y coordinar las actuaciones a desarrollar durante la contingencia ferroviaria, asumiendo el mando único. Hacerse cargo de la responsabilidad de la Contingencia Ferroviaria.- Recabar información de la contingencia ferroviaria a través del CCS y estar en contacto permanente con este Centro.- Establecer, a partir de la información proporcionada por el CCS, los medios necesarios para controlar la contingencia ferroviaria.- Dirigirse al lugar donde se haya producido la contingencia ferroviaria, para su evaluación.- Analizar, evaluar y valorar la situación de la contingencia ferroviaria, conjuntamente con el CCS, y si se cree necesario avisar al Jefe de División de Seguridad y Prevención para que desencadene la activación del PAU y su nivel de emergencia. En el caso de su activación, ceder sus funciones en la responsabilidad de la contingencia a la Dirección de la Emergencia establecida en el PAU y asesorarla desde el punto de vista de la seguridad en la circulación ferroviaria.- Si la contingencia ferroviaria fuese grave y/o estuviese implicadas MM.PP. con derrame o fugas de las mercancías, y se tuviese que activar el PAU, estar en contacto permanente con el Jefe de División de Seguridad y Prevención, al que le comunicará la evolución de la misma y el alcance de sus consecuencias ferroviarias.- Contactar con el resto de mandos para estar informado de la situación de la contingencia.- Coordinar los medios propios y ajenos que intervengan en el control y la supresión de la contingencia ferroviaria.- Ordenar el Fin de la Contingencia ferroviaria: Coordinar las labores de información a los implicados y la investigación del suceso. Coordinar las actuaciones post-contingencia: Organizar los servicios necesarios para el restablecimiento de la actividad normal. Informar al personal de la APS sobre el alcance de las consecuencias.- Una vez finalizada la contingencia ferroviaria, redactar un informe del suceso y de su investigación. |

**SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA**

Ref.: I-SGSF-2.2.1-01

Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla

EDICIÓN

1
12/2016Página
30 de 85

| SERVICIO DE CONTINGENCIAS | GRUPO DE ACTUACIÓN | INTEGRANTES | LOCALIZACIÓN | FUNCIONES |
|---|--|--|--------------------------|---|
| Centro de Control de Servicios (CCS) | Centro de Control de Servicios del Puerto de Sevilla | Centro de Control de Servicios (Jefe de Servicio del CCS / Operadores del CCS) | CCS | <ul style="list-style-type: none">- Recibir los avisos de contingencias.- Al detectarse la alarma en el CCS, el Operador de Servicio del CCS, confirmará la contingencia.- Recabar la mayor información posible de la contingencia.- Determinar el lugar donde se ha producido la contingencia.- Una vez confirmada la contingencia y según su gravedad, el CCS. avisa al Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria para la activación del PCF y, si éste lo estima necesario, al Jefe de División de Seguridad y Prevención para que desencadene la activación de PAU, quien valorará a qué zona de servicio terrestre afecta, su gravedad y clasificará el nivel de emergencia.- En función de la gravedad de la contingencia realizar las llamadas establecidas.- Fuera de la contingencia, en el CCS se tiene la misión de permanecer permanentemente de guardia, atento a los diferentes medios de comunicación de que dispone el CCS.- Grabar todas las comunicaciones realizadas durante todos los días, de tal forma que se puedan reproducir durante la investigación de un accidente. |
| Grupos de Actuación de la Contingencia Ferroviaria | Grupo de Intervención Interno | <ul style="list-style-type: none">- Personal de la APS presente en la zona- Personal de la Terminal o Concesión | Lugar de la contingencia | <ul style="list-style-type: none">- Controlar, reducir y eliminar los efectos y causas de la contingencia con todos los medios de autoprotección disponibles.- Equiparse con los medios adecuados de acorde con la contingencia.- No permitir la aglomeración de las personas y su proximidad al motivo de la contingencia.- Proceder al rescate y salvamento de personas y bienes afectados, si se dispone del equipo de autoprotección adecuado.- Colaborar con el personal de la concesión o muelle afectado, si este fuera el caso.- Movilizar los medios internos y maquinaria necesarios.- Si es el caso, hasta la llegada del servicio de Policía Portuaria, dirigir a las personas de la zona afectada hacia un lugar seguro.- Llevar a cabo las actuaciones de lucha directa para la supresión de la contingencia.- Realizar las operaciones que sean necesarias para el control de la |

**SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA**

Ref.: I-SGSF-2.2.1-01

Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla

EDICIÓN

1
12/2016Página
31 de 85

| SERVICIO DE CONTINGENCIAS | GRUPO DE ACTUACIÓN | INTEGRANTES | LOCALIZACIÓN | FUNCIONES |
|---------------------------|-------------------------------|---|---|--|
| | | | | <ul style="list-style-type: none">contingencia, sin arriesgarse inútilmente.Rescatar y efectuar la asistencia de primeros auxilios de posibles afectados.Recibir información e instrucciones del Responsable de la Contingencia Ferroviaria. |
| | Grupo de Intervención Externo | <ul style="list-style-type: none">Personal de AdifPersonal de las EE.FF. | Lugar de la contingencia | <ul style="list-style-type: none">Hacer frente, si lo considera necesario y lo solicita la APS, a las necesidades logísticas y de gestión que se produzcan durante la contingencia.Proceder, en su caso, a liberar la vía del tren que ha sufrido la contingencia.Colaborar en reducir y eliminar los efectos y causas de la contingencia. |
| | Grupo de Operaciones | Personal de Operaciones | Lugar de la contingencia cuando sean requeridos | <ul style="list-style-type: none">Recibir y llevar a cabo las instrucciones del Responsable de la Contingencia Ferroviaria.Hacer frente a las necesidades logísticas y de gestión que se produzcan durante una contingencia en la APS.Mantener y preparar los equipos y materiales que puedan ser necesarios durante la contingencia. Movilizar los medios materiales necesarios, así como abastecer de los mismos a los distintos grupos de actuación.Una vez decretado el Fin de la contingencia, gestionar las reparaciones y construcciones necesarias de aquellos equipos afectados por la contingencia. |
| | | Responsable de Circulación del Puerto | Lugar de la contingencia o en el CCS | <ul style="list-style-type: none">Asegurar la detención inmediata e inmovilidad del tren accidentado. Garantizar la protección de emergencia de cualquier circulación ferroviaria que se dirija hacia el punto interceptado. Asegurar la detención inmediata de estas circulaciones.Informar y coordinarse con el CCS y con el Jefe del CTC de la estación de La Salud de Adif de la suspensión del tráfico ferroviario en el lugar en donde se ha producido el accidente y evaluar cómo afecta a la entrada/salida de composiciones ferroviarias del Puerto.Prescribir, en su caso, al personal de conducción una limitación de velocidad de circulación, en caso de ser necesario.Prescribir, en su caso, marcha a la vista a todos los trenes al paso por la zona del accidente, en caso de que se pueda circular. |



SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA

Ref.: I-SGSF-2.2.1-01

Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla

EDICIÓN

1
12/2016

Página
32 de 85

| SERVICIO DE CONTINGENCIAS | GRUPO DE ACTUACIÓN | INTEGRANTES | LOCALIZACIÓN | FUNCIONES |
|---------------------------|----------------------------|--|--|--|
| | | | | <ul style="list-style-type: none"> - Ordenar, en su caso, la segregación del vagón y/o acondicionamiento del cargamento, según las circunstancias establecidas. - Coordinarse con Adif para, en su caso, liberar la vía ferroviaria. - Confirmar el correcto funcionamiento de las instalaciones ferroviarias para reanudar las circulaciones ferroviarias. - Informar, cuando esté confirmado, del retorno a la normalidad a los responsables de circulación de Adif correspondientes y al personal de conducción de las composiciones ferroviarias. - Recibir indicaciones e información del Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria. |
| | Grupo de Infraestructuras | <ul style="list-style-type: none"> - Personal del Departamento de Infraestructuras - Personal de Mantenimiento e Instalaciones | Lugar de la contingencia cuando sean requeridos | <ul style="list-style-type: none"> - Conseguir los suministros necesarios durante la contingencia, tanto los disponibles en la APS, como los que se deban obtener a través de las Autoridades Competentes, proveedores y empresas tanto del Puerto como del exterior. - Prestar el soporte necesario que solicite el Responsable de la Contingencia Ferroviaria. - Realizar las actividades de carga, transporte y descarga de materiales necesarios en la contingencia. - Efectuar las reparaciones y construcciones necesarias en el curso de la contingencia. - Realizar las reparaciones de cualquier anomalía que pudiera surgir en las instalaciones e infraestructura ferroviaria. - Garantizar el correcto funcionamiento de los distintos equipos. - Asegurar el suministro eléctrico y el correcto funcionamiento de los sistemas de intercomunicación durante la contingencia. - Proporcionar el suministro de los materiales necesarios durante la contingencia. |
| | Grupo de Orden y Seguridad | <ul style="list-style-type: none"> - Jefe de Servicio de la Policía Portuaria. - Policía Portuaria. | Lugar de la contingencia y accesos a las instalaciones y al Puerto | <ul style="list-style-type: none"> - Alejar del área de intervención a toda persona no esencial y no involucrada en la actuación contra la contingencia, así como a las personas sin protección adecuada. - Acordonar una zona de acceso restringido adyacente al punto que se haya dado la contingencia. - Controlar los accesos, el tráfico de vehículos y el movimiento de personas durante la contingencia. |

**SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA**

Ref.: I-SGSF-2.2.1-01

Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla


EDICIÓN

1

12/2016

Página
33 de 85

| SERVICIO DE CONTINGENCIAS | GRUPO DE ACTUACIÓN | INTEGRANTES | LOCALIZACIÓN | FUNCIONES |
|---------------------------|--------------------|-------------|--------------|--|
| | | | | <ul style="list-style-type: none">- Coordinar el movimiento de vehículos, con el menor riesgo posible.- Controlar los lugares de las actividades de carga, transporte y descarga de materiales necesarios en la contingencia.- Comprobar la accesibilidad de las vías de evacuación, retirar obstáculos y utilizar el camino más cercano de los previstos para ello.- Si fuera necesario, intentar garantizar una evacuación ordenada, ayudando a quien lo necesite.- Coordinar la evacuación del personal de la zona afectada y acordonarla. Comprobar que no quede nadie en la zona.- Informar al Responsable de la Contingencia Ferroviaria de lo acontecido en la evacuación.- Facilitar el acceso a los Servicios de Contingencias.- En su caso, a la llegada de los grupos externos, facilitarles la información necesaria para acudir al lugar de la contingencia y colaborar en la medida que se pueda. |

| | | | | |
|---|---|------------------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 34 de 85 |

3.9.3. CANALES Y FLUJO DE INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN

La clave para la correcta coordinación está en el control de los flujos de información de modo y manera que todos los grupos y servicios intervinientes dispongan de los mismos datos y actúen conforme a los planes integrales diseñados y difundidos a todos los afectados.

Para lograr la eficacia en los flujos de información, ésta debe pasar necesariamente por determinados canales de recepción y distribución, y deben estar coordinados. De forma general, estos canales fundamentales son los siguientes:

- **En la zona de la contingencia:** Inicialmente, hasta ser relevado, el Jefe de Servicio de la Policía Portuaria. Posteriormente, cuando sea avisado y si se persone en el lugar de la contingencia, el Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APS. Si se activase el PAU, entonces será relevado por el Mando de Intervención. En esta zona tiene que haber una canal de comunicación directo y permanente con el CCS y con los Grupos de Actuación de la contingencia ferroviaria.
- **En la APS** (a nivel de organización y de la contingencia): El Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APS. Si fuese necesario y si se activase el PAU, será el Jefe de División de Seguridad y Prevención de la APS y en su caso, el Director de la APS como Director de la Emergencia (se procederá como se encuentre establecido en el PAU vigente en cada momento).
- **En el CCS:** El Operador de guardia a cargo de las comunicaciones, y al mando del CCS, el Jefe de Servicio de la Policía Portuaria.

El Operador del CCS alertará telefónicamente a los integrantes de los Grupos de Actuación de la contingencia ferroviaria, así como a otras personas y entidades, en función de la gravedad, la evolución de la misma y la zona afectada.

El Operador del CCS grabará los avisos emitidos, e informará a cada una de las personas avisadas de aquellas a las que ha avisado anteriormente. Asimismo, grabará las llamadas recibidas y emitidas durante toda la contingencia.


3.9.4. OTROS AVISOS, COMUNICACIONES E INFORMACIÓN A TRANSMITIR

3.9.4.1. AVISO DE SOCORRO PARA LIBERAR LA VÍA FERROVIARIA

En el caso de que se haya producido un accidente/incidente ferroviario y se deba proceder a liberar la vía del tren accidentado, la APS procederá con medios propios del Puerto: grúas móviles o, en su caso, con grúas de automóviles externas.

En el caso de que con los medios propios de la APS no sea posible liberar la vía, el Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APS, mediante envío de fax, solicitará un aviso de socorro y ayuda al CTC de La Salud de Adif, solicitando la cooperación y medios de intervención para ayuda en accidentes y para liberar la vía.

Las personas de contacto se encuentran identificadas en el Anexo I del PCF, "Directorio de Interlocutores Ferroportuario" (F-SGSF-1.1.3-01).

| | | | | |
|---|---|------------------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 35 de 85 |

En su caso, Adif aportará los medios materiales (material motor de socorro y otros) y recursos humanos necesarios para ayudar a resolver la contingencia y para proceder a la liberación de la vía.

3.9.4.2. AVISOS A LOS DELEGADOS DE SEGURIDAD DE ADIF Y DE LAS EMPRESAS FERROVIARIAS

En su caso y cuando les afecte, el Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APS avisará telefónicamente al Delegado de Seguridad de la(s) Empresa(s) Ferroviaria(s) implicada(s).

Asimismo, el Responsable de Circulación del Puerto avisará, cuando le afecte a Adif y según consignas en vigor, a su colateral de Adif para que todos ellos estén informados y este último pueda ponerlo en conocimiento del Delegado de Seguridad de Adif y puedan analizar, valorar y asesorar sobre la situación de contingencia desde el punto de vista de la seguridad en la circulación ferroviaria.

Las personas de contacto de estas entidades se encuentran identificadas en el Anexo I del PCF, "Directorio de Interlocutores Ferroportuario" (F-SGSF-1.1.3-01).

3.9.4.3. AVISOS E INFORMACIÓN A LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS


La notificación, a la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (en adelante, CIAF), se efectuará una vez que se hayan tomado las medidas necesarias según el protocolo de actuación en caso de contingencia.

Cuando los accidentes ferroviarios ocurridos se consideren, en primera instancia, accidentes graves, la APS debe informar a la CIAF, en el plazo máximo de una hora desde que tuvo lugar el suceso, y en el plazo de tres horas para el resto de sucesos (accidentes no graves e incidentes).

La comunicación a la CIAF se efectuará vía SMS o por teléfono a través del Operador del CCS y, en su caso, siguiendo las instrucciones del Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APS. Las personas de contacto se encuentran identificadas en el Anexo I del PCF, "Directorio de Interlocutores Ferroportuario" (F-SGSF-1.1.3-01).

Una vez recibida dicha notificación, los responsables de la CIAF se pondrán en comunicación con la APS para confirmar si consideran que la CIAF realizará una investigación del suceso ocurrido.

La información que se debe proporcionar sobre el suceso será toda la relevante conocida hasta el momento de la comunicación. Posteriormente, se elaborará otra documentación para la investigación del accidente o incidente ferroviario, a saber: ficha del accidente o incidente ferroviario, informe de datos del accidente o incidente ferroviario, informe particular del accidente o incidente ferroviario, etc., que deberán ser remitidos por el Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APS, vía correo electrónico a la CIAF, en los plazos establecidos para ello según el procedimiento correspondiente del SGSF de la APS.

| | | | | |
|---|---|------------------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 36 de 85 |

Asimismo, la CIAF, para la decisión de realizar la investigación de los accidentes ferroviarios considerados no graves y de los incidentes ferroviarios, valorará la concurrencia de las siguientes circunstancias:

- La importancia del accidente o incidente.
- Si forma parte de una serie de accidentes o incidentes con repercusión en el sistema ferroviario en su conjunto.
- Su repercusión en la seguridad de la circulación ferroviaria.
- Las demandas de la APS, de Adif, de las EE.FF. o de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

En el supuesto de que existan dudas sobre si el alcance de los daños pudiera rebasar el límite establecido para considerar grave el accidente, la notificación del Operador del CCS se hará llegar a la CIAF con datos suficientes para que, a la vista de los mismos, adopte una decisión al respecto.

Aquellos accidentes que, no estando incluidos en los expresados anteriormente, pudieran tener una especial relevancia por sus efectos, peligro potencial o su impacto en la opinión pública; serán comunicados en el mismo plazo.

