

 Port Tarragona	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	<b>3</b> 06/2024

**EMISOR:** SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN FERROVIARIA

ELABORADO POR:	REVISADO POR:	APROBADO POR:
Cargo: Jefe de la División de Infraestructuras y Conservación	Cargo: Directora de Operaciones	Cargo: Director General



 <b>Port Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	<b>Ref.: I-SCF-2.2.1-01</b>	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	<b>3</b> 06/2024

Código seguro de Verificación : GEN-62d2-5b78-d5dc-b5f0-29c7-0a6a-17f6-c97e | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

<b>ÍNDICE</b>	
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 .....	10
3.4. DISTRIBUCIÓN DEL PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIO .....	15
3.5. ACTUALIZACIÓN, MODIFICACIÓN Y REVISIÓN DEL PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIO .....	15
3.6. ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIO Y COMPETENCIAS DE ACTUACIÓN .....	16
3.6.1. CONCEPTOS GENERALES DEL PLAN .....	16
3.6.2. ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIO .....	16
3.6.2.1. LUGAR DE APLICACIÓN .....	16
3.6.2.2. DESCRIPCIÓN DE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE TARRAGONA .....	16
3.6.2.3. FRONTERAS DE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE TARRAGONA .....	20
3.6.3. PERSONAS AFECTADAS .....	20
3.6.4. MERCANCÍA HABITUAL TRANSPORTADA POR LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO .....	22
3.7. COMPETENCIAS DE ACTUACIÓN .....	22
3.7.1. COMPETENCIAS DE ACTUACIÓN DE LA APT .....	22
3.7.2. COMPETENCIAS DE ACTUACIÓN DE EMPRESAS FERROVIARIAS .....	24
3.8. INVENTARIO DE PELIGROS Y RIESGOS POTENCIALES .....	25
3.8.1. CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE LOS PELIGROS Y RIESGOS POTENCIALES .....	25
3.8.2. RELACIÓN DE PELIGROS Y AMENAZAS (ACCIDENTES E INCIDENTES FERROVIARIOS) .....	26
3.8.3. CLASE DE RIESGOS POTENCIALES .....	27
3.9. INTEGRACIÓN Y COORDINACIÓN CON OTROS PLANES. ESTRUCTURA DEL PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIO .....	28
3.9.1. INTEGRACIÓN Y COORDINACIÓN CON OTROS PLANES .....	28
3.9.1.1. COORDINACIÓN CON EL PLAN DE CONTINGENCIAS DE ADIF ....	29
3.9.1.2. COORDINACIÓN CON EL PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIO DE LAS EMPRESAS FERROVIARIAS .....	30
3.9.2. ESTRUCTURA ORGANIZATIVA DE RESPUESTA ANTE CONTINGENCIAS FERROVIARIAS .....	32
3.9.3. CANALES Y FLUJO DE INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN .....	40
3.9.4. OTROS AVISOS, COMUNICACIONES E INFORMACIÓN A TRANSMITIR .....	40
3.9.4.1. AVISO DE SOCORRO PARA LIBERAR LA VÍA FERROVIARIA .....	40
3.9.4.2. AVISOS A LOS DELEGADOS DE SEGURIDAD DE ADIF Y DE LAS	

CSV : GEN-62d2-5b78-d5dc-b5f0-29c7-0a6a-17f6-c97e

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : JOSE LUIS ROMAN ANTON | FECHA : 19/09/2024 12:32 | Sin acción específica

FIRMANTE(2) : NURIA OBIOLS VIVES | FECHA : 20/09/2024 07:11 | Sin acción específica

FIRMANTE(3) : RAMON IGNACIO GARCIA RODRIGUEZ | FECHA : 20/09/2024 21:40 | Sin acción específica



 <b>Port Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: <b>I-SCF-2.2.1-01</b>	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	<b>3</b> 06/2024

EMPRESAS FERROVIARIAS .....	40
3.9.4.3. AVISOS E INFORMACIÓN A LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS.....	41
3.9.4.4. COMUNICACIÓN A PUERTOS DEL ESTADO .....	42
3.9.4.5. COMUNICACIÓN A LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN SOCIAL ....	42
3.10. PROCEDIMIENTO DE CONTINGENCIAS FERROVIARIAS Y PROTOCOLO DE ACTUACIONES.....	43
3.10.1. MEDIDAS URGENTES DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN FERROVIARIA .....	43
3.10.2. RECEPCIÓN DE LA ALARMA .....	44
3.10.2.1. PERSONAL DE CONDUCCIÓN DEL TREN QUE SUFRE LA CONTINGENCIA FERROVIARIA .....	44
3.10.2.2. PERSONAL VINCULADO A LA CIRCULACIÓN FERROPORTUARIA QUE SE ENCUENTRA CON LA CONTINGENCIA FERROVIARIA .....	45
3.10.2.3. PERSONAL NO VINCULADO A LA CIRCULACIÓN FERROPORTUARIA QUE SE ENCUENTRA CON LA CONTINGENCIA FERROVIARIA .....	45
3.10.3. ACCIONES AL RECIBIR LA ALARMA.....	46
3.10.4. DESARROLLO DE LA ACCIÓN.....	47
3.10.4.1. ACTIVIDADES DE LA ACCIÓN.....	47
3.10.4.2. MEDIOS.....	48
3.10.4.3. EVACUACIÓN Y/O CONFINAMIENTO .....	48
3.10.4.4. FIN DE LA CONTINGENCIA FERROVIARIA .....	48
3.10.5. ACTUACIONES PRINCIPALES ANTE DIVERSOS TIPOS DE ACCIDENTES E INCIDENTES FERROVIARIOS.....	49
3.10.5.1. ACTUACIONES PRINCIPALES A REALIZAR ANTE ACCIDENTES FERROVIARIOS.....	50
3.10.5.2. ACTUACIONES PRINCIPALES A REALIZAR ANTE INCIDENTES FERROVIARIOS.....	72
3.11. CRITERIOS DE PRIORIDAD EN LA REGULACIÓN DEL TRÁFICO FERROPORTUARIO EN LOS SUPUESTOS DE CONTINGENCIAS .....	91
3.12. PREVISIÓN DE RESTABLECIMIENTO DE SITUACIÓN DE NORMALIDAD EN LA RED FERROVIARIA.....	91
3.13. SEGUIMIENTO Y CONTROL DE LAS MEDIDAS ADOPTADAS .....	91
3.14. PROCEDIMIENTOS FINANCIEROS .....	93
3.14.1. CONTROL DE LOS GASTOS INCURRIDOS DURANTE LA RESOLUCIÓN DE LA CONTINGENCIA .....	93
3.14.2. RECUPERACIÓN DE LOS GASTOS INCURRIDOS DURANTE LA RESOLUCIÓN DE LA CONTINGENCIA .....	93
3.14.3. SANCIONES Y OTRAS MEDIDAS INDEMNIZATORIAS .....	93
3.15. ANEXO I. DIRECTORIO DE INTERLOCUTORES FERROPORTUARIO....	95
4. REGISTROS .....	96
5. DOCUMENTACIÓN ASOCIADA.....	96
6. IDENTIFICACIÓN DE CAMBIOS EN LA NUEVA VERSIÓN .....	96