Sin perjuicio de lo anterior, la APS como administrador de infraestructuras ferroviarias en el Puerto de Sevilla, investigará todos los accidentes ferroviarios que se produzcan en la RFPS, realizando esta investigación sin interferir la llevada a cabo, en su caso, por la citada CIAF, a quien prestará toda la colaboración que le sea requerida. Todo ello según los procedimientos establecidos al respecto en el SGSF de la APS.

3.9.4.4. COMUNICACIÓN A PUERTOS DEL ESTADO

Cuando los accidentes ferroviarios ocurridos en la infraestructura de la RFPS, se consideren accidentes graves, la APS debe informar al Organismo Público de Puertos del Estado (en adelante, OPPE) de dichos sucesos.


La notificación al OPPE se efectuará una vez que se hayan tomado todas las medidas necesarias y suficientes según el protocolo de actuación, para mitigar las consecuencias de la misma, y siempre a la mayor brevedad posible.

La comunicación al OPPE se efectuará vía correo electrónico y la realizará el Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APS. Las personas de contacto se encuentran identificadas en el Anexo I del PCF, "Directorio de Interlocutores Ferroportuario" (F-SGSF-1.1.3-01).

La información que se debe proporcionar sobre el suceso es toda la relevante conocida hasta el momento de la comunicación.

3.9.4.5. COMUNICACIÓN A AUTORIDADES Y A LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN SOCIAL


El Responsable de la Contingencia Ferroviaria coordinará y asumirá directamente las comunicaciones con colaboración y ayuda del Gabinete de Información de la APS (con el Jefe de División de Comunicación y Relaciones Externas de la APS), para proporcionarle

| | | | | |
|---|---|------------------------------|---------------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 37 de 85 |

información al respecto, si fuese necesario, pero no proporcionará ninguna información, sin la autorización expresa de la APS, a medios de comunicación o a autoridades.

La información que se proporcione será solamente noticias contrastadas, evitando rumores, informaciones incoherentes y contradictorias. Se centralizará, coordinará y preparará toda la información que se vaya a distribuir.

Tanto el CCS como el retén de Policía Portuaria personado en el lugar de la contingencia, tienen terminantemente prohibido hacer declaraciones a los medios de comunicación, especialmente durante el desarrollo de cualquier tipo de actuación debida a un accidente.

| | | | | |
|---|---|------------------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 38 de 85 |

3.10. PROCEDIMIENTO DE CONTINGENCIAS FERROVIARIAS Y PROTOCOLO DE ACTUACIONES

3.10.1. MEDIDAS URGENTES DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN FERROVIARIA

Estas medidas son aquellas tendentes a evitar un posible accidente o incidente ferroviario, o en su caso, a reducir sus consecuencias.

Todo personal ferroviario o Policía Portuaria que observe algún peligro para la seguridad ordenará la detención de las composiciones ferroviarias y alertará al personal de la zona.

La señal de alarma hacia/desde el tren que se debe dar es la siguiente:

- Se hace con medios acústicos, luminosos o visuales (silbato de la locomotora, alumbrado de gran intensidad luminosa, etc.).
- La constituyen:
 - 3 grupos de 3 toques breves cada uno (... ..).
 - Apagando y encendiendo repetidamente de alumbrado de gran intensidad luminosa.
- Ordena la detención inmediata de todos los trenes y maniobras que estén en movimiento.
- El personal que oiga o vea esta señal, hará la de parada con los medios de que disponga y los responsables de las señales las accionarán en la forma que proceda para detener las composiciones ferroviarias que se aproximen.
- Siempre que sea posible, se hará simultáneamente la señal de alarma acústica y visual.
- El personal, cuya misión se lo permita, acudirá rápidamente al lugar de peligro o accidente para prestar los auxilios necesarios, sin arriesgarse inútilmente.

Se protegerá el punto interceptado y lo comunicará inmediatamente al CCS, al margen de los avisos que, según Consignas en vigor, deban realizarse al Responsable de Circulación correspondiente, quien tras ponderar las circunstancias y, sin pérdida de tiempo, dispondrá las medidas que más convenga en cada caso, para evitar un accidente o reducir sus consecuencias, aunque siempre será fundamental la rapidez con que se actúe.


Además, cuando se produzca un suceso, por motivos de seguridad o protección portuaria, o avería, que imposibiliten el tráfico ferroviario, se impedirá el acceso ferroviario desde/hacia la zona afectada, sólo permitiéndolo en estos casos con la supervisión del personal habilitado de la APS, y siendo comunicado al Responsable de Circulación del Puerto.

Quien descubra la contingencia deberá alertar al personal de la zona en donde se produce el suceso para que adopte las medidas de protección necesarias.

3.10.2. RECEPCIÓN DE LA ALARMA

Como norma general, en caso de una contingencia ferroviaria, las personas que hayan presenciado la incidencia deben avisar inmediatamente al Operador del CCS: Para ello deben comunicárselo por los siguientes medios:

- Por teléfono al CCS.
- Por radio con la Central del CCS.
- A través de la Policía Portuaria.

| | | | | |
|---|---|------------------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 39 de 85 |

En el supuesto de imposibilidad de contactar con el CCS por cualquier circunstancia, serán también posibles las formas de comunicación de la alarma que se describen en los apartados siguientes.

La procedencia de la información sobre la contingencia, es variada, dado que sus fuentes pueden ser diversas, provenientes de:

- Como consecuencia de diligencias efectuadas por la Policía Portuaria; por personal de la APS o de Adif, en su caso, por personal de las EE.FF., etc.
- Ciudadanos y personal de organizaciones o empresas privadas (personas externas o internas de Puerto).
- En mucha menor medida, mediante comunicaciones de los organismos públicos.


3.10.2.1. PERSONAL DE CONDUCCIÓN DEL TREN QUE SUFRE LA CONTINGENCIA FERROVIARIA

Cuando se produzca una incidencia en la RFPS, el personal de conducción del tren efectuará la comunicación con el Operador del CCS, que informará telefónicamente al Responsable de Circulación del Puerto, quien según las consignas en vigor, si es necesario, se lo comunicará al Jefe del CTC de la estación de La Salud de Adif.

Además, si el personal de conducción está en suficientes condiciones psicofísicas para efectuar esa comunicación, después de la incidencia sufrida, indicará con la mayor precisión posible todos los datos que garanticen una mejor identificación del suceso y de la situación en la que se encuentra. Si no se encuentra en condiciones psicofísicas para efectuar el aviso, será el Auxiliar de circulación que acompañe a la composición ferroviaria.

En concreto se informará de lo siguiente:

- Número de tren.
- Hora del suceso.
- Nombre del personal que da la voz de alarma.
- Localización: vía lo más exacto posible, así como cualquier otra identificación del lugar de la incidencia (Intersección Especial, instalaciones o edificios cercanos, etc.).
- Tipo de incidencia. Descripción de la forma más clara posible de la incidencia y posibles soluciones.
- Cómo ha ocurrido, si este dato es conocido.
- Víctimas mortales (si las hubiera). En caso de que haya víctimas mortales, cuántas.
- Heridos (si los hubiera). En caso de que haya heridos, cuántos y su estado.
- Tipo de mercancía transportada. Si es Mercancía Peligrosa: se identificará el nombre de la mercancía, su número ONU y su Clase.
- Los presuntos autores, testigos o afectados del suceso, si fueran conocidas estas circunstancias.
- Estado del material rodante.
- Daños a la infraestructura o a otras instalaciones.
- Si se trata de un incendio, tratar de precisar el tipo de incendio (fuego eléctrico, químico, de líquido inflamable, etc.). Si ha sido extinguido, debe ser también comunicado.
- Si se trata de una fuga o derrame, tratar de precisar el alcance del mismo. Si la fuga o derrame han sido suprimidos, debe ser también comunicado.
- Medios de intervención precisos a priori (ambulancias, bomberos, etc.).
- Accesibilidad al punto de la contingencia.

| | | | | |
|---|---|-----------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 40 de 85 |

- Medidas cautelares aconsejables.
- Cualquier otra información que sea relevante del suceso.

3.10.2.2. PERSONAL VINCULADO A LA CIRCULACIÓN FERROPORTUARIA QUE SE ENCUENTRA CON LA CONTINGENCIA FERROVIARIA

Este personal es, a saber: personal de circulación ferroportuaria asignado por la APS, Policía Portuaria, personal de operaciones ferroviarias en las terminales ferroportuarias/muelles.

Dará la alarma, avisando al CCS, por alguno de los siguientes medios:

- Por teléfono al CCS.
- Por radio con la Central del CCS.
- A través de la Policía Portuaria.

Dará información referente, al menos, a lo siguiente:

- Identificación de la persona que da la alarma: Nombre, cargo y empresa u organismo (si procede). Número de teléfono de la persona comunicante.
- Localización, naturaleza, magnitud y evolución de la contingencia.
- Breve descripción de la situación de la contingencia.
- Sustancias o mercancías involucradas.
- Personas e instalaciones afectadas. Estado aparente de las mismas, si las hubiera.
- Existencia de mercancías en las proximidades del suceso.
- Información de las mercancías peligrosas, si las hubiera (número ONU, si lo conociese).
- Si se trata de un incendio, tratar de precisar el tipo de incendio (fuego eléctrico, químico, de líquido inflamable, etc.). Si ha sido extinguido, debe ser también comunicado.
- Si se trata de una fuga o derrame, tratar de precisar el alcance del mismo. Si la fuga o derrame han sido suprimidos, debe ser también comunicado.
- Medios de intervención precisos a priori.
- Otras circunstancias de peligro.


3.10.2.3. PERSONAL NO VINCULADO A LA CIRCULACIÓN FERROPORTUARIA QUE SE ENCUENTRA CON LA CONTINGENCIA FERROVIARIA

Estas personas, a saber: personal de las concesiones y muelles, transeúntes por el puerto comercial, conductores de vehículos viales, estibadores, consignatarios, etc., así como comunicaciones de personas externas al puerto. Es decir, el resto de personas que no están identificados en las dos agrupaciones anteriores.

Dará la alarma y avisará al CCS por vía indeterminada (en algún caso, incluso anónimamente), sin mensaje preestablecido y sin datos precisos, pero mediante alguno de los siguientes sistemas:

- Por teléfono, llamando al CCS.
- Comunicándolo en persona a la Policía Portuaria.

De todas formas, el Operador del CCS tratará de obtener el máximo de información, al menos, lo siguiente:

| | | | | |
|---|---|------------------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 41 de 85 |

- Identificación de la persona que da la alarma: Nombre, cargo y empresa u organismo (si procede). Número de teléfono de la persona comunicante.
- Localización, naturaleza, magnitud y evolución de la contingencia.
- Breve descripción de la situación de la contingencia.
- Sustancias o mercancías involucradas.
- Personas e instalaciones afectadas. Estado aparente de las mismas, si las hubiera.
- Existencia de mercancías en las proximidades del suceso.
- Información de las mercancías peligrosas, si las hubiera (número ONU, si lo conociese).
- Si se trata de un incendio, tratar de precisar el tipo de incendio (fuego eléctrico, químico, de líquido inflamable, etc.). Si ha sido extinguido, debe ser también comunicado.
- Si se trata de una fuga o derrame, tratar de precisar el alcance del mismo. Si la fuga o derrame han sido suprimidos, debe ser también comunicado.
- Otras circunstancias de peligro.

3.10.3. ACCIONES AL RECIBIR LA ALARMA

El CCS al recibir cualquier aviso de contingencia ferroviaria, tras conseguir la información operativa y evaluar el suceso, realizará las siguientes acciones:

En los supuestos de que la Policía Portuaria sea quienes reciban el aviso o aprecien en primer lugar la contingencia ferroviaria, informarán de inmediato al Operador del CCS.


Si la persona que da la alarma tiene reconocida entidad y está debidamente identificada y ésta se produce por un canal determinado y por formatos establecidos (preferiblemente, teléfono o radio), la alarma se considerará confirmada.

En caso contrario, una vez recibida en el CCS la alarma (como se ha indicado en los apartados anteriores), el Operador del CCS debe confirmar la alarma y recabar toda la información posible relativa al suceso: mediante la cobertura del Circuito Cerrado de Televisión (en adelante, CCTV), aunque solo está instalado en algunos tramos, telefónicamente, vía radio o a través de la Policía Portuaria, la cual se desplazará con un vehículo de vigilancia, si no están ya desplazados, con el fin de comprobar la contingencia, confirmar su gravedad y proporcionar los datos necesarios.

El Operador del CCS se lo comunicará al Jefe de Servicio de la Policía Portuaria, quien verificará la situación y realizará una evaluación de la misma. Si estuviese confirmada la situación en la que hubiese personas que requieran asistencia sanitaria o estuviesen atrapadas, el Operador del CCS de forma simultánea a la llamada al Jefe de Servicio de la Policía Portuaria, contactará con los servicios de emergencias sanitarias (112-Andalucía).

Cuando el suceso ferroviario no tenga gravedad y no estén involucradas MM.PP., o si lo están sin que haya derrames o fugas de la mercancía, el Operador del CCS, previa instrucción del Jefe de Servicio la Policía Portuaria, procederá a comunicarlo, en primera instancia al Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APS. Éste procederá a recabar la máxima información inicial de la que se disponga y si lo considera necesario, se dirigirá al lugar donde se haya producido la contingencia, para su evaluación.

El Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APS analizará, evaluará y valorará la situación de la contingencia para movilizar los medios necesarios para resolver la contingencia ferroviaria, coordinando las labores relacionadas con la seguridad en la circulación ferroviaria.

| | | | | |
|---|---|------------------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 42 de 85 |

El Operador del CCS, previa instrucción del Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APS, comunicará la contingencia al Responsable de Circulación del Puerto, para que tome las medidas necesarias desde el punto de vista de la circulación ferroviaria para garantizar la seguridad: asegurando, en su caso, la detención inmediata e inmovilidad del tren accidentado, garantizando la protección de emergencia de cualquier circulación ferroviaria que se dirija hacia el punto interceptado. Se coordinará e informará al Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APS y estará en contacto con el CCS. En el caso de entradas al Puerto, se coordinará con el Jefe del CTC de la estación de La Salud de Adif, para que, en caso necesario, no se envíen circulaciones ferroviarias hacia el lugar en donde se haya producido el accidente.

Asimismo, el Responsable de Circulación del Puerto, si lo considera necesario, podrá ordenar prescripciones de limitaciones de velocidad de circulación, marcha a la vista a todos los trenes al paso por la zona del suceso (en caso de que se pueda circular), así como ordenar, en su caso, la segregación de vagones y/o acondicionamiento del cargamento, según las circunstancias del suceso.


Una vez confirmada la contingencia y con la información inicial proporcionada al respecto y según lo acontecido, el Operador del CCS efectuará las comunicaciones establecidas al efecto con los Grupos de Actuación, según las indicaciones que le pueda proporcionar el Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APS.

Si la gravedad del suceso ferroviario lo requiere y/o si están involucradas MM.PP. con derrame o fugas de la mercancía peligrosa, previa instrucción del Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APS, el Operador del CCS se lo comunicará al Jefe de División de Seguridad y Prevención de la APS, para que proceda a la evaluación inicial del suceso. Podrá contar con la colaboración y asesoramiento del Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APS en materia de seguridad en la circulación ferroviaria. El Jefe de División de Seguridad y Prevención de la APS, una vez recibida la información y recabada personalmente la que considere de relevancia, comunicará al Operador del CCS sobre las inmediatas actuaciones a realizar y, si fuese necesario, se seguirá lo establecido en el PAU, para su activación y la asignación del nivel de emergencia que corresponda, así como la movilización de los servicios de emergencia establecidos en el PAU. En este caso, el Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APS asesorará a la Dirección de la Emergencia en materia de seguridad en la circulación ferroviaria.

El Operador del CCS grabará los avisos y las notificaciones emitidas. Asimismo, se grabarán las llamadas recibidas y emitidas durante toda la emergencia.

En el caso de estar involucradas MM.PP., el Operador del CCS, paralelamente, contactará, si es necesario, con los técnicos de seguridad y prevención de la APS para recabar y acceder a toda la información disponible sobre ellas: fichas específicas del producto, fichas de emergencia (FeM), guías de primeros auxilios (GPA), etc., que no se encuentren en las propias dependencias del CCS o no se tengan acceso, para su distribución inmediata en caso necesario, así como las actuaciones específicas establecidas en el PAU.

Asimismo, el personal de conducción adoptará inmediatamente las medidas que se determinen en las fichas de seguridad sobre las MM.PP. transportadas, facilitadas por el expedidor, para cada materia y clase de materia transportada. En caso de imposibilidad de actuación del personal de conducción, para la aplicación de medidas de prevención y protección, cualquier persona que advierta el anormal estado de un transporte de MM.PP. no se arriesgará inútilmente, y facilitará información inicial del hecho al CCS por el medio más rápido que tenga a su alcance, como se ha indicado en los apartados precedentes. Asimismo, procurará alertar

| | | | | |
|---|---|------------------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 43 de 85 |

del peligro existente a quienes puedan resultar afectados e, igualmente, auxiliar con los medios disponibles y siempre y cuando cuenten con los equipos de autoprotección necesarios, en su caso, a las posibles víctimas.

El personal de conducción, deberá tener en cuenta que además de comunicar al Responsable de Circulación del Puerto que abandona la cabina, no asumirá riesgos innecesarios, comunicando cualquier situación al personal anteriormente indicado, ateniéndose a sus instrucciones y a las del CCS, y a personal debidamente autorizado.

En el caso de que el personal de conducción no esté en condiciones psicofísicas suficientes para poder informar de la contingencia ferroviaria, y aunque no se sepa que ha sucedido un accidente al personal de conducción, se procederá como si este hubiera tenido lugar, en los siguientes casos:

- Cuando el Responsable de Circulación del Puerto reciba, por radiotelefonía, el mensaje "DETDO TREN" y no pueda comunicar con el personal de conducción.
- El personal de conducción haya abandonado la cabina de conducción, con su autorización, y su ausencia se prolongue de forma injustificada en relación con el motivo de la misma.

3.10.4. DESARROLLO DE LA ACCIÓN

Las acciones se activan a través del mecanismo de interrelación de los órganos del Plan, a partir de la información recibida.

3.10.4.1. ACTIVIDADES DE LA ACCIÓN

La acción estará basada en las actividades:


- Recibir la información.
- Ampliar la información.
- Informar, solicitar asesoría y recursos.
- Acotar la zona.
- Movilizar recursos y los medios humanos y materiales.
- Coordinar los recursos y los medios humanos y materiales, así como las comunicaciones e informaciones que se deban establecer y proporcionar.
- Ejecutar las acciones encaminadas a la neutralización de la contingencia.
- Cuando la situación de contingencia haya finalizado, decretar su fin y comunicarlo a las partes interesadas.

3.10.4.2. MEDIOS

Los medios puestos a disposición del PCF son los establecidos según el apartado 3.9.2. "Estructura organizativa de respuesta ante contingencias ferroviarias" del presente PCF.

Por tanto, la movilización de los medios humanos y materiales establecidos se realiza en función de:

- Los medios humanos y materiales necesarios, tanto propios de la APS como ajenos para controlar la situación de contingencia, vienen determinados por la magnitud de los efectos y de la gravedad o severidad de las consecuencias asociadas al suceso y del área afectada.

| | | | | |
|---|---|------------------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 44 de 85 |

Asimismo, en base a esto, se podrá activar el PAU y el Nivel de emergencia que corresponda y el Operador del CCS contactará con los Grupos de Servicios de Emergencias requeridos en cada caso, y se seguirá lo establecido en el PAU en vigor.

3.10.4.3.EVACUACIÓN Y/O CONFINAMIENTO

Si por la gravedad de la contingencia, fuese necesario la realización de la evacuación de las personas y/o un posible confinamiento de las mismas en el recinto portuario, las consignas generales de actuación para ello son las que se encuentran establecidas en el PAU en vigor.

3.10.4.4.FIN DE LA CONTIGENCIA FERROVIARIA

Si se hubiese activado el PAU, el Director de la Emergencia, de acuerdo con la información que le proporcione el CCS y el Jefe de División de Seguridad y Prevención de la APS, decretará el fin de la emergencia siempre y cuando para su control no haya sido necesario activar los Planes de ámbito superior del puerto. En el caso que se hayan solicitado ayudas externas de intervención, el fin de la emergencia será establecido por el Director emergencias del correspondiente Plan. De todas formas, se estará a lo que establezca el PAU vigente en cada momento.


Si se ha activado el PCF será el Responsable de la Contingencia Ferroviaria el que decreta el fin de la misma, tras comprobar que se encuentra controlada la situación y que está confirmado el correcto funcionamiento de las instalaciones de las infraestructuras ferroviarias para reanudar las circulaciones ferroviarias. Se procederá a informar del retorno a la normalidad a los responsables de circulación correspondientes y al personal de conducción de las composiciones ferroviarias.

Para considerar que la contingencia ha cesado, se deben tener en cuenta las siguientes consideraciones:

- Se debe tener información suficiente de que la situación que ha dado origen a la contingencia ha sido controlada.
- Los Grupos de Actuación y, en su caso, de ayuda Exterior, hayan finalizado su actuación.
- Los heridos o afectados en la situación de contingencia hayan recibido asistencia sanitaria y/o hayan sido evacuados a centros asistenciales.
- Se haya inspeccionado la zona afectada, asegurándose de que la contingencia no haya dado lugar a otro suceso que pudiera originar otra contingencia o peligro.

Cuando se haya declarado el fin de la contingencia, podrán comenzar las actuaciones post-contingencia: trabajos de reparación, limpieza o acciones correctoras que sean necesarias, siendo las principales actuaciones las siguientes:

- Se deberá informar a los mandos inmediatos sobre el alcance de los efectos y consecuencias.
- Se realizarán las eventuales reparaciones de la infraestructura ferroviaria y, en su caso, vial, necesarias.
- Se procederá, en su caso, a la segregación del (de los) vagón (vagones) y/o acondicionamiento del cargamento, según las circunstancias establecidas.

| | | | | |
|---|---|------------------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 45 de 85 |

- Se repondrán o reemplazarán los equipos, materiales de protección y actuación ante contingencias dañados y utilizados por los Grupos de Intervención. Asimismo, se realizará la descontaminación de los equipos empleados en el control de la contingencia.
- Se deberá mantener el control de acceso y el tráfico a la RFPS, tanto ferroviario como vial.
- Se deberá realizar un control de presencia del personal. Cada responsable de un área de trabajo comprobará la presencia del personal a su cargo, informando de cualquier anomalía al CCS.
- Los Grupos de Operaciones e Infraestructuras deberán asegurarse de que todos los dispositivos funcionen con normalidad. Podrá recabar información del Responsable de Circulación del Puerto y del Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APS, para que confirmen el correcto funcionamiento de las instalaciones de las infraestructuras ferroviarias para reanudar las circulaciones ferroviarias.
- El Responsable de Circulación del Puerto informará, cuando esté confirmado, del retorno a la normalidad al Jefe del CTC de la estación de La Salud y a los responsables de circulación correspondientes de Adif, a los Auxiliares de Circulación y al personal de conducción de las composiciones ferroviarias que se encuentren en el Puerto.

Se deberán restaurar prioritariamente los sistemas de señalización y seguridad, reconstruir las áreas afectadas y efectuar los trámites para la reanudación de la actividad ferroportuaria.

El Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APS será el encargado de seguir el protocolo de actuaciones para la investigación de accidentes e incidentes ferroviarios según el procedimiento establecido al efecto en el propio SGSF de la APS, con los datos recogidos y la información suministrada de la contingencia.

3.10.5. ACTUACIONES PRINCIPALES ANTE DIVERSOS TIPOS DE ACCIDENTES E INCIDENTES FERROVIARIOS

Los accidentes e incidentes ferroviarios que dan lugar a las actuaciones que a continuación se describen, han sido analizados en los documentos del proceso de “Análisis, Evaluación y Control de riesgos asociados a la seguridad en la circulación ferroviaria” del SGSF, donde se detalla y especifican los riesgos potenciales que son asociados a los peligros y amenazas relativas a accidentes e incidentes ferroviarios, que pueden ocurrir en la RFPS.


Las actuaciones enumeradas en ningún caso limitarán, o de ningún modo condicionarán, la autoridad del Responsable de la Contingencia Ferroviaria o de los mandos de la APS; más bien, se pretende que ellas sean una guía para ellos.

En todos los casos, será objetivo primordial el rescate, salvamento y evacuación de las personas en peligro o riesgo y el restablecimiento de la normal circulación ferroviaria.

La movilización de los recursos pretenderá los siguientes objetivos:

- La evacuación inmediata de los heridos (en caso de que los hubiera).
- La preparación para la evacuación del personal no necesario en la zona de la contingencia.
- La preservación de las infraestructuras e instalaciones ferroviarias, material rodante ferroviario, bienes portuarios y medio ambiente.
- El restablecimiento del modo normal de la circulación ferroviaria.

Para la buena coordinación de los recursos y la eficacia de las actuaciones, se procurarán compatibilizar las tareas simultáneas siguientes:

| | | | | | | |
|---|---|------------------------------|--|----------|--------|---------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | <table border="1"> <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;">46 de 85</td> </tr> </table> | 1 | Página | 12/2016 |
| 1 | Página | | | | | |
| 12/2016 | 46 de 85 | | | | | |

- Se procurará el abandono/evacuación del personal no imprescindible.
- Se procurará la asignación, en torno al suceso, de áreas de actividad específica, de forma que las diferentes tareas se interfieran lo menos posible.

Para los accidentes que se produzcan en el transporte de MM.PP. se acudirá al criterio de actuación correspondiente al riesgo determinado en el PAU y, en su caso si es necesario, se activará. Como norma general, el CCS en el caso de que se hallen involucradas MM.PP. en la contingencia, tratará de acceder a la información disponible sobre ellas: fichas específicas del producto, fichas de emergencia (FeM), guías de primeros auxilios (GPA), etc., para su distribución inmediata, en caso necesario.


3.10.5.1. ACTUACIONES PRINCIPALES A REALIZAR ANTE ACCIDENTES FERROVIARIOS

A continuación se indica la relación detallada de *Supuestos* por tipo de accidentes ferroviarios que se pueden producir, y cuyas principales actuaciones, para cada uno de ellos, se especifican en el siguiente apartado:

- **S-01. Descarrilamiento del tren:** Accidente que sucede por la salida de la vía del material rodante ferroviario. Comprende los accidentes múltiples originados por descarrilamiento.
- **S-02 Colisión del tren:** Accidente que ocurre por impacto entre vehículos ferroviarios, ya sea de frente, por alcance o de costado. Incluye también las colisiones con obstáculos dentro del gálibo de libre paso. Además, se incluyen las producidas entre vehículos ferroviarios y otro tipo de vehículos (automóvil, camión,...).
- **S-03 Accidentes en Intersecciones Especiales:** Accidente que ocurre por colisión o arrollamiento entre vehículos ferroviarios y de carretera en un lugar habilitado para hacer posible el cruzamiento al mismo nivel de ambas clases de vehículos.
- **S-04 Incendios:** Accidente que sucede por incendio originado en algún elemento del material rodante ferroviario, o propagado a este desde el exterior, durante el servicio de circulación.
- **S-05 Arrollamiento de personas:** Accidente que ocurre por atropello de personas, o colisión contra las mismas, de vehículos ferroviarios en movimiento.
- **S-06 Caídas:** Accidente que se debe a la caída de una o varias personas al exterior de los vehículos ferroviarios en movimiento o al subir o bajar de los mismos, sin dar lugar a arrollamiento.


En las siguientes tablas, se indican, para cada uno de los supuestos anteriores, las principales actuaciones a efectuar, según el orden de realización, quién o quiénes ejecutan la acción y por qué canal o medio se comunica.

Nota: RSCF: Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APS (Responsable de la Contingencia Ferroviaria). RCP: Responsable de Circulación del Puerto.


| | | | | |
|---|---|-----------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 47 de 85 |

S-01. DESCARRILAMIENTO DEL TREN

| ORDEN DE ACCIONES | | EJECUTADA POR | CANAL O MEDIO |
|-------------------|--|---|------------------|
| 1 | Alertar al personal de la zona. Avisar al CCS. Informar sobre el accidente. Actuar con los medios disponibles. No arriesgarse inútilmente. | Persona que detecta el accidente (personal de conducción del tren, personal de circulación, Policía Portuaria, transeúntes, etc.) | Teléfono / Radio |
| 2 | Recoger la mayor información del suceso. Posicionar cámaras del CCTV para comprobación inicial y seguimiento del suceso. | Operador del CCS | Teléfono / Radio |
| 3 | Confirmar la contingencia, si es necesario y no tiene reconocida entidad la persona que detecta el accidente. Avisar a la Policía Portuaria desplazada al lugar para que confirme el accidente. | Operador del CCS | Radio / Teléfono |
| 4 | Confirmar el accidente. Recoger información. Tomar primeras medidas. Informar de los datos anteriores al CCS. | Policía Portuaria | Radio / Teléfono |
| 5 | Valorar inicialmente la situación. | Jefe de Servicio de Policía Portuaria | Teléfono |
| 6 | <ul style="list-style-type: none"> - Comunicar la situación al RSCF. - Recabar la máxima información inicial de la que se disponga y si lo considera necesario, dirigirse al lugar donde se haya producido la contingencia, para su evaluación. - Comunicar la situación al RCP. | <ul style="list-style-type: none"> - Operador del CCS (previa instrucción del Jefe de Servicio de Policía Portuaria) - RSCF - Operador del CCS (previa instrucción del RSCF) | Teléfono |
| 7 | <p>Si la gravedad del suceso lo requiere y/o si están involucradas MM.PP., con derrame o fugas de la mercancía peligrosa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comunicar la situación al Jefe de División de Seguridad y Prevención. - Valorar la situación y su gravedad, clasificar inicialmente la contingencia/emergencia. - Avisar y proponer inicialmente el nivel de emergencia para la activación del PAU. - Proceder según el protocolo de actuación establecido en el PAU. | <ul style="list-style-type: none"> - Operador del CCS (previa instrucción del RSCF) - Jefe de División de Seguridad y Prevención (según lo establecido en el PAU) | Teléfono |
| 8 | <p>Si el suceso ferroviario no tiene gravedad y no están involucradas MM.PP. o si lo están, no existe derrame o fugas de la mercancía peligrosa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Analizar, evaluar y valorar la situación de la contingencia para movilizar los medios necesarios para resolver la contingencia, coordinando las labores relacionadas con la seguridad en la | RSCF | Teléfono |


| | | | | |
|---|---|-----------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 48 de 85 |

| ORDEN DE ACCIONES | | EJECUTADA POR | CANAL O MEDIO |
|-------------------|---|---|-------------------------------|
| | circulación ferroviaria. | | |
| 9 | Si confirmado heridos, llamar al 112 Andalucía | Operador del CCS | Teléfono |
| 10 | Comunicar la situación a los Grupos de Actuación. | Operador del CCS (previa instrucción del RSCF) | Teléfono / Radio |
| 11 | Activar las medidas de protección iniciales a aplicar. | RSCF | Teléfono / Radio |
| 12 | Coordinar los Grupos de Actuación. | RSCF | Teléfono / Radio |
| 13 | Coordinar las actuaciones de lucha directa y operaciones sobre los equipos y sistemas que se desarrollan en el lugar de los hechos, tendentes a controlar la contingencia. | RSCF | Teléfono / Radio |
| 14 | Facilitar el acceso a los Grupos de Actuación. Facilitar a los responsables de los equipos exteriores la información necesaria para acudir al lugar de la contingencia. Alejar del área de intervención a toda persona no esencial y no involucrada en la actuación contra la contingencia, así como a las personas sin las medidas de autoprotección recomendadas. Controlar y señalizar el acceso al lugar del suceso. Controlar el tráfico de vehículos y el movimiento de personas durante la contingencia. | Grupo de Orden y Seguridad | Radio / Teléfono |
| 15 | Llevar a cabo las actuaciones de lucha directa para la supresión de la contingencia, en la zona, sin arriesgarse inútilmente. Rescatar y realizar la evacuación de posibles afectados. | - Grupos de Intervención - Grupo de Orden y Seguridad | Radio / Teléfono |
| 16 | Avisar a los edificios y a las instalaciones colindantes, en posible riesgo, según la gravedad de las consecuencias. | Operador del CCS. En caso de no contactar a través del CCS, se efectuará verbalmente in situ, si es posible, a partir del Grupo de Orden y Seguridad | Teléfono / Verbal |
| 17 | En paralelo a las acciones establecidas, para controlar la contingencia, efectuar las actuaciones siguientes, si proceden: - Informar a los responsables de circulación de Adif. - Prescribir al personal de conducción limitación de velocidad de circulación. - Prescribir marcha a la vista a todos los trenes al paso por la zona del descarrilamiento (en caso de que se pueda circular). - Suprimir cautelarmente el tráfico ferroviario y/o vial. - Informar a los Delegados de Seguridad de la(s) Empresa(s) Ferroviaria(s) afectada(s). - Informar al Delegado de Seguridad de Adif. | - RCP - RCP - RCP - RCP (tráfico ferroviario). Policía Portuaria (tráfico vial). - RSCF - RCP, a través de los Responsables de circulación de Adif. | Teléfono / Telefonema / Radio |
| 18 | Hacer frente a las necesidades logísticas y de gestión | - Grupo de | Teléfono / Radio |

| | | | |
|---|---|-----------------------|--------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 |

| ORDEN DE ACCIONES | | EJECUTADA POR | CANAL O MEDIO |
|-------------------|--|--|--------------------|
| | que se produzcan durante la contingencia y posteriores. Realizar las actividades de carga, transporte y descarga de materiales necesarios en la contingencia. Efectuar las reparaciones y construcciones necesarias. Proceder, en su caso, con medios propios del Puerto, a liberar la vía del tren accidentado. | Operaciones - Grupo de Infraestructuras | |
| 19 | Si no es posible liberar la vía con medios propios, solicitar operaciones de socorro y ayuda a Adif para liberarla. | RSCF | Fax |
| 20 | En el caso que haya que liberar la vía, coordinarse con Adif para liberarla. | Grupo de Operaciones | Teléfono / Radio |
| 21 | Ordenar el fin de la contingencia, tras comprobar que se encuentra controlada la situación. Coordinar las labores de información a los implicados y la investigación del suceso. | RSCF | Teléfono / Radio |
| 22 | Notificar a la CIAF | Operador del CCS | SMS/Teléfono |
| 23 | Notificar al OPPE, en el caso de accidente grave. | RSCF | Correo electrónico |