 <b>Port Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01			
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	<table border="1" style="width: 100px;"> <tr> <td style="text-align: center;"><b>3</b></td> <td rowspan="2" style="text-align: right;">Página 4 de 97</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">06/2024</td> </tr> </table>	<b>3</b>	Página 4 de 97
<b>3</b>	Página 4 de 97				
06/2024					

REVISIONES		MOTIVO DE LA REVISIÓN	FECHA DE ENTRADA EN VIGOR	VIGENCIA
Versión	Fecha			
1	30/12/2015	Primera edición		18/01/2017
2	10/11/2016	Adaptación del SGSF al nuevo marco normativo (RCF, ETI OPE)	19/01/2017	Hasta nueva revisión
3	06/2024	Adaptación del SGSF al nuevo marco normativo (ETI)	Según Firma	Hasta nueva revisión

Código seguro de Verificación : GEN-62d2-5b78-d5dc-b5f0-29c7-0a6a-17f6-c97e | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

CSV : GEN-62d2-5b78-d5dc-b5f0-29c7-0a6a-17f6-c97e

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : JOSE LUIS ROMAN ANTON | FECHA : 19/09/2024 12:32 | Sin acción específica

FIRMANTE(2) : NURIA OBIOLS VIVES | FECHA : 20/09/2024 07:11 | Sin acción específica

FIRMANTE(3) : RAMON IGNACIO GARCIA RODRIGUEZ | FECHA : 20/09/2024 21:40 | Sin acción específica



 <b>Port Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	<b>3</b> 06/2024

## 1. OBJETIVO

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

El presente documento se ha elaborado para dar cumplimiento a lo que se recoge en el Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias, así como para dar cumplimiento a lo establecido en el Convenio entre Adif, Puertos del Estado y AP de conexión de las infraestructuras ferroviarias del Puerto de Tarragona con la RFIG, de 29 de octubre de 2021, 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 APT 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 Tarragona (en adelante, RFPT).

## 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 RFPT, 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 emergencia, así como los específicos en función del cometido asignado en el mismo.

La APT es la responsable de aplicar el PCFPT, dentro de la zona de servicio de la RFPT.

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

## 3. DESCRIPCIÓN

### 3.1. TÉRMINOS Y DEFINICIONES

- Adif: Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.
- APT: Autoridad Portuaria de Tarragona.
- BOE: Boletín Oficial del Estado.
- CCTV: Circuito Cerrado de Televisión.
- CCET-CCV: Centro de Control de Emergencias Terrestres (Centro de Control de Vigilancia) de la Autoridad Portuaria de Tarragona ubicado en el Puerto de Tarragona.
- CECAT: Centro de Coordinación Operativa de Cataluña.
- CECOPAL: Centro de Coordinación Operativa Municipal de Tarragona.
- CIAF: Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.
- EE.FF.: Empresas Ferroviarias.
- FOM: Referente al Ministerio de Fomento.
- INUNCAT: Plan de protección civil por inundaciones en Cataluña.
- LSF: Ley del Sector Ferroviario (Ley 38/2015, de 29 de septiembre).
- MM.PP.: Mercancías Peligrosas.
- PAU: Plan de Autoprotección del Puerto de Tarragona.



 <b>Port Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	<b>Ref.: I-SCF-2.2.1-01</b>	
	<b>Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona</b>	<b>EDICIÓN</b>	<b>3</b> 06/2024

- PCFPT: Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona.
  - PLASEQCAT: Plan de emergencia exterior del sector químico de Cataluña.
  - PLASEQTA: Plan de emergencia exterior del sector químico de Tarragona.
  - PROCICAT: Plan territorial de emergencias de Cataluña.
  - RADCAT: Plan especial de emergencias para el riesgo radiológico en Cataluña.
  - RCP: Responsable de Circulación del Puerto.
  - RD: Real Decreto.
  - RFIG: Red Ferroviaria de Interés General.
  - RFPT: Red Ferroviaria del Puerto de Tarragona.
  - RID: Reglamento Internacional para el transporte de mercancías peligrosas por Ferrocarril.
  - RSF: Reglamento del Sector Ferroviario (Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre).
  - SGSF: Sistema de Gestión de Seguridad Ferroviaria de la APT.
  - SISMICAT: Plan especial de emergencias sísmicas en Cataluña.
  - TRANSCAT: Plan de protección civil por accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril en Cataluña.
- 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.