Nota: Este tipo de accidente puede, en función de la mercancía transportada, generar una serie de consecuencias más graves, originadas por el transporte MM.PP. Por tanto, se acudirá al criterio de actuación correspondiente al riesgo según la clase de mercancía establecido en el PAU y éste se activará, en su caso y se seguirán las actuaciones establecidas en dicho Plan.

| | | | | |
|---|---|-----------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 50 de 85 |

S-02. COLISIÓN DEL TREN

| ORDEN DE ACCIONES | | EJECUTADA POR | CANAL O MEDIO |
|-------------------|--|---|------------------|
| 1 | Alertar al personal de la zona. Avisar al CCS. Informar sobre el accidente. Actuar con los medios disponibles. No arriesgarse inútilmente. | Persona que detecta el accidente (personal de conducción del tren, personal de circulación, Policía Portuaria, transeúntes, etc.) | Teléfono / Radio |
| 2 | Recoger la mayor información del suceso. Posicionar cámaras del CCTV para comprobación inicial y seguimiento del suceso. | Operador del CCS | Teléfono / Radio |
| 3 | Confirmar la contingencia, si es necesario y no tiene reconocida entidad la persona que detecta el accidente. Avisar a la Policía Portuaria desplazada al lugar para que confirme el accidente. | Operador del CCS | Radio / Teléfono |
| 4 | Confirmar el accidente. Recoger información. Tomar primeras medidas. Informar de los datos anteriores al CCS. | Policía Portuaria | Radio / Teléfono |
| 5 | Valorar inicialmente la situación. | Jefe de Servicio de Policía Portuaria | Teléfono |
| 6 | <ul style="list-style-type: none"> - Comunicar la situación al RSCF. - Recabar la máxima información inicial de la que se disponga y si lo considera necesario, dirigirse al lugar donde se haya producido la contingencia, para su evaluación. - Comunicar la situación al RCP. | <ul style="list-style-type: none"> - Operador del CCS (previa instrucción del Jefe de Servicio de Policía Portuaria) - RSCF - Operador del CCS (previa instrucción del RSCF) | Teléfono |
| 7 | <p>Si la gravedad del suceso lo requiere y/o si están involucradas MM.PP., con derrame o fugas de la mercancía peligrosa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comunicar la situación al Jefe de División de Seguridad y Prevención. - Valorar la situación y su gravedad, clasificar inicialmente la contingencia/emergencia. - Avisar y proponer inicialmente el nivel de emergencia para la activación del PAU. - Proceder según el protocolo de actuación establecido en el PAU. | <ul style="list-style-type: none"> - Operador del CCS (previa instrucción del RSCF) - Jefe de División de Seguridad y Prevención (según lo establecido en el PAU) | Teléfono |
| 8 | <p>Si el suceso ferroviario no tiene gravedad y no están involucradas MM.PP. o si lo están, no existe derrame o fugas de la mercancía peligrosa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Analizar, evaluar y valorar la situación de la contingencia para movilizar los medios necesarios para resolver la contingencia, coordinando las labores relacionadas con la seguridad en la | RSCF | Teléfono |



SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA

Ref.: I-SGSF-2.2.1-01

Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla

EDICIÓN


1

12/2016

Página


51 de 85

| ORDEN DE ACCIONES | | EJECUTADA POR | CANAL O MEDIO |
|-------------------|---|---|-------------------------------|
| | circulación ferroviaria. | | |
| 9 | Si confirmado heridos, llamar al 112 Andalucía Si confirmado atrapados, llamar al 112 Andalucía | Operador del CCS | Teléfono |
| 10 | Comunicar la situación a los Grupos de Actuación. | Operador del CCS (previa instrucción del RSCF) | Teléfono / Radio |
| 11 | Activar las medidas de protección iniciales a aplicar. | RSCF | Teléfono / Radio |
| 12 | Coordinar los Grupos de Actuación. | RSCF | Teléfono / Radio |
| 13 | Coordinar las actuaciones de lucha directa y operaciones sobre los equipos y sistemas que se desarrollan en el lugar de los hechos, tendentes a controlar la contingencia. | RSCF | Teléfono / Radio |
| 14 | Facilitar el acceso a los Grupos de Actuación. Facilitar a los responsables de los equipos exteriores la información necesaria para acudir al lugar de la contingencia. Alejar del área de intervención a toda persona no esencial y no involucrada en la actuación contra la contingencia, así como a las personas sin las medidas de autoprotección recomendadas. Controlar y señalizar el acceso al lugar del suceso. Controlar el tráfico de vehículos y el movimiento de personas durante la contingencia. | Grupo de Orden y Seguridad | Radio / Teléfono |
| 15 | Llevar a cabo las actuaciones de lucha directa para la supresión de la contingencia, en la zona, sin arriesgarse inútilmente. Rescatar y realizar la evacuación de posibles afectados. | - Grupos de Intervención - Grupo de Orden y Seguridad | Radio / Teléfono |
| 16 | Avisar a los edificios y a las instalaciones colindantes, en posible riesgo, según la gravedad de las consecuencias. | Operador del CCS. En caso de no contactar a través del CCS, se efectuará verbalmente in situ, si es posible, a partir del Grupo de Orden y Seguridad | Teléfono / Verbal |
| 17 | En paralelo a las acciones establecidas, para controlar la contingencia, efectuar las actuaciones siguientes, si proceden: - Informar a los responsables de circulación de Adif. - Prescribir al personal de conducción limitación de velocidad de circulación. - Prescribir marcha a la vista a todos los trenes al paso por la zona de la colisión (en caso de que se pueda circular). - Suprimir cautelarmente el tráfico ferroviario y/o vial. - Informar a los Delegados de Seguridad de la(s) Empresa(s) Ferroviaria(s) afectada(s). - Informar al Delegado de Seguridad de Adif. | - RCP - RCP - RCP - RCP (tráfico ferroviario). Policía Portuaria (tráfico vial). - RSCF - RCP, a través de los Responsables de circulación de Adif. | Teléfono / Telefonema / Radio |

| | | | |
|---|---|-----------------------|--------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 |
| | | Página 52 de 85 | |

| ORDEN DE ACCIONES | | EJECUTADA POR | CANAL O MEDIO |
|-------------------|---|---|--------------------|
| 18 | Hacer frente a las necesidades logísticas y de gestión que se produzcan durante la contingencia y posteriores. Realizar las actividades de carga, transporte y descarga de materiales necesarios en la contingencia. Efectuar las reparaciones y construcciones necesarias. Proceder, en su caso, con medios propios del Puerto, a liberar la vía del tren accidentado. | - Grupo de Operaciones - Grupo de Infraestructuras | Teléfono / Radio |
| 19 | Si no es posible liberar la vía con medios propios, solicitar operaciones de socorro y ayuda a Adif para liberarla. | RSCF | Fax |
| 20 | En el caso que haya que liberar la vía, coordinarse con Adif para liberarla. | Grupo de Operaciones | Teléfono / Radio |
| 21 | Proceder, en su caso, a liberar los vehículos viales o los objetos implicados en el accidente. | Grupo de Infraestructuras | Teléfono / Radio |
| 22 | Ordenar el fin de la contingencia, tras comprobar que se encuentra controlada la situación. Coordinar las labores de información a los implicados y la investigación del suceso. | RSCF | Teléfono / Radio |
| 23 | Notificar a la CIAF | Operador del CCS | SMS/Teléfono |
| 24 | Notificar al OPPE, en el caso de accidente grave. | RSCF | Correo electrónico |

Nota: Este tipo de accidente puede, en función de la mercancía transportada, generar una serie de consecuencias más graves, originadas por el transporte MM.PP. Por tanto, se acudirá al criterio de actuación correspondiente al riesgo según la clase de mercancía establecido en el PAU y éste se activará, en su caso y se seguirán las actuaciones establecidas en dicho Plan.

| | | | | |
|---|---|-----------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 53 de 85 |

S-03. ACCIDENTES EN INTERSECCIONES ESPECIALES

| ORDEN DE ACCIONES | | EJECUTADA POR | CANAL O MEDIO |
|-------------------|--|---|------------------|
| 1 | Alertar al personal de la zona. Avisar al CCS. Informar sobre el accidente. Actuar con los medios disponibles. No arriesgarse inútilmente. | Persona que detecta el accidente (personal de conducción del tren, personal de circulación, Policía Portuaria, transeúntes, etc.) | Teléfono / Radio |
| 2 | Recoger la mayor información del suceso. Posicionar cámaras del CCTV para comprobación inicial y seguimiento del suceso. | Operador del CCS | Teléfono / Radio |
| 3 | Confirmar la contingencia, si es necesario y no tiene reconocida entidad la persona que detecta el accidente. Avisar a la Policía Portuaria desplazada al lugar para que confirme el accidente. | Operador del CCS | Radio / Teléfono |
| 4 | Confirmar el accidente. Recoger información. Tomar primeras medidas. Informar de los datos anteriores al CCS. | Policía Portuaria | Radio / Teléfono |
| 5 | Valorar inicialmente la situación. | Jefe de Servicio de Policía Portuaria | Teléfono |
| 6 | <ul style="list-style-type: none"> - Comunicar la situación al RSCF. - Recabar la máxima información inicial de la que se disponga y si lo considera necesario, dirigirse al lugar donde se haya producido la contingencia, para su evaluación. - Comunicar la situación al RCP. | <ul style="list-style-type: none"> - Operador del CCS (previa instrucción del Jefe de Servicio de Policía Portuaria) - RSCF - Operador del CCS (previa instrucción del RSCF) | Teléfono |
| 7 | <p>Si la gravedad del suceso lo requiere y/o si están involucradas MM.PP., con derrame o fugas de la mercancía peligrosa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comunicar la situación al Jefe de División de Seguridad y Prevención. - Valorar la situación y su gravedad, clasificar inicialmente la contingencia/emergencia. - Avisar y proponer inicialmente el nivel de emergencia para la activación del PAU. - Proceder según el protocolo de actuación establecido en el PAU. | <ul style="list-style-type: none"> - Operador del CCS (previa instrucción del RSCF) - Jefe de División de Seguridad y Prevención (según lo establecido en el PAU) | Teléfono |
| 8 | <p>Si el suceso ferroviario no tiene gravedad y no están involucradas MM.PP. o si lo están, no existe derrame o fugas de la mercancía peligrosa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Analizar, evaluar y valorar la situación de la contingencia para movilizar los medios necesarios para resolver la contingencia, coordinando las labores relacionadas con la seguridad en la | RSCF | Teléfono |



SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA

Ref.: I-SGSF-2.2.1-01

Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla

EDICIÓN


1

12/2016

Página


54 de 85

| ORDEN DE ACCIONES | | EJECUTADA POR | CANAL O MEDIO |
|-------------------|--|---|-------------------------------|
| | circulación ferroviaria. | | |
| 9 | Si confirmado heridos, llamar al 112 Andalucía Si confirmado atrapados, llamar al 112 Andalucía | Operador del CCS | Teléfono |
| 10 | Comunicar la situación a los Grupos de Actuación. | Operador del CCS (previa instrucción del RSCF) | Teléfono / Radio |
| 11 | Activar las medidas de protección iniciales a aplicar. | RSCF | Teléfono / Radio |
| 12 | Coordinar los Grupos de Actuación. | RSCF | Teléfono / Radio |
| 13 | Coordinar las actuaciones de lucha directa y operaciones sobre los equipos y sistemas que se desarrollan en el lugar de los hechos, tendentes a controlar la contingencia. | RSCF | Teléfono / Radio |
| 14 | Facilitar el acceso a los Grupos de Actuación. Facilitar a los responsables de los equipos exteriores la información necesaria para acudir al lugar de la contingencia. Alejar del área de intervención a toda persona no esencial y no involucrada en la actuación contra la contingencia, así como a las personas sin las medidas de autoprotección recomendadas. Controlar y señalizar el acceso al lugar del suceso. Controlar el tráfico de vehículos y el movimiento de personas durante la contingencia. | Grupo de Orden y Seguridad | Radio / Teléfono |
| 15 | Llevar a cabo las actuaciones de lucha directa para la supresión de la contingencia, en la zona, sin arriesgarse inútilmente. Rescatar y realizar la evacuación de posibles afectados. | - Grupos de Intervención - Grupo de Orden y Seguridad | Radio / Teléfono |
| 16 | Avisar a los edificios y a las instalaciones colindantes, en posible riesgo, según la gravedad de las consecuencias. | Operador del CCS. En caso de no contactar a través del CCS, se efectuará verbalmente in situ, si es posible, a partir del Grupo de Orden y Seguridad | Teléfono / Verbal |
| 17 | En paralelo a las acciones establecidas, para controlar la contingencia, efectuar las actuaciones siguientes, si proceden: - Informar a los responsables de circulación de Adif. - Prescribir al personal de conducción limitación de velocidad de circulación. - Prescribir marcha a la vista a todos los trenes al paso por la zona del accidente (en caso de que se pueda circular). - Suprimir cautelarmente el tráfico ferroviario y/o vial. - Informar a los Delegados de Seguridad de la(s) Empresa(s) Ferroviaria(s) afectada(s). - Informar al Delegado de Seguridad de Adif. | - RCP - RCP - RCP - RCP (tráfico ferroviario). Policía Portuaria (tráfico vial). - RSCF - RCP, a través de los Responsables de circulación de Adif. | Teléfono / Telefonema / Radio |

| | | | | |
|---|---|-----------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 55 de 85 |

| ORDEN DE ACCIONES | | EJECUTADA POR | CANAL O MEDIO |
|-------------------|---|---|--------------------|
| 18 | Hacer frente a las necesidades logísticas y de gestión que se produzcan durante la contingencia y posteriores. Realizar las actividades de carga, transporte y descarga de materiales necesarios en la contingencia. Efectuar las reparaciones y construcciones necesarias. Proceder, en su caso, con medios propios del Puerto, a liberar la vía del tren accidentado. | - Grupo de Operaciones - Grupo de Infraestructuras | Teléfono / Radio |
| 19 | Si no es posible liberar la vía con medios propios, solicitar operaciones de socorro y ayuda a Adif para liberarla. | RSCF | Fax |
| 20 | En el caso que haya que liberar la vía, coordinarse con Adif para liberarla. | Grupo de Operaciones | Teléfono / Radio |
| 21 | Proceder, en su caso, a liberar los vehículos viales o los objetos implicados en el accidente. | Grupo de Infraestructuras | Teléfono / Radio |
| 22 | Ordenar el fin de la contingencia, tras comprobar que se encuentra controlada la situación. Coordinar las labores de información a los implicados y la investigación del suceso. | RSCF | Teléfono / Radio |
| 23 | Notificar a la CIAF | Operador del CCS | SMS/Teléfono |
| 24 | Notificar al OPPE, en el caso de accidente grave. | RSCF | Correo electrónico |

Nota: Este tipo de accidente puede, en función de la mercancía transportada, generar una serie de consecuencias más graves, originadas por el transporte MM.PP. Por tanto, se acudirá al criterio de actuación correspondiente al riesgo según la clase de mercancía establecido en el PAU y éste se activará, en su caso y se seguirán las actuaciones establecidas en dicho Plan.

| | | | | |
|---|---|-----------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 56 de 85 |