Código seguro de Verificación : GEN-62d2-5b78-d5dc-b5f0-29c7-0a6a-17f6-c97e | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

CSV : GEN-62d2-5b78-d5dc-b5f0-29c7-0a6a-17f6-c97e

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : JOSE LUIS ROMAN ANTON | FECHA : 19/09/2024 12:32 | Sin acción específica

FIRMANTE(2) : NURIA OBIOLS VIVES | FECHA : 20/09/2024 07:11 | Sin acción específica

FIRMANTE(3) : RAMON IGNACIO GARCIA RODRIGUEZ | FECHA : 20/09/2024 21:40 | Sin acción específica



 <b>Port Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01		
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	<b>3</b> 06/2024	Página 7 de 97

- **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 Tarragona:** 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 Tarragona.
- **Plan de protección civil por accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril en Cataluña (TRANSCAT):** 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 Cataluña, asegurando una mejor eficacia y coordinación en la intervención de los medios y recursos disponibles.
- **Plan de protección civil por inundaciones en Cataluña (INUNCAT):** Establece la estructura organizativa y los procedimientos de actuación para una adecuada respuesta ante las emergencias por inundaciones en la Comunidad Autónoma de Cataluña, asegurando una mayor eficacia y coordinación en la intervención de los medios y recursos disponibles.
- **Plan especial de emergencias sísmicas en Cataluña (SISMICAT):** Establece la organización y los procedimientos de actuación para hacer frente a las emergencias por terremotos que afecten a Cataluña, atendiendo a adecuar la coordinación de los medios y recursos intervinientes para mitigar los posibles daños a las personas, bienes y medio ambiente.
- **Plan de emergencia exterior del sector químico de Tarragona (PLASEQTA):** Establece la estructura organizativa y los procedimientos de actuación para una adecuada respuesta ante las emergencias por accidentes en el sector químico en Tarragona, asegurando una mejor eficacia y coordinación en la intervención de los medios y recursos disponibles.
- **Plan de emergencia exterior del sector químico de Cataluña (PLASEQCAT):** Establece la estructura organizativa y los procedimientos de actuación para una adecuada respuesta ante las emergencias por accidentes en el sector químico en Cataluña, asegurando una mejor eficacia y coordinación en la intervención de los medios y recursos disponibles.
- **Plan especial de emergencias para el riesgo radiológico en Cataluña (RADCAT):** Establece la estructura organizativa y los procedimientos de actuación para una adecuada respuesta ante las emergencias por accidentes por riesgo radiológico en Cataluña, asegurando una mejor eficacia y coordinación en la intervención de los medios y recursos disponibles.
- **Plan territorial de emergencias de Cataluña (PROCICAT):** Conjunto de medidas y actuaciones que Cataluña 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 Tarragona:** Persona que asume, con respecto a las infraestructuras ferroviarias del Puerto de Tarragona, la responsabilidad de cuantas materias tenga relación con la salvaguarda de la seguridad en la circulación ferroviaria.

Código seguro de Verificación : GEN-62d2-5b78-d5dc-b5f0-29c7-0a6a-17f6-c97e | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

CSV : GEN-62d2-5b78-d5dc-b5f0-29c7-0a6a-17f6-c97e

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : JOSE LUIS ROMAN ANTON | FECHA : 19/09/2024 12:32 | Sin acción específica

FIRMANTE(2) : NURIA OBIOLS VIVES | FECHA : 20/09/2024 07:11 | Sin acción específica

FIRMANTE(3) : RAMON IGNACIO GARCIA RODRIGUEZ | FECHA : 20/09/2024 21:40 | Sin acción específica



 <b>Port Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01		
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	<b>3</b> 06/2024	Página 8 de 97

- **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 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 PCFPT debe servir para que la APT 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 RFPT. 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 RFPT, 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 RFPT.
- Tener localizados los medios humanos y recursos técnicos disponibles de intervención en caso de emergencia.
- 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 las medidas de gestión de incidencias según el tipo de peligro.
- Integrarse totalmente con el Plan de Autoprotección del Puerto de Tarragona (PAU), estableciendo la capa ferroportuaria específica determinada en este PCFPT.
- 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 PCFPT 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:



 <b>Port Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	<b>Ref.: I-SCF-2.2.1-01</b>		
	<b>Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona</b>	<b>EDICIÓN</b>	<b>3</b> 06/2024	<b>Página</b> 9 de 97

- El Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias, en su Artículo 6 titulado “Medidas especiales en caso de perturbaciones del tráfico ferroviario” indica que:

*“1. Los administradores de infraestructuras elaborarán un plan de contingencias de conformidad con lo dispuesto en el artículo 37 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, cuyas partes relativas a la seguridad operacional formarán parte de su sistema de gestión de la seguridad, y que pondrán en conocimiento del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.*

*2. Las empresas ferroviarias estarán obligadas a poner a disposición del administrador de infraestructuras ferroviarias los recursos que este 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 Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, salvo que exista acuerdo previo entre las partes afectadas. En su desarrollo, esta orden deberá ser informada por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.*

*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.”*

- 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...”.*

- 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 Tarragona” del Convenio entre Adif, Puertos del Estado y la APT, de conexión de las infraestructuras ferroviarias del Puerto de Tarragona con la RFIG administrada por Adif, se especifica lo siguiente:

*“La Autoridad Portuaria de Tarragona 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 Tarragona”.*

*“A tal fin, la Autoridad Portuaria de Tarragona deberá disponer de un plan de contingencias y acomodar su actuación a lo previsto en la disposición adicional tercera del RD 810/2007,*



 <b>Port Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	<b>Ref.: I-SCF-2.2.1-01</b>	
	<b>Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona</b>	<b>EDICIÓN</b>	<b>3</b> 06/2024

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 Tarragona 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 PCFPT, cuyas directrices generales se trazan en la legislación anteriormente indicada.