S-04. INCENDIOS

| ORDEN DE ACCIONES | | EJECUTADA POR | CANAL O MEDIO |
|-------------------|--|---|------------------|
| 1 | Alertar al personal de la zona. Avisar al CCS. Informar sobre el accidente. Actuar con los medios disponibles. No arriesgarse inútilmente. | Persona que detecta el accidente (personal de conducción del tren, personal de circulación, Policía Portuaria, transeúntes, etc.) | Teléfono / Radio |
| 2 | Recoger la mayor información del suceso. Posicionar cámaras del CCTV para comprobación inicial y seguimiento del suceso. | Operador del CCS | Teléfono / Radio |
| 3 | Confirmar la contingencia, si es necesario y no tiene reconocida entidad la persona que detecta el accidente. Avisar a la Policía Portuaria desplazada al lugar para que confirme el accidente. | Operador del CCS | Radio / Teléfono |
| 4 | Confirmar el accidente. Recoger información. Tomar primeras medidas. Informar de los datos anteriores al CCS. | Policía Portuaria | Radio / Teléfono |
| 5 | Valorar inicialmente la situación. | Jefe de Servicio de Policía Portuaria | Teléfono |
| 6 | <ul style="list-style-type: none"> - Comunicar la situación al RSCF. - Recabar la máxima información inicial de la que se disponga y si lo considera necesario, dirigirse al lugar donde se haya producido la contingencia, para su evaluación. - Comunicar la situación al RCP. | <ul style="list-style-type: none"> - Operador del CCS (previa instrucción del Jefe de Servicio de Policía Portuaria) - RSCF - Operador del CCS (previa instrucción del RSCF) | Teléfono |
| 7 | <p>Si la gravedad del suceso lo requiere y/o si están involucradas MM.PP., con derrame o fugas de la mercancía peligrosa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comunicar la situación al Jefe de División de Seguridad y Prevención. - Valorar la situación y su gravedad, clasificar inicialmente la contingencia/emergencia. - Avisar y proponer inicialmente el nivel de emergencia para la activación del PAU. - Proceder según el protocolo de actuación establecido en el PAU. | <ul style="list-style-type: none"> - Operador del CCS (previa instrucción del RSCF) - Jefe de División de Seguridad y Prevención (según lo establecido en el PAU) | Teléfono |
| 8 | <p>Si el suceso ferroviario no tiene gravedad y no están involucradas MM.PP. o si lo están, no existe derrame o fugas de la mercancía peligrosa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Analizar, evaluar y valorar la situación de la contingencia para movilizar los medios necesarios para resolver la contingencia, coordinando las labores relacionadas con la seguridad en la | RSCF | Teléfono |



SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA

Ref.: I-SGSF-2.2.1-01

Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla

EDICIÓN


1

12/2016

Página


57 de 85

| ORDEN DE ACCIONES | | EJECUTADA POR | CANAL O MEDIO |
|-------------------|--|---|-------------------------------|
| | circulación ferroviaria. | | |
| 9 | Si confirmado incendio, llamar al 112 Andalucía. Si confirmado heridos, llamar al 112 Andalucía. | Operador del CCS | Teléfono |
| 10 | Comunicar la situación a los Grupos de Actuación. | Operador del CCS (previa instrucción del RSCF) | Teléfono / Radio |
| 11 | Activar las medidas de protección iniciales a aplicar. | RSCF | Teléfono / Radio |
| 12 | Coordinar los Grupos de Actuación. | RSCF | Teléfono / Radio |
| 13 | Coordinar las actuaciones de lucha directa y operaciones sobre los equipos y sistemas que se desarrollan en el lugar de los hechos, tendentes a controlar la contingencia. | RSCF | Teléfono / Radio |
| 14 | Facilitar el acceso a los Grupos de Actuación. Facilitar a los responsables de los equipos exteriores la información necesaria para acudir al lugar de la contingencia. Alejar del área de intervención a toda persona no esencial y no involucrada en la actuación contra la contingencia, así como a las personas sin las medidas de autoprotección recomendadas. Controlar y señalizar el acceso al lugar del suceso. Controlar el tráfico de vehículos y el movimiento de personas durante la contingencia. | Grupo de Orden y Seguridad | Radio / Teléfono |
| 15 | Llevar a cabo las actuaciones de lucha directa para la supresión de la contingencia, en la zona, sin arriesgarse inútilmente. Rescatar y realizar la evacuación de posibles afectados. | - Grupos de Intervención - Grupo de Orden y Seguridad | Radio / Teléfono |
| 16 | Avisar a los edificios y a las instalaciones colindantes, en posible riesgo, según la gravedad de las consecuencias y de la evolución del incendio y de posibles explosiones. | Operador del CCS. En caso de no contactar a través del CCS, se efectuará verbalmente in situ, si es posible, a partir del Grupo de Orden y Seguridad | Teléfono / Verbal |
| 17 | En paralelo a las acciones establecidas, para controlar la contingencia, efectuar las actuaciones siguientes, si proceden: - Orden de detención inmediata del tren, en todo caso, procediendo a aislar los vehículos siniestrados, separándolos de los demás. - Informar a los responsables de circulación de Adif. - Prescribir al personal de conducción limitación de velocidad de circulación. - Prescribir marcha a la vista a todos los trenes al paso por la zona del accidente (en caso de que se pueda circular). - Suprimir cautelarmente el tráfico ferroviario y/o vial. - Informar a los Delegados de Seguridad de la(s) Empresa(s) Ferroviaria(s) afectada(s). | - RCP (Orden de detención). Personal de conducción (Detención del tren). - RCP - RCP - RCP - RCP (tráfico ferroviario). Policía Portuaria (tráfico vial). - RSCF | Teléfono / Telefonema / Radio |

| | | | |
|---|---|------------------------------|--------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 |
| | | Página 58 de 85 | |

| ORDEN DE ACCIONES | | EJECUTADA POR | CANAL O MEDIO |
|-------------------|---|---|--------------------|
| | - Informar al Delegado de Seguridad de Adif. | - RCP, a través de los Responsables de circulación de Adif. | |
| 18 | Hacer frente a las necesidades logísticas y de gestión que se produzcan durante la contingencia y posteriores. Realizar las actividades de carga, transporte y descarga de materiales necesarios en la contingencia. Efectuar las reparaciones y construcciones necesarias. Proceder, en su caso, con medios propios del Puerto, a liberar la vía del tren accidentado. | - Grupo de Operaciones - Grupo de Infraestructuras | Teléfono / Radio |
| 19 | Si no es posible liberar la vía con medios propios, solicitar operaciones de socorro y ayuda a Adif para liberarla. | RSCF | Fax |
| 20 | En el caso que haya que liberar la vía, coordinarse con Adif para liberarla. | Grupo de Operaciones | Teléfono / Radio |
| 21 | Proceder, en su caso, a liberar los vehículos viales o los objetos implicados en el incendio. | Grupo de Operaciones | Teléfono / Radio |
| 22 | Ordenar el fin de la contingencia, tras comprobar que se encuentra controlada la situación. Coordinar las labores de información a los implicados y la investigación del suceso. | RSCF | Teléfono / Radio |
| 23 | Notificar a la CIAF | Operador del CCS | SMS/Teléfono |
| 24 | Notificar al OPPE, en el caso de accidente grave. | RSCF | Correo electrónico |

Nota: Este tipo de accidente puede, en función de la mercancía transportada, generar una serie de consecuencias más graves, originadas por el transporte MM.PP. Por tanto, se acudirá al criterio de actuación correspondiente al riesgo según la clase de mercancía establecido en el PAU y éste se activará, en su caso y se seguirán las actuaciones establecidas en dicho Plan.

| | | | | |
|---|---|-----------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 59 de 85 |

S-05. ARROLLAMIENTO DE PERSONAS

| ORDEN DE ACCIONES | | EJECUTADA POR | CANAL O MEDIO |
|-------------------|--|---|------------------|
| 1 | Alertar al personal de la zona. Avisar al CCS. Informar sobre el accidente. Actuar con los medios disponibles. No arriesgarse inútilmente. | Persona que detecta el accidente (personal de conducción del tren, personal de circulación, Policía Portuaria, transeúntes, etc.) | Teléfono / Radio |
| 2 | Recoger la mayor información del suceso. Posicionar cámaras del CCTV para comprobación inicial y seguimiento del suceso. | Operador del CCS | Teléfono / Radio |
| 3 | Confirmar la contingencia, si es necesario y no tiene reconocida entidad la persona que detecta el accidente. Avisar a la Policía Portuaria desplazada al lugar para que confirme el accidente. | Operador del CCS | Radio / Teléfono |
| 4 | Confirmar el accidente. Recoger información. Tomar primeras medidas. Informar de los datos anteriores al CCS. | Policía Portuaria | Radio / Teléfono |
| 5 | Valorar inicialmente la situación. | Jefe de Servicio de Policía Portuaria | Teléfono |
| 6 | <ul style="list-style-type: none"> - Comunicar la situación al RSCF. - Recabar la máxima información inicial de la que se disponga y si lo considera necesario, dirigirse al lugar donde se haya producido la contingencia, para su evaluación. - Comunicar la situación al RCP. | <ul style="list-style-type: none"> - Operador del CCS (previa instrucción del Jefe de Servicio de Policía Portuaria) - RSCF - Operador del CCS (previa instrucción del RSCF) | Teléfono |
| 7 | <p>Si la gravedad del suceso lo requiere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comunicar la situación al Jefe de División de Seguridad y Prevención. - Valorar la situación y su gravedad, clasificar inicialmente la contingencia/emergencia. - Avisar y proponer inicialmente el nivel de emergencia para la activación del PAU. - Proceder según el protocolo de actuación establecido en el PAU. | <ul style="list-style-type: none"> - Operador del CCS (previa instrucción del RSCF) - Jefe de División de Seguridad y Prevención (según lo establecido en el PAU) | Teléfono |
| 8 | <p>Si el suceso ferroviario no tiene gravedad:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Analizar, evaluar y valorar la situación de la contingencia para movilizar los medios necesarios para resolver la contingencia, coordinando las labores relacionadas con la seguridad en la circulación ferroviaria. | RSCF | Teléfono |
| 9 | Si confirmado heridos, llamar al 112 Andalucía | Operador del CCS | Teléfono |
| 10 | Comunicar la situación a los Grupos de Actuación necesarios. | Operador del CCS (previa instrucción del | Teléfono / Radio |



SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA

Ref.: I-SGSF-2.2.1-01

Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla


EDICIÓN

1

12/2016

Página
60 de 85

| ORDEN DE ACCIONES | | EJECUTADA POR | CANAL O MEDIO |
|-------------------|--|--|-------------------------------|
| | | RSCF) | |
| 11 | Coordinar las actuaciones de lucha directa y operaciones que se desarrollan en el lugar de los hechos, tendentes a controlar la contingencia. | RSCF | Teléfono / Radio |
| 12 | Facilitar el acceso a los Grupos de Actuación. Facilitar a los responsables de los equipos exteriores la información necesaria para acudir al lugar de la contingencia. Alejar del área de intervención a toda persona no esencial y no involucrada en la actuación contra la contingencia, así como a las personas sin las medidas de autoprotección recomendadas. Controlar y señalizar el acceso al lugar del suceso. Controlar el tráfico de vehículos y el movimiento de personas durante la contingencia. | Grupo de Orden y Seguridad | Radio / Teléfono |
| 13 | Llevar a cabo las actuaciones de lucha directa para la supresión de la contingencia, en la zona, sin arriesgarse inútilmente. Rescatar y realizar la evacuación de posibles afectados. | - Grupos de Intervención - Grupo de Orden y Seguridad | Radio / Teléfono |
| 14 | En paralelo a las acciones establecidas, para controlar la contingencia, efectuar las actuaciones siguientes, si proceden: - Orden de detención inmediata del tren. - Informar a los responsables de circulación de Adif. - Prescribir al personal de conducción limitación de velocidad de circulación. - Prescribir marcha a la vista a todos los trenes al paso por la zona del arrollamiento (en caso de que se pueda circular). - Suprimir cautelarmente el tráfico ferroviario y/o vial. - Informar a los Delegados de Seguridad de la(s) Empresa(s) Ferroviaria(s) afectada(s). - Informar al Delegado de Seguridad de Adif. | - RCP (Orden de detención). Personal de conducción (Detención del tren). - RCP - RCP - RCP - RCP (tráfico ferroviario). Policía Portuaria (tráfico vial). - RSCF - RCP, a través de los Responsables de circulación de Adif. | Teléfono / Telefonema / Radio |
| 15 | Hacer frente a las necesidades logísticas y de gestión que se produzcan durante la contingencia y posteriores. | - Grupo de Operaciones | Teléfono / Radio |
| 16 | Ordenar el fin de la contingencia, tras comprobar que se encuentra controlada la situación. Coordinar las labores de información a los implicados y la investigación del suceso. | RSCF | Teléfono / Radio |
| 17 | Notificar a la CIAF | Operador del CCS | SMS/Teléfono |
| 18 | Notificar al OPPE, en el caso de accidente grave. | RSCF | Correo electrónico |

| | | | | |
|---|---|-----------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 61 de 85 |

S-06. CAÍDAS

| ORDEN DE ACCIONES | | EJECUTADA POR | CANAL O MEDIO |
|-------------------|--|---|------------------|
| 1 | Alertar al personal de la zona. Avisar al CCS. Informar sobre el accidente. Actuar con los medios disponibles. No arriesgarse inútilmente. | Persona que detecta el accidente (personal de conducción del tren, personal de circulación, Policía Portuaria, transeúntes, etc.) | Teléfono / Radio |
| 2 | Recoger la mayor información del suceso. Posicionar cámaras del CCTV para comprobación inicial y seguimiento del suceso. | Operador del CCS | Teléfono / Radio |
| 3 | Confirmar la contingencia, si es necesario y no tiene reconocida entidad la persona que detecta el accidente. Avisar a la Policía Portuaria desplazada al lugar para que confirme el accidente. | Operador del CCS | Radio / Teléfono |
| 4 | Confirmar el accidente. Recoger información. Tomar primeras medidas. Informar de los datos anteriores al CCS. | Policía Portuaria | Radio / Teléfono |
| 5 | Valorar inicialmente la situación. | Jefe de Servicio de Policía Portuaria | Teléfono |
| 6 | <ul style="list-style-type: none"> - Comunicar la situación al RSCF. - Recabar la máxima información inicial de la que se disponga y si lo considera necesario, dirigirse al lugar donde se haya producido la contingencia, para su evaluación. - Comunicar la situación al RCP. | <ul style="list-style-type: none"> - Operador del CCS (previa instrucción del Jefe de Servicio de Policía Portuaria) - RSCF - Operador del CCS (previa instrucción del RSCF) | Teléfono |
| 7 | <p>Si la gravedad del suceso lo requiere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comunicar la situación al Jefe de División de Seguridad y Prevención. - Valorar la situación y su gravedad, clasificar inicialmente la contingencia/emergencia. - Avisar y proponer inicialmente el nivel de emergencia para la activación del PAU. - Proceder según el protocolo de actuación establecido en el PAU. | <ul style="list-style-type: none"> - Operador del CCS (previa instrucción del RSCF) - Jefe de División de Seguridad y Prevención (según lo establecido en el PAU) | Teléfono |
| 8 | <p>Si el suceso ferroviario no tiene gravedad:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Analizar, evaluar y valorar la situación de la contingencia para movilizar los medios necesarios para resolver la contingencia, coordinando las labores relacionadas con la seguridad en la circulación ferroviaria. | RSCF | Teléfono |
| 9 | Si confirmado heridos, llamar al 112 Andalucía. | Operador del CCS | Teléfono |
| 10 | Activar las medidas de protección iniciales a aplicar. | RSCF | Teléfono |



SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA

Ref.: I-SGSF-2.2.1-01

Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla

EDICIÓN

1

12/2016


Página

62 de 85

| ORDEN DE ACCIONES | | EJECUTADA POR | CANAL O MEDIO |
|-------------------|---|--|-------------------------------|
| 11 | Comunicar la situación a los Grupos de Actuación necesarios. | Operador del CCS (previa instrucción del RSCF) | Teléfono / Radio |
| 12 | Coordinar las actuaciones de lucha directa y operaciones que se desarrollan en el lugar de los hechos, tendentes a controlar la contingencia. | RSCF | Teléfono / Radio |
| 13 | Facilitar el acceso a los Grupos de Actuación. Facilitar a los responsables de los equipos exteriores la información necesaria para acudir al lugar de la contingencia. Alejar del área de intervención a toda persona no esencial y no involucrada en la actuación contra la contingencia, así como a las personas sin las medidas de autoprotección recomendadas. Controlar y señalizar el acceso al lugar del suceso. Controlar el tráfico de vehículos y el movimiento de personas durante la contingencia. | Grupo de Orden y Seguridad | Radio / Teléfono |
| 14 | Llevar a cabo las actuaciones de lucha directa para la supresión de la contingencia, en la zona, sin arriesgarse inútilmente. Rescatar y realizar la evacuación de posibles afectados. | - Grupos de Intervención - Grupo de Orden y Seguridad | Radio / Teléfono |
| 15 | En paralelo a las acciones establecidas para controlar la contingencia, efectuar las actuaciones siguientes, si proceden: - Orden de detención inmediata del tren. - Informar a los responsables de circulación de Adif. - Prescribir al personal de conducción limitación de velocidad de circulación. - Prescribir marcha a la vista a todos los trenes al paso por la zona del accidente (en caso de que se pueda circular). - Suprimir cautelarmente el tráfico ferroviario y/o vial. - Informar a los Delegados de Seguridad de la(s) Empresa(s) Ferroviaria(s) afectada(s). - Informar al Delegado de Seguridad de Adif. - Si la caída la ha sufrido el personal de conducción, | - RCP (Orden de detención). Personal de conducción (Detención del tren, si los daños por la caída se lo permiten). - RCP - RCP - RCP - RCP (tráfico ferroviario). Policía Portuaria (tráfico vial). - RSCF - RCP, a través de los Responsables de circulación de Adif. - RSCF | Teléfono / Telefonema / Radio |



| ORDEN DE ACCIONES | | EJECUTADA POR | CANAL O MEDIO |
|-------------------|--|--|--------------------|
| | <p>valorar si puede seguir en su puesto y efectuando sus funciones correctamente. En caso de que no pueda seguir ejerciendo la conducción, avisar a la Empresa Ferroviaria, para que realicen el relevo correspondiente del personal.</p> <p>- Si la caída la ha sufrido el auxiliar de circulación que acompaña a la composición del tren, valorar si puede seguir en su puesto y efectuando sus funciones correctamente. En caso de que no pueda seguir ejerciendo las labores de dicho personal de circulación, avisar a la Empresa Ferroviaria, para que realice el relevo correspondiente del personal.</p> | - RSCF | |
| 16 | <p>En caso de que el personal de conducción y/o el auxiliar de circulación no puedan seguir realizando su labor, deberá hacer frente a las necesidades logísticas y de gestión que se produzcan durante la contingencia, para movilizar el tren y liberar la vía ferroviaria.</p> <p>Proceder, en su caso, con medios propios del Puerto, a liberar la vía del tren.</p> | - Grupo de Operaciones - Grupo de Infraestructuras. | Teléfono / Radio |
| 17 | Si no es posible liberar la vía con medios propios, solicitar operaciones de socorro y ayuda a Adif para liberarla. | RSCF | Fax |
| 18 | En el caso que haya que liberar la vía, coordinarse con Adif para liberarla. | Grupo de Operaciones | Teléfono / Radio |
| 19 | Ordenar el fin de la contingencia, tras comprobar que se encuentra controlada la situación. Coordinar las labores de información a los implicados y la investigación del suceso. | RSCF | Teléfono / Radio |
| 20 | Notificar a la CIAF, en el caso de que las consecuencias sean más graves. | Operador del CCS | SMS/Teléfono |
| 21 | Notificar al OPPE, en el caso de que las consecuencias sean más graves. | RSCF | Correo electrónico |

| | | | | |
|---|---|------------------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 64 de 85 |