### 3.3.1. LEGISLACIÓN Y NORMATIVA DE APLICACIÓN

Para la adecuación del PCFPT, 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 (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la seguridad ferroviaria. Modificada por: Directiva 2020/700, de 25 de mayo, Reglamento 2020/1530, de 21 de octubre.
  - Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea. Modificada por: Directiva 2020/700, de 25 de mayo.
  - 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 Delegado (UE) 2018/762 de la Comisión, de 8 de marzo de 2018, por el que se establecen métodos comunes de seguridad sobre los requisitos del sistema de gestión de la seguridad de conformidad con la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan los Reglamentos (UE) nº 1158/2010 y (UE) nº 1169/2010 de la Comisión con efectos de 16 de junio de 2025.
  - 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.
- Nacional:
  - Ley 26/2007, de 23 de octubre de 2007, de Responsabilidad Medioambiental. Modificada por Ley 40/2010, de 29 de diciembre, Real Decreto-ley 8/2011, de 1 de julio, Ley 11/2014, de 3 de julio, Ley 33/2015, de 21 de septiembre, Real Decreto-ley 7/2021, de 27 de abril.



 <b>Port Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	<b>Ref.: I-SCF-2.2.1-01</b>	
	<b>Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona</b>	<b>EDICIÓN</b>	<b>3</b> 06/2024

- Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. Modificada por Real Decreto-ley 9/2013, de 12 de julio, Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, Ley 18/2014, de 15 de octubre, Ley 38/2015, de 29 de septiembre, Ley 3/2017, de 27 de junio, Real Decreto-ley 23/2018, de 21 de diciembre, Real Decreto-ley 1/2019, de 11 de enero, Real Decreto-ley 27/2020, de 4 de agosto, Real Decreto-ley 28/2020, de 22 de septiembre, Real Decreto-ley 7/2021, de 27 de abril, Ley 7/2021, de 20 de mayo, Ley 10/2021, de 9 de julio, Ley 22/2021, de 28 de diciembre, Ley 26/2022, de 19 de diciembre.
- Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, de 29 de septiembre de 2015. Modificada por Ley 6/2018, de 3 de julio, Real Decreto-ley 23/2018, Real Decreto-ley 28/2020, de 22 de septiembre, Ley 10/2021, de 9 de julio, Ley 22/2021, de 28 de diciembre, Ley 4/2022, de 25 de febrero de 2022, Ley 26/2022, de 19 de diciembre.
- 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. Modificada por Orden ITC/254/2007, de 1 de febrero.
- 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.
- Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias.
- 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. Modificada por Real Decreto 183/2015, de 13 de marzo.
- 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. Modificada por Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre.
- 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. Modificada por Real Decreto 292/2016, de 15 de julio, Real Decreto 1011/2017, de 1 de diciembre, Real Decreto 695/2018, de 29 de junio, Real Decreto 1011/2017, de 1 de diciembre, Real Decreto 1513/2018, de 28 de diciembre, Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, Real Decreto 469/2021, de 29 de junio, Real Decreto 606/2023, de 11 de julio.
- 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. Modificada por Orden FOM/420/2014, de 7 de marzo, Orden FOM/189/2015, de 11 de febrero, Orden FOM/642/2018, de 13 de junio.
- Orden TMA/404/2022, de 25 de abril, por la que se regulan aspectos del régimen de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de vehículos ferroviarios, se modifican los datos inscribibles en el Registro Especial Ferroviario del Reglamento del Sector Ferroviario, aprobado por Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, y se establece un régimen transitorio de homologación para los centros de mantenimiento de

Código seguro de Verificación : GEN-62d2-5b78-d5dc-b5f0-29c7-0a6a-17f6-c97e | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

CSV : GEN-62d2-5b78-d5dc-b5f0-29c7-0a6a-17f6-c97e

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : JOSE LUIS ROMAN ANTON | FECHA : 19/09/2024 12:32 | Sin acción específica

FIRMANTE(2) : NURIA OBIOLS VIVES | FECHA : 20/09/2024 07:11 | Sin acción específica

FIRMANTE(3) : RAMON IGNACIO GARCIA RODRIGUEZ | FECHA : 20/09/2024 21:40 | Sin acción específica



 <b>Port Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	<b>Ref.: I-SCF-2.2.1-01</b>		
	<b>Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona</b>	<b>EDICIÓN</b>	<b>3</b> 06/2024	<b>Página</b> 12 de 97

material rodante distinto de vagones de mercancías regulado en la Orden FOM/233/2006, de 31 de enero.

- 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. Se Deroga, con efectos desde el 16 de junio de 2025, el título V, por Orden TMA/404/2022, de 25 de abril.
- 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». Modificada por Orden TMA/135/2023, de 15 de febrero.
- 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 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".
- Recomendación Técnica 3/2016 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre diversas cuestiones relativas a la formación del personal ferroviario y sus habilitaciones.
- Recomendación Técnica 4/2016 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre las actuaciones en relación con los títulos habilitantes del personal ferroviario tras sucesos con fallo humano.
- Recomendación Técnica 5/2016 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre criterios para la elaboración y actualización de los sistemas de gestión del mantenimiento de las entidades encargadas de mantenimiento por la implantación del reglamento de circulación ferroviaria y la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema "explotación y gestión del tráfico".
- Recomendación Técnica 6/2016 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre la habilitación de responsable de operaciones de carga.
- Recomendación Técnica 7/2017 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre comunicaciones de propuestas de mejora de seguridad o información sobre posibles riesgos dentro de las entidades ferroviarias



 <b>Port Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: <b>I-SCF-2.2.1-01</b>	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	<b>3</b> 06/2024

- Recomendación técnica 1/2018 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre la comunicación de las Declaraciones «CE» de componentes de interoperabilidad y subsistemas a ERADIS.
- Recomendación técnica 2/2018 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre aspectos a considerar por los administradores de infraestructuras en la gestión de la seguridad de los trabajos en vía y en la verificación de las condiciones de la vía tras la finalización de los mismos.
- Recomendación Técnica 3/2018 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre validez y contenido de los reconocimientos psicofísicos de personal ferroviario.
- Recomendación Técnica 4/2018 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre los recorridos en la formación de maquinistas sobre la infraestructura.
- Recomendación Técnica 2/2019 de la Agencia estatal de Seguridad Ferroviaria sobre formación en situaciones operativas no ordinarias.
- Recomendación Técnica 4/2019 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre la formación de personal de conducción para la gestión de situaciones de emergencia.
- Recomendación Técnica 6/2019 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre las estructuras encargadas de la gestión de la seguridad en las entidades ferroviarias.
- Recomendación Técnica 7/2019 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre formación en señales de visibilidad limitada (Versión 2, marzo de 2022).
- Recomendación técnica 8/2019 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, sobre gestión de la seguridad en la prestación de servicios en instalaciones de servicio relacionadas con el transporte de mercancías.
- Recomendación Técnica 10/2019 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre el tratamiento de los centros de gestión en los sistemas de gestión de la seguridad (Versión 2, junio de 2022).
- Recomendación Técnica 1/2020 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre el uso de dispositivos electrónicos para la distribución de documentos reglamentarios
- Recomendación Técnica 2/2020 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre uso de dispositivos de velocidad prefijada.
- Recomendación Técnica 3/2020 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria para la instalación de video registradores de eventos externos en cabina
- Recomendación Técnica 4/2021, de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, sobre procedimientos de control de los tiempos de conducción, jornadas y descansos del personal de conducción de las entidades ferroviarias.
- Recomendación Técnica 5/2021, de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, sobre señalización de cola en trenes de mercancías. (Versión 2, abril de 2022)
- Recomendación técnica 2/2022 de la AESF, sobre la gestión de los componentes críticos para la seguridad de los vehículos ferroviarios.
- Recomendación Técnica 3/2022 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, sobre formación en la infraestructura de maquinistas.
- Recomendación Técnica 4/2022 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, sobre el transporte de unidades de transporte intermodal en presencia de vientos laterales y sobre la aplicación de normas de cargamento.
- Recomendación técnica 5/2022 de la AESF, sobre las excepciones al régimen general de los certificados o habilitaciones de conducción. (Versión 2 actualizada con fecha 14/11/2022 para corrección de errores).
- Recomendación Técnica 1/2023 de la AESF sobre uso del silbato.
- Recomendación Técnica 2/2023 de la AESF sobre comunicaciones del maquinista en casos de accidentes o incidentes.
- Recomendación Técnica 3/2023 de la AESF sobre el retorno a la circulación de vehículos ferroviarios apartados: paralizados, fuera de ciclo de mantenimiento, accidentados o averiados.
- Recomendación Técnica 4/2023 de la AESF sobre la gestión del riesgo de la operación con nuevos vehículos.

Código seguro de Verificación : GEN-62d2-5b78-d5dc-b5f0-29c7-0a6a-17f6-c97e | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

CSV : GEN-62d2-5b78-d5dc-b5f0-29c7-0a6a-17f6-c97e

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : JOSE LUIS ROMAN ANTON | FECHA : 19/09/2024 12:32 | Sin acción específica

FIRMANTE(2) : NURIA OBIOLS VIVES | FECHA : 20/09/2024 07:11 | Sin acción específica

FIRMANTE(3) : RAMON IGNACIO GARCIA RODRIGUEZ | FECHA : 20/09/2024 21:40 | Sin acción específica



 <b>Port Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01		
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	<b>3</b> 06/2024	Página 14 de 97