3.10.5.2. ACTUACIONES PRINCIPALES A REALIZAR ANTE INCIDENTES FERROVIARIOS

A continuación se indica la relación detallada de supuestos por tipo de incidentes ferroviarios que se pueden producir, y cuyas principales actuaciones, para cada uno de ellos, se especifican en el siguiente apartado:

- **S-07 Descomposición del cargamento en plena vía:** Incidente que consiste en la descomposición del cargamento que lleva la composición ferroviaria durante el transporte de la misma por la RFPS, con posibilidad de caída del mismo, así como daños a personas, a la infraestructura ferroviaria, material rodante, al medio ambiente y a otros (vehículos viales, pavimento vía, etc.).
- **S-08 Detención del tren en plena vía:** Incidente que ocurre por una detención prolongada del tren en plena vía por causas técnicas.
- **S-09 Invasión de la vía de circulación, de vías contiguas o de la zona de gálibo ferroviario:** Incidente que sucede por estar interceptada la vía de circulación, las vías contiguas o de la zona de gálibo ferroviario por cualquier circunstancia (vehículos que interceptan las vías, obstáculos en la vía, roturas de carril, fuerte temporal de agua o viento, por ocupación irregular de la misma por colectivos sociales con motivos de reivindicaciones, etc.).
- **S-10 Incidentes en transportes excepcionales ferroviarios:** Incidente que sucede cuando hay alguna incidencia que ha ocurrido con los transportes excepcionales ferroviarios. Estos son reconocidos como excepcionales cuando presentan dificultades especiales debido a sus dimensiones, peso o acondicionamiento, teniendo en cuenta la infraestructura ferroviaria o los vagones que se van a utilizar y que, por este hecho, no pueden ser admitidos más que en condiciones técnicas o de explotación especiales.
- **S-11 Conato de colisión:** Incidente que ocurre cuando se da la posibilidad inmediata de que se produzca una colisión entre vehículos ferroviarios, entre vehículos ferroviarios y otro tipo de vehículos (automóvil, camión,...) y entre vehículos ferroviarios y obstáculos dentro del gálibo de libre paso.
- **S-12. Rebase de señal o rebase de incumplimiento de indicaciones:** Incidente que sucede cuando la composición ferroviaria sobrepasa una indicación de parada de una señal o realiza un incumplimiento de las indicaciones dadas por el personal de circulación y/o por la Policía Portuaria.

En las siguientes tablas, se indican, para cada uno de los supuestos anteriores, las principales actuaciones a efectuar, según el orden de realización, quién o quiénes ejecutan la acción y por qué vía o medio se realiza.

Nota: RSCF: Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APS (Responsable de la Contingencia Ferroviaria). RCP: Responsable de Circulación del Puerto.

| | | | | |
|---|---|-----------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 65 de 85 |

S-07. DESCOMPOSICIÓN DEL CARGAMENTO EN PLENA VÍA

| ORDEN DE ACCIONES | | EJECUTADA POR | CANAL O MEDIO |
|-------------------|--|---|------------------|
| 1 | Alertar al personal de la zona. Avisar al CCS. Informar sobre el incidente. Actuar con los medios disponibles. No arriesgarse inútilmente. | Persona que detecta el incidente (personal de conducción del tren, personal de circulación, Policía Portuaria, transeúntes, etc.) | Teléfono / Radio |
| 2 | Recoger la mayor información del suceso. Posicionar cámaras del CCTV para comprobación inicial y seguimiento del suceso. | Operador del CCS | Teléfono / Radio |
| 3 | Confirmar el incidente, si es necesario y no tiene reconocida entidad la persona que detecta el incidente. Avisar a la Policía Portuaria desplazada al lugar para que confirme el incidente. | Operador del CCS | Radio / Teléfono |
| 4 | Confirmar el incidente. Recoger información. Tomar primeras medidas. Informar de los datos anteriores al CCS. | Policía Portuaria | Radio / Teléfono |
| 5 | Valorar inicialmente la situación. | Jefe de Servicio de Policía Portuaria | Teléfono |
| 6 | <ul style="list-style-type: none"> - Comunicar la situación al RSCF. - Recabar la máxima información inicial de la que se disponga y si lo considera necesario, dirigirse al lugar donde se haya producido la contingencia, para su evaluación. - Comunicar la situación al RCP. | <ul style="list-style-type: none"> - Operador del CCS (previa instrucción del Jefe de Servicio de Policía Portuaria) - RSCF - Operador del CCS (previa instrucción del RSCF) | Teléfono |
| 7 | <p>Si la gravedad del suceso lo requiere y/o si están involucradas MM.PP.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comunicar la situación al Jefe de División de Seguridad y Prevención. - Valorar la situación y su gravedad, clasificar inicialmente la contingencia/emergencia. - Avisar y proponer una alerta ante una posible emergencia. En caso necesario, activar el PAU. - Proceder según el protocolo de actuación establecido en el PAU. | <ul style="list-style-type: none"> - Operador del CCS (previa instrucción del RSCF) - Jefe de División de Seguridad y Prevención (según lo establecido en el PAU) | Teléfono |
| 8 | <p>Si el suceso ferroviario no tiene gravedad y no están involucradas MM.PP. o si lo están, no existe derrame o fugas de la mercancía peligrosa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Analizar, evaluar y valorar la situación de la contingencia para movilizar los medios necesarios para resolver la contingencia, coordinando las labores relacionadas con la seguridad en la circulación ferroviaria. | RSCF | Teléfono |



SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA

Ref.: I-SGSF-2.2.1-01

Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla


EDICIÓN

1

12/2016

Página
66 de 85


| ORDEN DE ACCIONES | | EJECUTADA POR | CANAL O MEDIO |
|-------------------|--|--|-------------------------------|
| 9 | Comunicar la situación a los Grupos de Actuación. | Operador del CCS (previa instrucción del RSCF) | Teléfono / Radio |
| 10 | Activar las medidas de protección iniciales a aplicar. | RSCF | Teléfono / Radio |
| 11 | Coordinar los Grupos de Actuación. | RSCF | Teléfono / Radio |
| 12 | Coordinar las actuaciones de lucha directa y operaciones sobre los equipos y sistemas que se desarrollan en el lugar de los hechos, tendentes a controlar la contingencia. | RSCF | Teléfono / Radio |
| 13 | Si es necesario, por la gravedad de lo sucedido, facilitar el acceso a los Grupos de Actuación. Facilitar a los responsables de los equipos exteriores de ayuda la información necesaria para acudir al lugar de la contingencia. Alejar del área de intervención a toda persona no esencial y no involucrada en la actuación contra la contingencia, así como a las personas sin las medidas de autoprotección recomendadas. Controlar y señalizar el acceso al lugar del suceso. Controlar el tráfico de vehículos y el movimiento de personas durante la contingencia. | Grupo de Orden y Seguridad | Radio / Teléfono |
| 14 | En caso de que las consecuencias del incidente sean más graves y deriven en un accidente, y sea necesario: Llevar a cabo las actuaciones de lucha directa para la supresión de la contingencia, en la zona, sin arriesgarse inútilmente. Rescatar y realizar la evacuación de posibles afectados. | - Grupos de Intervención - Grupo de Orden y Seguridad | Radio / Teléfono |
| 15 | Avisar a los edificios y a las instalaciones colindantes, en posible riesgo, según la gravedad de las consecuencias y del tipo de mercancía implicada. | Operador del CCS. En caso de no contactar a través del CCS, se efectuará verbalmente in situ, si es posible, a partir del Grupo de Orden y Seguridad | Teléfono / Verbal |
| 16 | En paralelo a las acciones establecidas, para controlar la contingencia, efectuar las actuaciones siguientes, si proceden: - Orden de detención inmediata del tren. - Informar a los responsables de circulación de Adif. - Decidir la segregación del (los) vagón(es) y/o acondicionamiento del cargamento, según las circunstancias establecidas. - Prescribir al personal de conducción limitación de velocidad de circulación. - Prescribir marcha a la vista a todos los trenes al paso por la zona del incidente (en caso de que se pueda circular). | - RCP (Orden de detención). Personal de conducción (Detención del tren). - RCP - RCP - RCP | Teléfono / Telefonema / Radio |

| | | | |
|---|---|-----------------------|--------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 |
| | | Página 67 de 85 | |

| ORDEN DE ACCIONES | | EJECUTADA POR | CANAL O MEDIO |
|-------------------|--|---|--------------------|
| | <ul style="list-style-type: none"> - Suprimir cautelarmente el tráfico ferroviario y/o vial. - Informar a los Delegados de Seguridad de la(s) Empresa(s) Ferroviaria(s) afectada(s). - Informar al Delegado de Seguridad de Adif. | <ul style="list-style-type: none"> - RCP (tráfico ferroviario). Policía Portuaria (tráfico vial). - RSCF - RCP, a través de los Responsables de circulación de Adif. | |
| 17 | <p>Hacer frente a las necesidades logísticas y de gestión que se produzcan durante el incidente.</p> <p>Realizar las actividades de carga, transporte y descarga de materiales necesarios en el incidente. Efectuar las reparaciones y construcciones necesarias (en caso de que afecten a la infraestructura ferroviaria). Proceder, en su caso, con medios propios del Puerto, a liberar la vía.</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Grupo de Operaciones - Grupo de Infraestructuras | Teléfono / Radio |
| 18 | Si no es posible liberar la vía con medios propios, solicitar operaciones de socorro y ayuda a Adif para liberarla. | RSCF | Fax |
| 19 | En el caso que haya que liberar la vía, coordinarse con Adif para liberarla. | Grupo de Operaciones | Teléfono / Radio |
| 20 | Ordenar el fin de la contingencia, tras comprobar que se encuentra controlada la situación. Coordinar las labores de información a los implicados y la investigación del suceso. | RSCF | Teléfono / Radio |
| 21 | Notificar a la CIAF, solo en el caso de que ocurran incidencias más graves. | Operador del CCS | SMS/Teléfono |
| 22 | Notificar al OPPE, solo en el caso de que ocurran incidencias más graves. | RSCF | Correo electrónico |

Nota: Este tipo de incidente puede, en función de la mercancía transportada, generar una serie de consecuencias más graves, originadas principalmente por el transporte de MM.PP. Por tanto, se acudirá al criterio de actuación correspondiente al riesgo según la clase de mercancía establecido en el PAU y éste se activará, en su caso y se seguirán las actuaciones establecidas en dicho Plan.

Asimismo, este tipo de incidente puede derivar, por la caída del cargamento, en incidencias más graves, ocasionando daños a personas, a la infraestructura ferroviaria, material rodante, al medio ambiente y a otros (vehículos de carretera, pavimento de la carretera, etc.).

| | | | | |
|---|---|-----------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 68 de 85 |

S-08. DETENCIÓN DEL TREN EN PLENA VÍA

| ORDEN DE ACCIONES | | EJECUTADA POR | CANAL O MEDIO |
|-------------------|---|---|------------------|
| 1 | Alertar al personal de la zona. Avisar al CCS. Informar sobre el incidente. Actuar con los medios disponibles. No arriesgarse inútilmente. | Persona que detecta el incidente (personal de conducción del tren, personal de circulación, Policía Portuaria, transeúntes, etc.) | Teléfono / Radio |
| 2 | Recoger la mayor información del suceso. Posicionar cámaras del CCTV para comprobación inicial y seguimiento del suceso. | Operador del CCS | Teléfono / Radio |
| 3 | Confirmar el incidente, si es necesario y no tiene reconocida entidad la persona que detecta el incidente. Avisar a la Policía Portuaria desplazada al lugar para que confirme el incidente. | Operador del CCS | Radio / Teléfono |
| 4 | Confirmar el incidente. Recoger información. Tomar primeras medidas. Informar de los datos anteriores al CCS. | Policía Portuaria | Radio / Teléfono |
| 5 | Valorar inicialmente la situación. | Jefe de Servicio de Policía Portuaria | Teléfono |
| 6 | <ul style="list-style-type: none"> - Comunicar la situación al RSCF. - Recabar la máxima información inicial de la que se disponga y si lo considera necesario, dirigirse al lugar donde se haya producido la contingencia, para su evaluación. - Comunicar la situación al RCP. | <ul style="list-style-type: none"> - Operador del CCS (previa instrucción del Jefe de Servicio de Policía Portuaria) - RSCF - Operador del CCS (previa instrucción del RSCF) | Teléfono |
| 7 | Si la gravedad del suceso lo requiere y/o si están involucradas MM.PP., con derrame o fugas de la mercancía peligrosa: <ul style="list-style-type: none"> - Comunicar la situación al Jefe de División de Seguridad y Prevención. - Valorar la situación y su gravedad. Si es necesario, avisar y proponer una alerta ante una posible emergencia. - Proceder según el protocolo de actuación establecido en el PAU. | <ul style="list-style-type: none"> - Operador del CCS (previa instrucción del RSCF) - Jefe de División de Seguridad y Prevención (según lo establecido en el PAU) | Teléfono |
| 8 | Si las consecuencias fuesen más graves se podría tratar como uno de los accidentes identificados en los apartados anteriores y se seguirían las acciones establecidas para ellos. | RSCF | Teléfono |
| 9 | Si el suceso ferroviario no tiene gravedad y no están involucradas MM.PP. o si lo están, no existe derrame o fugas de la mercancía peligrosa: <ul style="list-style-type: none"> - Analizar, evaluar y valorar la situación de la contingencia para movilizar los medios necesarios | RSCF | Teléfono |



**SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD
FERROVIARIA**

Ref.: I-SGSF-2.2.1-01

Plan de Contingencias Ferroviario de la
red ferroviaria del Puerto de Sevilla


EDICIÓN

1

12/2016

Página
69 de 85

| ORDEN DE ACCIONES | | EJECUTADA POR | CANAL O MEDIO |
|-------------------|--|---|-------------------------------|
| | para resolver la contingencia, coordinando las labores relacionadas con la seguridad en la circulación ferroviaria. | | |
| 10 | Comunicar la situación al Grupo de Operaciones y al Grupo de Orden y Seguridad y, si es necesario, al Grupo de Infraestructuras | Operador del CCS (previa instrucción del RSCF) | Teléfono / Radio |
| 11 | Activar las medidas de protección iniciales a aplicar. | RSCF | Teléfono / Radio |
| 12 | Controlar y señalizar el acceso al lugar del incidente, principalmente cuando afecte a cruces con la circulación vial. Controlar el tráfico de vehículos y el movimiento de personas durante el incidente. | Grupo de Orden y Seguridad | Radio / Teléfono |
| 13 | Coordinar los Servicios de los Grupo de Operaciones, Infraestructuras, y Orden y Seguridad. | RSCF | Teléfono / Radio |
| 14 | <p>En paralelo a las acciones establecidas para controlar la situación, efectuar las actuaciones siguientes, si proceden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Informar a los responsables de circulación de Adif. - Prescribir marcha a la vista a todos los trenes al paso por la zona del incidente (si se puede circular). - Suprimir cautelarmente el tráfico ferroviario y/o vial. <ul style="list-style-type: none"> - Interrumpir la circulación por la vía contigua, ante la sospecha de que pueda estar interceptada. - Asegurarse de la inmovilidad del tren. - Informar al Delegado de Seguridad de la Empresa Ferroviaria afectada. | <ul style="list-style-type: none"> - RCP - RCP - RCP (tráfico ferroviario). Policía Portuaria (tráfico vial). - RCP - RCP (asegurarse de la inmovilidad). La inmovilidad es efectuada por el personal de conducción. - RSCF | Teléfono / Telefonema / Radio |
| 15 | <p>Hacer frente a las necesidades logísticas y de gestión que se produzcan durante la contingencia y posteriores.</p> <p>Realizar las actividades de carga, transporte y descarga de materiales necesarios en la contingencia. Efectuar las reparaciones y construcciones necesarias (en caso de que afecten a la infraestructura ferroviaria). Proceder, en su caso, con medios propios del Puerto, a liberar la vía del tren accidentado.</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Grupo de Operaciones - Grupo de Infraestructuras | Teléfono / Radio |
| 16 | Si no es posible liberar la vía con medios propios, solicitar operaciones de socorro y ayuda a Adif para liberarla. | RSCF | Fax |
| 17 | En el caso que haya que liberar la vía, coordinarse con Adif para liberarla. | Grupo de Operaciones | Teléfono / Radio |
| 18 | Proceder, en su caso, a liberar los vehículos viales o los objetos implicados que puedan haber originado la detención de la composición ferroviaria. | <ul style="list-style-type: none"> - Grupo de Infraestructuras - Grupo de Orden y Seguridad | Radio / Teléfono |

| | | | | |
|---|---|-----------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 70 de 85 |

S-09. INVASIÓN DE LA VÍA DE CIRCULACIÓN, DE VÍAS CONTIGUAS O DE LA ZONA DE GÁLIBO FERROVIARIO

| ORDEN DE ACCIONES | | EJECUTADA POR | CANAL O MEDIO |
|-------------------|--|---|------------------|
| 1 | Alertar al personal de la zona. Avisar al CCS. Informar sobre el incidente. Actuar con los medios disponibles. No arriesgarse inútilmente. | Persona que detecta el incidente (personal de conducción del tren, personal de circulación, Policía Portuaria, transeúntes, etc.) | Teléfono / Radio |
| 2 | Recoger la mayor información del suceso. Posicionar cámaras del CCTV para comprobación inicial y seguimiento del suceso. | Operador del CCS | Teléfono / Radio |
| 3 | Confirmar el incidente, si es necesario y no tiene reconocida entidad la persona que detecta el incidente. Avisar a la Policía Portuaria desplazada al lugar para que confirme el incidente. | Operador del CCS | Radio / Teléfono |
| 4 | Confirmar el incidente. Recoger información. Tomar primeras medidas. Informar de los datos anteriores al CCS. | Policía Portuaria | Radio / Teléfono |
| 5 | Valorar inicialmente la situación. | Jefe de Servicio de Policía Portuaria | Teléfono |
| 6 | <ul style="list-style-type: none"> - Comunicar la situación al RSCF. - Recabar la máxima información inicial de la que se disponga y si lo considera necesario, dirigirse al lugar donde se haya producido la contingencia, para su evaluación. - Comunicar la situación al RCP. | <ul style="list-style-type: none"> - Operador del CCS (previa instrucción del Jefe de Servicio de Policía Portuaria) - RSCF - Operador del CCS (previa instrucción del RSCF) | Teléfono |
| 7 | <p>Si la gravedad del suceso lo requiere y/o si están involucradas MM.PP., con derrame o fugas de la mercancía peligrosa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comunicar la situación al Jefe de División de Seguridad y Prevención. - Valorar la situación y su gravedad. Si es necesario, avisar y proponer una alerta ante una posible emergencia. En caso necesario activar el PAU. - Proceder según el protocolo de actuación establecido en el PAU. | <ul style="list-style-type: none"> - Operador del CCS (previa instrucción del RSCF) - Jefe de División de Seguridad y Prevención (según lo establecido en el PAU) | Teléfono |
| 8 | Si las consecuencias fuesen más graves se podría tratar como uno de los accidentes identificados en los apartados anteriores y se seguirían las acciones establecidas para ellos. | RSCF | Teléfono |
| 9 | Si el suceso ferroviario no tiene gravedad y no están involucradas MM.PP. o si lo están, no existe derrame | | Teléfono |



SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA

Ref.: I-SGSF-2.2.1-01

Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla

EDICIÓN

1

12/2016

Página


71 de 85

| ORDEN DE ACCIONES | | EJECUTADA POR | CANAL O MEDIO |
|-------------------|---|---|-------------------------------|
| | o fugas de la mercancía peligrosa: - Analizar, evaluar y valorar la situación de la contingencia para movilizar los medios necesarios para resolver la contingencia, coordinando las labores relacionadas con la seguridad en la circulación ferroviaria. | RSCF | |
| 10 | Comunicar la situación a los Grupos de Actuación. | Operador del CCS (previa instrucción del RSCF) | Teléfono / Radio |
| 11 | Activar las medidas de protección iniciales a aplicar. | RSCF | Teléfono / Radio |
| 12 | Coordinar los Servicios de los Grupos de Actuación. | RSCF | Teléfono / Radio |
| 13 | Avisar al Grupo de Orden y Seguridad, en caso de ocupación irregular por colectivos sociales con motivos de reivindicaciones y facilitar la información disponible de la ocupación. Proceder según el Plan de Protección del Puerto de Sevilla. | Operador del CCS. | Radio / Teléfono |
| 14 | Si es necesario, por la gravedad de lo sucedido, facilitar el acceso a los Grupos de Actuación. Facilitar a los responsables de los equipos exteriores de ayuda la información necesaria para acudir al lugar de la contingencia. Alejar del área de intervención a toda persona no esencial y no involucrada en la actuación contra la contingencia, así como a las personas sin las medidas de autoprotección recomendadas. Controlar y señalizar el acceso al lugar del suceso. Controlar el tráfico de vehículos y el movimiento de personas durante el incidente. | Grupo de Orden y Seguridad | Radio / Teléfono |
| 15 | En caso de que las consecuencias del incidente sean más graves, y sea necesario: Llevar a cabo las actuaciones de lucha directa y operaciones sobre los equipos y sistemas que se desarrollan en el lugar de los hechos, tendentes a controlar la contingencia. | Grupos de Intervención | Radio / Teléfono |
| 16 | En paralelo a las acciones establecidas para controlar la contingencia, efectuar las actuaciones siguientes, si proceden: - Orden de detención inmediata del tren. - Asegurarse de la inmovilidad del tren. - Protección de emergencia de cualquier circulación ferroviaria que se dirija hacia el punto interceptado. Ordenar la detención inmediata de estas circulaciones. - Informar a los responsables de circulación de Adif. - Prescribir al personal de conducción limitación de | - RCP (Orden de detención). Personal de conducción (Detención del tren). - RCP (asegurarse de la inmovilidad). La inmovilidad es efectuada por el personal de conducción. - RCP - RCP - RCP | Teléfono / Telefonema / Radio |



| ORDEN DE ACCIONES | | EJECUTADA POR | CANAL O MEDIO |
|-------------------|---|---|--------------------|
| | <p>velocidad de circulación.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prescribir marcha a la vista a todos los trenes al paso por la zona del incidente (en caso de que se pueda circular). - Suprimir cautelarmente el tráfico ferroviario y/o vial. <p>- Informar a los Delegados de Seguridad de la(s) Empresa(s) Ferroviaria(s) afectada(s).</p> | <ul style="list-style-type: none"> - RCP - RCP (tráfico ferroviario). Policía Portuaria (tráfico vial). - RSCF | |
| 17 | <p>Hacer frente a las necesidades logísticas y de gestión que se produzcan durante la contingencia y posteriores.</p> <p>Realizar las actividades de carga, transporte y descarga de materiales necesarios en la contingencia. Efectuar las reparaciones y construcciones necesarias (en caso de que afecten a la infraestructura ferroviaria). Proceder, en su caso, con medios propios del Puerto, a liberar la vía del tren accidentado.</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Grupo de Operaciones - Grupo de Infraestructuras | Teléfono / Radio |
| 18 | Si no es posible liberar la vía con medios propios, solicitar operaciones de socorro y ayuda a Adif para liberarla. | RSCF | Fax |
| 19 | En el caso que haya que liberar la vía, coordinarse con Adif para liberarla. | Grupo de Operaciones | Teléfono / Radio |
| 20 | | | |
| 21 | Proceder, en su caso, a liberar los vehículos viales o los objetos implicados en la interceptación de la vía, de las contiguas o de la zona de gálibo ferroviario. | <ul style="list-style-type: none"> - Grupo de Infraestructuras - Grupo de Orden y Seguridad | Radio / Teléfono |
| 22 | Notificar a la CIAF, en el caso de que ocurran incidencias más graves | Operador del CCS | SMS/Teléfono |
| 23 | Notificar al OPPE, en el caso de que ocurran incidencias más graves. | RSCF | Correo electrónico |

Nota: Este tipo de incidente puede derivar, en incidencias más graves, ocasionando daños a personas, a la infraestructura ferroviaria, material rodante, al medio ambiente, producidos por colisiones, arrollamiento de personas, etc., ya contemplados en las situaciones indicadas en los supuestos anteriores.

| | | | | |
|---|---|-----------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 73 de 85 |

S-10. INCIDENTES EN TRANSPORTES EXCEPCIONALES FERROVIARIOS

| ORDEN DE ACCIONES | | EJECUTADA POR | CANAL O MEDIO |
|-------------------|---|---|------------------|
| 1 | Alertar al personal de la zona. Avisar al CCS. Informar sobre el incidente. Actuar con los medios disponibles. No arriesgarse inútilmente. | Persona que detecta el incidente (personal de conducción del tren, personal de circulación, Policía Portuaria, transeúntes, etc.) | Teléfono / Radio |
| 2 | Recoger la mayor información del suceso. Posicionar cámaras del CCTV para comprobación inicial y seguimiento del suceso. | Operador del CCS | Teléfono / Radio |
| 3 | Confirmar el incidente, si es necesario y no tiene reconocida entidad la persona que lo detecta. Avisar a la Policía Portuaria desplazada al lugar para que confirme el incidente. | Operador del CCS | Radio / Teléfono |
| 4 | Confirmar el incidente. Recoger información. Tomar primeras medidas. Informar de los datos anteriores al CCS. | Policía Portuaria | Radio / Teléfono |
| 5 | Valorar inicialmente la situación. | Jefe de Servicio de Policía Portuaria | Teléfono |
| 6 | <ul style="list-style-type: none"> - Comunicar la situación al RSCF. - Recabar la máxima información inicial de la que se disponga y si lo considera necesario, dirigirse al lugar donde se haya producido la contingencia, para su evaluación. - Comunicar la situación al RCP. | <ul style="list-style-type: none"> - Operador del CCS (previa instrucción del Jefe de Servicio de Policía Portuaria) - RSCF - Operador del CCS (previa instrucción del RSCF) | Teléfono |
| 7 | <p>Si la gravedad del suceso lo requiere y/o si están involucradas MM.PP., con derrame o fugas de la mercancía peligrosa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comunicar la situación al Jefe de División de Seguridad y Prevención. - Valorar la situación y su gravedad. Si es necesario, avisar y proponer una alerta ante una posible emergencia. En caso necesario, activar el PAU. - Proceder según el protocolo de actuación establecido en el PAU. | <ul style="list-style-type: none"> - Operador del CCS (previa instrucción del RSCF) - Jefe de División de Seguridad y Prevención (según lo establecido en el PAU) | Teléfono |
| 8 | Si las consecuencias fuesen más graves se podría tratar como uno de los accidentes identificados en los apartados anteriores y se seguirían las acciones establecidas para ellos. | RSCF | Teléfono |
| 9 | Si el suceso ferroviario no tiene gravedad y no están involucradas MM.PP. o si lo están, no existe derrame o fugas de la mercancía peligrosa: <ul style="list-style-type: none"> - Analizar, evaluar y valorar la situación de la | RSCF | Teléfono |



SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA

Ref.: I-SGSF-2.2.1-01

Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla


EDICIÓN

1

12/2016


Página
74 de 85

| ORDEN DE ACCIONES | | EJECUTADA POR | CANAL O MEDIO |
|-------------------|---|--|-------------------------------|
| | contingencia para movilizar los medios necesarios para resolver la contingencia, coordinando las labores relacionadas con la seguridad en la circulación ferroviaria. | | |
| 10 | Comunicar la situación al Grupo de Operaciones y al Grupo de Orden y Seguridad, y si es necesario al Grupo de Infraestructuras | Operador del CCS (previa instrucción del RSCF) | Teléfono / Radio |
| 11 | Activar las medidas de protección iniciales a aplicar. | RSCF | Teléfono / Radio |
| 12 | Controlar y señalizar el acceso al lugar del incidente, principalmente cuando afecte a cruces con la circulación vial. Controlar el tráfico de vehículos y el movimiento de personas durante el incidente. | Grupo de Orden y Seguridad | Radio / Teléfono |
| 13 | Coordinar los Servicios de los Grupo de Operaciones, Infraestructuras, y Orden y Seguridad. | RSCF | Teléfono / Radio |
| 14 | <p>En paralelo a las acciones establecidas para controlar la situación, efectuar las actuaciones siguientes, si proceden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Orden de detención inmediata del tren. - Asegurarse de la inmovilidad del tren. - Protección de emergencia de cualquier circulación ferroviaria que se dirija hacia la zona del incidente. Ordenar la detención inmediata de estas circulaciones. - Informar a los responsables de circulación de Adif. - Prescribir al personal de conducción limitación de velocidad de circulación. - Prescribir marcha a la vista a todos los trenes al paso por la zona del incidente (en caso de que se pueda circular). - Suprimir cautelarmente el tráfico ferroviario y/o vial. - Informar a los Delegados de Seguridad de la(s) Empresa(s) Ferroviaria(s) afectada(s). - Informar al Delegado de Seguridad de Adif. | <ul style="list-style-type: none"> - RCP (Orden de detención). Personal de conducción (Detención del tren). - RCP (asegurarse de la inmovilidad). La inmovilidad es efectuada por el personal de conducción. - RCP - RCP - RCP - RCP. - RCP (tráfico ferroviario). Policía Portuaria (tráfico vial). - RSCF - RCP, a través de los Responsables de circulación de Adif. | Teléfono / Telefonema / Radio |
| 15 | <p>Hacer frente a las necesidades logísticas y de gestión que se produzcan durante la contingencia y posteriores.</p> <p>Realizar las actividades de carga, transporte y</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Grupo de Operaciones - Grupo de | Teléfono / Radio |

| | | | | |
|---|---|------------------------------|---------------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 75 de 85 |


| ORDEN DE ACCIONES | | EJECUTADA POR | CANAL O MEDIO |
|-------------------|--|----------------------|--------------------|
| | descarga de materiales necesarios en la contingencia. Efectuar las reparaciones y construcciones necesarias (en caso de que afecten a la infraestructura ferroviaria). Proceder, en su caso, con medios propios del Puerto, a liberar la vía del tren accidentado. | Infraestructuras | |
| 16 | Si no es posible liberar la vía con medios propios, solicitar operaciones de socorro y ayuda a Adif para liberarla. | RSCF | Fax |
| 17 | En el caso que haya que liberar la vía, coordinarse con Adif para liberarla. | Grupo de Operaciones | Teléfono / Radio |
| 18 | Notificar a la CIAF, en el caso de que ocurran incidencias más graves. | Operador del CCS | SMS/Teléfono |
| 19 | Notificar al OPPE, en el caso de que ocurran incidencias más graves. | RSCF | Correo electrónico |

Nota: Este tipo de incidente puede derivar, en incidencias más graves, ocasionando daños a personas, a la infraestructura ferroviaria, material rodante, al medio ambiente, a terceros, etc., ya contemplados en las situaciones indicadas en los supuestos anteriores.

| | | | | |
|---|---|-----------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 76 de 85 |