- Recomendación Técnica 5/2023 de la AESF sobre medidas de mejora para prevenir rebases indebidos de señales de salida.
  - Recomendación Técnica 6/2023 de la AESF sobre recopilación de información relativa a los rebases de señal en situación de peligro y su análisis.
  - Recomendación Técnica 7/2023 de la AESF sobre regulación de timonerías de freno y operaciones de mantenimiento que puedan afectar a la capacidad y potencia de frenado de los vehículos ferroviarios.
  - Recomendación Técnica 9/2023 de la AESF sobre la comunicación de los reconocimientos psicofísicos de personal ferroviario a las empresas ferroviarias.
  - Recomendación Técnica 1/2024 de la AESF sobre la sustitución de frotadores en pantógrafos. (Versión 2, febrero de 2004)
  - Recomendación Técnica 5/2024 de la AESF sobre operadores de vehículos de maniobras.
- Otra normativa, reglamentos, consignas y convenios:
    - Resolución de 28 de noviembre de 2023, de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se publica el Acuerdo de encomienda de gestión con la Autoridad Portuaria de Tarragona, para la gestión por ADIF de determinadas operaciones ferroviarias en la red del interior del Puerto de Tarragona.
    - Convenio marco entre Puertos del Estado y Adif, de 30 de diciembre de 2005
    - Convenio entre Adif, Puertos del Estado y la APT, de 24 de octubre de 2011, de conexión de las infraestructuras ferroviarias del Puerto de Tarragona con la RFIG administrada por Adif.
    - Reglamento relativo al Transporte Internacional por ferrocarril de mercancías peligrosas (R.I.D. 2015): Enmiendas al Reglamento relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (publicado en el «Boletín Oficial del Estado» del 20 al 26 de agosto de 1986). Anejo al Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF), Berna 9 de mayo de 1980 (publicado en el BOE de 18 de enero de 1986) adoptadas por la Comisión de expertos en el RID en Berna en de mayo de 2012.
    - Consigna Nº 001 de la Autoridad Portuaria de Tarragona. “Acceso y regulación de las operaciones en la red ferroviaria interior del Puerto de Tarragona”
    - Consigna Nº 002 de la Autoridad Portuaria de Tarragona. “Regulación de los transportes excepcionales”
    - Consigna Nº 003 de la Autoridad Portuaria de Tarragona. “Comunicación de tren dispuesto para circular”
    - Consigna Nº 004 de la Autoridad Portuaria de Tarragona. “Transmisión de información a las EE.FF.”
    - Consigna C-005 de la Autoridad Portuaria de Tarragona. “Consigna para regular el rearme técnico de los cantones de vía por contadores de ejes en el ence AI-1”
    - Consigna AO-001 de la Autoridad Portuaria de Tarragona. “Consigna para regular la manipulación manual de desvío motorizado de aguja”
    - Consigna CO-001 de la Autoridad Portuaria de Tarragona. “Consigna para regular la actuación en las Intersecciones Especiales con protección de barreras de activación mediante llave”
    - Consiga CO nº 5/21, de fecha 29/10/2021. “Conexión a la RFIG administrada por ADIF con la red ferroviaria administrada por la Autoridad Portuaria de Tarragona.
  - Planes de Emergencia:
    - Plan de emergencia municipal de Tarragona.
    - Plan de emergencia exterior del sector químico de Tarragona (PLASEQTA).
    - Plan de emergencia exterior del sector químico de Cataluña (PLASEQCAT).



 Port Tarragona	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01		
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	<b>3</b> 06/2024	Página 15 de 97

- Plan territorial de emergencias de Cataluña (PROCICAT).
- Plan de protección civil por incendios forestales en Cataluña (INFOCAT).
- Plan de protección civil por inundaciones en Cataluña (INUNCAT).
- Plan de protección civil por accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril en Cataluña (TRANSCAT).
- Plan especial de emergencias por nevadas en Cataluña (NEUCAT).
- Plan especial para emergencias aeronáuticas en Cataluña (AEROCAT).
- Plan especial de emergencias por contaminación accidental de las aguas marinas en Cataluña (CAMCAT).
- Plan especial de emergencias sísmicas en Cataluña (SISMICAT).
- Plan especial de emergencias para el riesgo radiológico en Cataluña (RADCAT).
- Plan especial de emergencias para el riesgo de vientos en Cataluña (VENTCAT)
- Plan de Autoprotección del Puerto de Tarragona, en vigor. (PAU)

### 3.4. DISTRIBUCIÓN DEL PLAN DE CONTINGENCIAS FERROVIARIO

El Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APT realiza la distribución del PCFPT.

Las copias controladas deben ser entregadas mediante acuse de recibo.

La APT distribuirá el presente PCFPT 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 RFPT.

Asimismo, la APT distribuirá el presente PCFPT 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 APT, es el responsable de la revisión del PCFPT, la cual se realiza según lo siguiente:

- Cuando se produzcan modificaciones sustanciales de las instalaciones ferroviarias de la RFPT, 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 PCFPT 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 APT, así lo pongan de manifiesto.
- Con carácter periódico cada cinco años, se procederá a una revisión completa del PCFPT, además de todo el SGSF implantado por la APT.

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



 Port Tarragona	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01		
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	<b>3</b> 06/2024	Página 16 de 97

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

#### 3.6.1. CONCEPTOS GENERALES DEL PLAN

El PCFPT 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 de Autoprotección del Puerto de Tarragona (en adelante, 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.
- **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 PCFPT es de aplicación en toda la RFPT (ver descripción en el siguiente apartado del presente documento). Asimismo, se puede ver en los Planos de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona, (ver como referencias de este documento y en la imagen 1).

##### 3.6.2.2. DESCRIPCIÓN DE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE TARRAGONA

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



 <b>Port Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	<b>Ref.: I-SCF-2.2.1-01</b>	
	<b>Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona</b>	<b>EDICIÓN</b>	<b>3</b> 06/2024

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

- Muelle de Catalunya: La instalación cuenta con dos haces de dos vías cada uno. El uso habitual del muelle es el de almacenamiento a la intemperie de mercancías en general y graneles sólidos, principalmente carbón.
- Muelle de Aragón: La instalación cuenta con cuatro haces de vías, dos de ellos con dos vías, uno con uno y uno con cinco. El uso habitual del muelle es el de transferencia de mercancía en general y almacenamiento de graneles sólidos (cereales y abonos) y material siderúrgico.
- Muelle de Levante: Por la instalación pasan dos vías que discurren por su lado más occidental.
- Muelle de Costa: Por la instalación pasan cuatro vías.
- Muelle de Castilla: La instalación cuenta con tres haces de vías y cada uno de ellos con dos vías. El uso habitual del muelle es el de descarga y almacenamiento de graneles sólidos; y mercancía en general como carbonatos, fosfatos, ceniza de pirita, harina de soja, etc.
- Muelle de la Química: La instalación cuenta con un haz de tres vías. En este muelle están terminales de recepción, redes de tuberías y una disposición tanques para almacenamiento de graneles líquidos.
- Muelle de Hidrocarburos: La instalación cuenta con un haz de dos vías. En este muelle se realiza la recepción, almacenamiento y posterior expedición de productos líquidos a granel.
- Muelle de Galicia. Por detrás de este muelle, discurren nueve vías: tres de ellas terminan antes de entrar en el Muelle de Cantabria y cinco de ellas confluyen en una vía que da acceso al Muelle de Cantabria. Respecto de la otra vía, se bifurca en dos vías, una de ellas da acceso a las instalaciones de Repsol y la otra discurre en un haz de dos vías por las instalaciones de Bergé Automotive Logistics.
- Muelle de Cantabria: La instalación cuenta con un haz exterior de tres vías y uno interior con una vía. En este muelle se realiza carga y descarga de vehículos y mercancía general.

La RFPT dispone de líneas de dos anchos de vía diferentes:

- Ancho Ibérico (1.668 mm).
- Ancho UIC (1.435 mm).

Algunas líneas cuentan con tramos dotados de doble ancho (Ibérico y UIC), en estas secciones de línea, de la imagen 1, se encuentran instalados tres carriles.

La superestructura de la RFPT está formada por tramos con balasto y traviesas de madera y hormigón (PR 90 y MR-93), como por otros tramos hormigonados. Los carriles instalados en esta red ferroviaria son UIC 54, UIC 45 y UIC 60.

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

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

- SHV: señalización fija horizontal/vertical,
- SLA: señalización luminosa y acústica o
- SBA: señalización con barreras o semi-barreras automáticas.

En la RFPT los cambios de aguja de los desvíos son manuales (sin motorizar), con el tipo de accionamientos manual con cambio tipo marmita, exceptuando el desvío AI-1 (situado como control del Acceso Ferroviario nº 3 en la zona de la Explanada de la Ribera). Las circulaciones



 Port Tarragona	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01		
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	<b>3</b> 06/2024	Página 18 de 97

ferroviarias al paso por los desvíos pueden circular a una velocidad máxima de paso por los mismos a vía desviada de 30 km/h.

Asimismo, la RFPT sólo se encuentra electrificada en la zona de la Terminal Intermodal. En toda la demás red ferroviaria no está electrificada.

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

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





Código seguro de Verificación : GEN-62d2-5b78-d5dc-b5f0-29c7-0a6a-17f6-c97e | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servici...>

CSV : GEN-62d2-5b78-d5dc-b5f0-29c7-0a6a-17f6-c97e

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : JOSE LUIS ROMAN ANTON | FECHA : 19/09/2024 12:32 | Sin acción específica

FIRMANTE(2) : NURIA OBIOLS VIVES | FECHA : 20/09/2024 07:11 | Sin acción específica

FIRMANTE(3) : RAMON IGNACIO GARCIA RODRIGUEZ | FECHA : 20/09/2024 21:40 | Sin acción específica



 <b>Port Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01		
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	1 12/2015	Página 20 de 97

### 3.6.2.3. FRONTERAS DE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE TARRAGONA

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

Los puntos de conexión física del Puerto de Tarragona con la RFIG administrada por Adif, que delimita la administración de ambas redes ferroviarias se encuentra en:

- Conexión 1: en el centro del escape 6/8, coincidente con el PK 274/468 de la línea 210 de Miraflores a Tarragona.
- Conexión 2: a 18,544 metros antes de la señal S2/P3, en el lado Puerto.

Los puntos de conexión funcional que delimitan el ámbito de actuación del Responsable de Circulación de Tarragona de Adif y del Responsable de Circulación del Puerto, se encuentran en:

- Conexión 1: señal S1/P2.
- Conexión 2: señal S2/P3.

Asimismo, como se ha indicado en los "Objetivos" del PCFPT, con éste se pretende establecer la capa ferroportuaria específica y, por tanto, estas fronteras están contenidas según está estructurado el Puerto de Tarragona según éste.

### 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 PCFPT, pueden ser ocasionados a personas que se encuentren en la RFPT.

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 RFPT, 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 Tarragona 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 RFPT 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.

Este personal puede ser propio de la APT o de Adif (en los casos que el servicio desarrollado por dicho personal esté contratado a Adif a partir de acuerdos comerciales realizados entre ambas Organizaciones). Asimismo, el título habilitante que capacita a este personal para el desarrollo de sus funciones relacionadas con la seguridad en la circulación ferroviaria, podrá ser: una autorización en vigor concedida por la APT, o una habilitación en vigor otorgada por Adif.