S-11. CONATO DE COLISIÓN

| ORDEN DE ACCIONES | | EJECUTADA POR | CANAL O MEDIO |
|-------------------|--|---|-------------------------------|
| 1 | Alertar al personal de la zona. Avisar al CCS. Informar sobre el incidente. Actuar con los medios disponibles. No arriesgarse inútilmente. | Persona que detecta el incidente (personal de conducción del tren, personal de circulación, Policía Portuaria, transeúntes, etc.) | Teléfono / Radio |
| 2 | Recoger la mayor información del suceso. Posicionar cámaras del CCTV para comprobación inicial y seguimiento del suceso. | Operador del CCS | Teléfono / Radio |
| 3 | Confirmar el incidente, si es necesario y no tiene reconocida entidad la persona que detecta el incidente. Avisar a la Policía Portuaria desplazada al lugar para que confirme el incidente. | Operador del CCS | Radio / Teléfono |
| 4 | Confirmar el incidente. Recoger información. Tomar primeras medidas. Informar de los datos anteriores al CCS. | Policía Portuaria | Radio / Teléfono |
| 5 | Valorar inicialmente la situación. | Jefe de Servicio de Policía Portuaria | Teléfono |
| 6 | <ul style="list-style-type: none"> - Comunicar la situación al RSCF. - Comunicar la situación al RCP. - Recabar el RSCF y el RCP la máxima información inicial de la que se disponga. | <ul style="list-style-type: none"> - Operador del CCS (previa instrucción del Jefe de Servicio de Policía Portuaria) - Operador del CCS (previa instrucción del RSCF) - RSCF | Teléfono |
| 7 | Si las consecuencias fuesen más graves se podría tratar como uno de los accidentes identificados en los apartados anteriores y se seguirían las acciones establecidas para ellos. | RSCF | Teléfono |
| 8 | Comunicar la situación al Grupo de Operaciones y al Grupo de Orden y Seguridad. | Operador del CCS (previa instrucción del RSCF) | Teléfono / Radio |
| 9 | Controlar y señalizar el acceso al lugar del incidente, principalmente cuando afecte a cruces con la circulación vial. Controlar el tráfico de vehículos y el movimiento de personas durante el incidente. | Grupo de Orden y Seguridad | Radio / Teléfono |
| 10 | Coordinar los Servicios del Grupo de Operaciones y Grupo de Orden y Seguridad. | RSCF | Teléfono / Radio |
| 11 | En paralelo a las acciones establecidas para controlar la situación establecida, efectuar las actuaciones siguientes, si proceden: <ul style="list-style-type: none"> - Informar a los responsables de circulación de Adif - No autorizar algún movimiento incompatible. - Disponer correctamente de las agujas de los cambios del itinerario, en su caso. - Comprobar que la vía y los piquetes afectados | <ul style="list-style-type: none"> - RCP - RCP - RCP - RCP | Teléfono / Telefonema / Radio |

| | | | | |
|---|---|------------------------------|---------------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 77 de 85 |


| ORDEN DE ACCIONES | | EJECUTADA POR | CANAL O MEDIO |
|-------------------|---|--|---------------|
| | <p>están libres.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prescribir al personal de conducción limitación de velocidad de circulación. - Prescribir marcha a la vista a todos los trenes al paso por la zona del incidente (en caso de que se pueda circular) - Suspensión cautelar del tráfico ferroviario y/o vial, si fuera necesario. - Informar al Delegado de Seguridad de la Empresa Ferroviaria afectada. | <ul style="list-style-type: none"> - RCP - RCP - RCP (tráfico ferroviario). Policía Portuaria (tráfico vial). - RSCF | |
| 12 | Notificar a la CIAF, en el caso de que ocurran incidencias más graves. | Operador del CCS | SMS/Teléfono |

Nota: Este tipo de incidente puede derivar, en incidencias más graves, ocasionando daños a personas, a la infraestructura ferroviaria, material rodante, al medio ambiente, a terceros, etc., ya que podrían originar accidentes como colisiones, etc., ya contemplados en las situaciones indicadas en los apartados anteriores.

| | | | | |
|---|---|-----------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 78 de 85 |


S-12. REBASE DE SEÑAL O REBASE DE INCUMPLIMIENTO DE INDICACIONES

| ORDEN DE ACCIONES | | EJECUTADA POR | CANAL O MEDIO |
|-------------------|--|---|-------------------------------|
| 1 | Alertar al personal de la zona. Avisar al CCS. Informar sobre el incidente. Actuar con los medios disponibles. No arriesgarse inútilmente. | Persona que detecta el incidente (personal de conducción del tren, personal de circulación, Policía Portuaria, transeúntes, etc.) | Teléfono / Radio |
| 2 | Recoger la mayor información del suceso. Posicionar cámaras del CCTV para comprobación inicial y seguimiento del suceso. | Operador del CCS | Teléfono / Radio |
| 3 | Confirmar el incidente, si es necesario y no tiene reconocida entidad la persona que detecta el incidente. Avisar a la Policía Portuaria desplazada al lugar para que confirme el incidente. | Operador del CCS | Radio / Teléfono |
| 4 | Confirmar el incidente. Recoger información. Tomar primeras medidas. Informar de los datos anteriores al CCS. | Policía Portuaria | Radio / Teléfono |
| 5 | Valorar inicialmente la situación. | Jefe de Servicio de Policía Portuaria | Teléfono |
| 6 | <ul style="list-style-type: none"> - Comunicar la situación al RSCF. - Comunicar la situación al RCP. - Recabar el RSCF y el RCP la máxima información inicial de la que se disponga. | <ul style="list-style-type: none"> - Operador del CCS (previa instrucción del Jefe de Servicio de Policía Portuaria) - Operador del CCS (previa instrucción del RSCF) - RSCF | Teléfono |
| 7 | Si las consecuencias fuesen más graves se podría tratar como uno de los accidentes identificados en los apartados anteriores y se seguirían las acciones establecidas para ellos. | RSCF | Teléfono |
| 8 | Comunicar la situación al Grupo de Operaciones y al Grupo de Orden y Seguridad. | Operador del CCS (previa instrucción del RSCF) | Teléfono / Radio |
| 9 | Controlar y señalizar el acceso al lugar del incidente, principalmente cuando afecte a cruces con la circulación vial. Controlar el tráfico de vehículos y el movimiento de personas durante el incidente. | Grupo de Orden y Seguridad | Radio / Teléfono |
| 10 | Coordinar los Servicios del Grupo de Operaciones y Grupo de Orden y Seguridad. | RSCF | Teléfono / Radio |
| 11 | En paralelo a las acciones establecidas para controlar la situación establecida, efectuar las actuaciones siguientes, si proceden: <ul style="list-style-type: none"> - Informar a los responsables de circulación de Adif - No autorizar algún movimiento incompatible. - Disponer correctamente de las agujas de los cambios del itinerario, en su caso. - Comprobar que la vía y los piquetes afectados | <ul style="list-style-type: none"> - RCP - RCP - RCP - RCP | Teléfono / Telefonema / Radio |

| | | | | |
|---|---|------------------------------|---------------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 79 de 85 |

| ORDEN DE ACCIONES | | EJECUTADA POR | CANAL O MEDIO |
|-------------------|--|---|---------------|
| | <p>están libres.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comprobar que las barreras y semáforos a la circulación de carretera vial se encuentran en correcto estado de funcionamiento. - Prescribir al personal de conducción limitación de velocidad de circulación. - Prescribir marcha a la vista a todos los trenes al paso por la zona del incidente (en caso de que se pueda circular) - Suspensión cautelar del tráfico ferroviario y/o vial, si fuera necesario. - Informar al Delegado de Seguridad de la Empresa Ferroviaria afectada. | <ul style="list-style-type: none"> - RCP - RCP - RCP - RCP (tráfico ferroviario). Policía Portuaria (tráfico vial). - RSCF | |
| 12 | Notificar a la CIAF, en el caso de que ocurran incidencias más graves. | Operador del CCS | SMS/Teléfono |

Nota: Este tipo de incidente puede derivar, en incidencias más graves, ocasionando daños a personas, a la infraestructura ferroviaria, material rodante, al medio ambiente, a terceros, etc., ya que podrían originar accidentes como colisiones, etc., ya contemplados en las situaciones indicadas en los apartados anteriores.

| | | | | |
|---|---|------------------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 80 de 85 |

3.11. CRITERIOS DE PRIORIDAD EN LA REGULACIÓN DEL TRÁFICO FERROPORTUARIO EN LOS SUPUESTOS DE CONTINGENCIAS

Las EE.FF. que hayan obtenido adjudicación de capacidad tendrán prioridad para circular sobre la RFPS frente a cualquier otra composición ferroviaria que circule sin capacidad asignada. Esto se deberá tener en cuenta si se produce alguna incidencia en la explotación ferroviaria en dicha red y se tienen que retrasar y/o suspender tráficos ferroviarios. Asimismo, tendrán preferencia las composiciones ferroviarias que circulan en su surco frente a aquellos que circulan retrasados, con el objetivo de minimizar la propagación de retrasos.

Asimismo, se dará prioridad a la evacuación de los trenes con MM.PP. y al material rodante motor de socorro que se haya podido utilizar para proceder a la liberación de la vía interceptada por algún tipo de incidencia.

3.12. PREVISIÓN DE RESTABLECIMIENTO DE SITUACIÓN DE NORMALIDAD EN LA RED FERROVIARIA

Las medidas adoptadas están estrechamente vinculadas a los plazos de duración estimada de la contingencia. Por este motivo, es fundamental disponer desde el comienzo de una previsión, lo más cercana posible a la realidad. Sin esta información el conjunto de las actuaciones a emprender carece de base realista.

El CCS inicialmente, y el Responsable de la Contingencia Ferroviaria (en el caso que se active el PCF), demandarán una previsión, que permita valorar el alcance en el tiempo de la incidencia, aun siendo conscientes de su baja fiabilidad inicial por la escasez de datos disponibles. Si la presencia de los servicios de intervención y apoyo se demora o estos no facilitan previsión, se emitirá una estimación basada en experiencias anteriores.


Lógicamente, si a consecuencia del desarrollo de los trabajos, las previsiones sufrieran modificación, estas serán inmediatamente transmitidas de acuerdo con las indicaciones fijadas según el flujo de informaciones y comunicaciones.

3.13. SEGUIMIENTO Y CONTROL DE LAS MEDIDAS ADOPTADAS

Una vez ejecutadas las medidas adoptadas, y resuelta y controlada la situación de contingencia, se procederá al seguimiento de tales medidas para verificar la eficacia de las mismas.

Si se ha activado el PCF, será el Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APS quien coordine todo el seguimiento y control de dichas medidas adoptadas, a partir de la información que le vayan facilitando el CCS y los Grupos de Actuación, según se disponga de los datos, y procederá a su actualización conforme vaya obteniendo más información del suceso, con la frecuencia que sea razonable para no interferir las operaciones:

- Descripción del suceso.
- Víctimas mortales y heridos (si las hubiese).
- Alcance de daños y otras valoraciones.
- Evacuación y evolución de heridos (si los hubiese).
- Previsiones de restablecimiento del tráfico ferroportuario.
- Cualquier otra información relevante del suceso.


| | | | | |
|---|--|------------------------------|---------------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 81 de 85 |

Se abrirá un expediente en el que se guardará toda la información y documentación que se vaya produciendo y recabando.

Este expediente podrá servir para recopilar información que se debe enviar, en su caso, a la CIAF y filtrada a través del Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APS, en los casos en los que investigue el accidente e incidente ferroviario ocurrido, que deberá ser remitida a la CIAF en los plazos establecidos para ello.

Asimismo, este expediente también servirá, en los casos que se produzcan accidentes graves, para proporcionar información que se debe enviar al OPPE. El protocolo de actuaciones para la investigación de accidentes e incidentes ferroviarios está recogido según el procedimiento establecido al efecto en el SGSF de la APS.

Si se activa el PAU, se procederá según el protocolo de actuación recogido en el mismo.

| | | | | |
|---|---|------------------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 82 de 85 |

3.14. PROCEDIMIENTOS FINANCIEROS

El Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APS, tras la finalización de la contingencia, iniciará un expediente y un informe en el que se recogerá la zona afectada, la cronología del suceso, todas las incidencias, comunicación e información recabada y las acciones desarrolladas durante la contingencia, para la investigación, evaluación y análisis posterior de la misma. Asimismo, recabará todos los gastos y cargos que se hayan podido generar para la resolución de la contingencia.

3.14.1. CONTROL DE LOS GASTOS INCURRIDOS DURANTE LA RESOLUCIÓN DE LA CONTINGENCIA

En el expediente se reflejarán, tanto los gastos en que haya incurrido la APS, como los cargos generados justificados por los demás Organismos, Entidades o EE.FF. y relativos a su intervención en la contingencia.

El Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APS, o en quien este determine en cada momento, elaborará una relación en la que se incluyan los gastos, cargos o facturas incurridas, así como toda la información que sea necesaria, proporcionada por los diferentes responsables de la APS.

A los anteriores efectos, serán responsables de asegurar que se lleve un registro o relación durante el suceso, de manera que pueda presentarse a la parte responsable de la misma, cuando todas las actuaciones hayan terminado, un estado de cuentas con la correspondiente documentación, incluido pedidos, albaranes de entrega, facturas, etc.

Asimismo, la APS cuando la incidencia sea investigada por la CIAF, deberá presentar un Informe Particular del suceso, en el que, entre otros aspectos de la incidencia, deberá incluir una valoración aproximada del coste del accidente o incidente. La APS tiene un plazo de noventa días para elaborar dicho informe, desde la fecha del suceso, según se encuentra establecido en el SGSF de la APS.


Por otra parte, estas valoraciones económicas se deberán tener en cuenta para la elaboración de los Indicadores Comunes de Seguridad que se incorporan en el Informe Anual de Seguridad Ferroviaria de la APS, según se encuentra establecido en el SGSF de la APS.

3.14.2. RECUPERACIÓN DE LOS GASTOS INCURRIDOS DURANTE LA RESOLUCIÓN DE LA CONTINGENCIA

La totalidad de los gastos, cargos o facturas generadas serán repercutidos por la APS contra la persona física y jurídica, o entidad que haya resultado responsable de la contingencia ferroviaria, bien sea esta el propietario del vehículo, el propietario de la mercancía o de la carga, el responsable de la Terminal, las EE.FF. implicadas, Adif o quien se haya determinado en el expediente iniciado al respecto.

3.14.3. SANCIONES Y OTRAS MEDIDAS INDEMNIZATORIAS


Cuando la contingencia haya sido consecuencia de acciones u omisiones que sean constitutivas de infracción, darán lugar, además de la imposición de la sanción que proceda, a

| | | | | |
|---|---|------------------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 83 de 85 |

la adopción, en su caso, de las medidas no sancionadoras previstas en el artículo 313 de RD Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.


Asimismo, según el Título VII, artículo 103, de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, de 29 de septiembre, la responsabilidad administrativa derivada de las infracciones tipificadas en este título se exigirá a las personas físicas o jurídicas que realicen las actividades ferroviarias contempladas en esta ley o resulten afectadas por su contenido y, en su caso, a los usuarios de los servicios de transporte ferroviario o a quienes con su conducta perturbasen su normal prestación o la integridad de los bienes vinculados a ella, sin perjuicio de que unas y otros puedan deducir las acciones que a su juicio resulten procedentes contra las personas a las que sean materialmente imputables las infracciones.

La responsabilidad administrativa establecida en estas leyes se entenderá sin perjuicio de la civil, penal o de otro orden, en que puedan incurrir las personas físicas o jurídicas a las que se imputen los comportamientos infractores.

| | | | | |
|---|---|------------------------------|---------------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 84 de 85 |

3.15. ANEXO I. DIRECTORIO DE INTERLOCUTORES FERROPORTUARIO

- Documento “Directorio de Interlocutores Ferroportuario” (F-SGSF-1.1.3-01).

| | | | | |
|---|---|------------------------------|--------------|--------------------|
|  | SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA | Ref.: I-SGSF-2.2.1-01 | | |
| | Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla | EDICIÓN | 1 12/2016 | Página 85 de 85 |

4. REGISTROS

| NOMBRE DEL REGISTRO | CODIFICACIÓN | SOPORTE | RESPONSABLE DE ARCHIVO | TIEMPO DE CONSERVACIÓN |
|---|-------------------------------------|-------------|--|------------------------|
| Informe/expediente que recogerá todas las incidencias, comunicación e información recabada y las acciones desarrolladas durante la contingencia, para la investigación, evaluación y análisis posterior de la misma | Nº Informe-Expediente / Cronológico | Informático | Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria | 5 años |

5. DOCUMENTACIÓN ASOCIADA

- Ley del Sector Ferroviario, Ley 38/2015, de 29 de septiembre.
- Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, Reglamento del Sector Ferroviario.
- Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General.
- Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria.
- Plan de emergencia municipal de Sevilla.
- Plan Especial de Emergencia ante el riesgo de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril en Andalucía.
- Plan Especial de Emergencia ante Riesgo de Inundaciones en Andalucía.
- Plan Especial de Emergencia ante el Riesgo Sísmico en Andalucía.
- Plan Territorial de Emergencia de Andalucía (PTEAnd).
- Plan de Autoprotección del Puerto de Sevilla (PAU).
- Planes de Autoprotección de las Concesiones.
- Plan de Contingencias de Adif.
- Planes de Contingencias Ferroviarios de las EE.FF.
- Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF).
- 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. "Acceso y regulación de las operaciones en la red ferroviaria interior del Puerto de Sevilla" (C-001), o aquella que la sustituya.
- Plano de la red ferroviaria del Puerto de Sevilla.
- Directorio de Interlocutores Ferroportuario (F-SGSF-1.1.3-01).
- Informe y expediente que recogerá todas las incidencias, comunicación e información recabada y las acciones desarrolladas durante la emergencia, para la investigación, evaluación y análisis posterior de la misma.

Toda la documentación indicada en el apartado 3.3.1 del presente documento.

6. IDENTIFICACIÓN DE CAMBIOS EN LA NUEVA VERSIÓN

No aplicable.