 <b>Port Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	<b>Ref.: I-SCF-2.2.1-01</b>		
	<b>Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona</b>	<b>EDICIÓN</b>	<b>1</b> 12/2015	<b>Página</b> 21 de 97

- Personal de conducción: Personal que tiene a su cargo la conducción de un vehículo motor de cualquier clase, que circula por la RFPT 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.
  - Cargador: Es el personal encargado de dirigir y, en su caso, además 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 APT: Es la persona con la máxima responsabilidad en la seguridad en la circulación ferroviaria en el Puerto de Tarragona 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 Tarragona.
- 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 Tarragona, así como otras personas que transitan con su vehículo vial por la RFPT.
- Personal de mantenimiento de la infraestructura ferroviaria de la APT: Estas personas se encargan, en la RFPT, del mantenimiento de la infraestructura ferroviaria en dicha zona, según las competencias y responsabilidades en cada caso.
- 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 Tarragona.
- Personas transeúntes: Este grupo de personas comprende a un amplio grupo de personas que pueden estar presentes en la RFPT. 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 RFPT.
- Policía Portuaria: Personal que vela por el cumplimiento del Reglamento de Servicio, Policía y Régimen del Puerto de Tarragona, 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

Código seguro de Verificación : GEN-62d2-5b78-d5dc-b5f0-29c7-0a6a-17f6-c97e | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

CSV : GEN-62d2-5b78-d5dc-b5f0-29c7-0a6a-17f6-c97e

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : JOSE LUIS ROMAN ANTON | FECHA : 19/09/2024 12:32 | Sin acción específica

FIRMANTE(2) : NURIA OBIOLS VIVES | FECHA : 20/09/2024 07:11 | Sin acción específica

FIRMANTE(3) : RAMON IGNACIO GARCIA RODRIGUEZ | FECHA : 20/09/2024 21:40 | Sin acción específica



 <b>Port Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01		
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	1 12/2015	Página 22 de 97

materia de tráfico de vehículos como de otros incumplimientos del Reglamento de Policía del Puerto; regulación del tráfico de vehículos, y asimismo se encarga del control de acceso y salida del Puerto de las composiciones ferroviarias y, en el caso que se requiera, del control de la seguridad en las intersecciones especiales al paso de las composiciones ferroviarias.

- Personal del Centro de Control Emergencias Terrestres de la Autoridad Portuaria de Tarragona (en adelante, CCET-CCV).
- Personal logístico y de intervención de la APT, de Adif (en su caso), de las EE.FF. y todo el personal que se moviliza en las situaciones de 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 Tarragona y tienen entrada/salida ferroviaria son los siguientes:

- Mercancía contenerizada con todo tipo de mercancías, incluidas las mercancías peligrosas.
- Graneles líquidos.
- Graneles sólidos.
- Transporte de vehículos
- Mercancía general.
- Siderurgia.

### 3.7. COMPETENCIAS DE ACTUACIÓN

#### 3.7.1. COMPETENCIAS DE ACTUACIÓN DE LA APT

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 incorporaran 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...”.*



 <b>Port Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01		
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	1 12/2015	Página 23 de 97

En el ejercicio de sus funciones, la APT 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 APT 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 APT los recursos que aquella estime apropiados en cada caso y a prestarle la colaboración que les sea requerida.

Además, el Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias, en su Artículo 68. Régimen específico de seguridad operacional en la circulación ferroviaria en las infraestructuras de los puertos de interés general, establece lo siguiente:

*“3. La responsabilidad de la seguridad operacional sobre las infraestructuras ferroviarias a que se refiere el artículo 39.1 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre corresponde a las autoridades portuarias que las administran y a las entidades que presten servicios ferroviarios sobre ellas.*

*En aquellos puertos de interés general en cuyas zonas de servicio existan infraestructuras ferroviarias conectadas a la Red Ferroviaria de Interés General, las Autoridades Portuarias dispondrán de un sistema de gestión de la seguridad adaptado al carácter, magnitud y otras condiciones de la actividad ferroviaria dentro de la zona de servicio portuario que garantice el control de los riesgos creados por la misma, y del pertinente plan de autoprotección de sus instalaciones, sin que les sea exigible la autorización de seguridad a que se refiere el artículo 15. El sistema de gestión de la seguridad, incluidas sus revisiones y modificaciones posteriores, lo aprobará la Autoridad Portuaria correspondiente y deberá ser comunicado a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria una vez firmado el convenio de conexión a que se refiere el artículo 39.3 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre. En todo caso, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, en el ejercicio de sus competencias sobre la Red Ferroviaria de Interés General, podrá exigir que se revise el sistema de gestión de la seguridad de una Autoridad Portuaria.”*

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 Tarragona 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, 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 Tarragona. Este personal puede estar autorizado por la APT o habilitado por Adif.



 <b>Port Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01		
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	1 12/2015	Página 24 de 97

- La APT 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 RFPT. Para tal fin, la APT dispone, entre otros elementos, de un PCFPT.
- Asimismo, cuando se produzca un accidente, fallo técnico o cualquier otra incidencia en la infraestructura ferroviaria administrada por la APT, ésta 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 APT dispone de un Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APT, que tiene, con respecto a las infraestructuras ferroviarias existentes en el Puerto de Tarragona, la responsabilidad de cuantas materias tenga 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 seguros y fiables 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.

El 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, en su



 <b>Port Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01		
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	1 12/2015	Página 25 de 97

Disposición adicional tercera. Investigación de accidentes e incidentes ferroviarios por las empresas ferroviarias, determina lo siguiente:

*“1. Las empresas ferroviarias establecerán, dentro de su sistema de gestión de la seguridad, las pautas y los procedimientos a seguir en la investigación de accidentes e incidentes en los que se encuentren implicadas. En todo caso, en el supuesto de verse implicadas en un accidente o incidente ferroviario que se produzcan en la Red Ferroviaria de Interés General, llevarán a cabo una investigación interna del mismo, sin interferir en la llevada a cabo, en su caso, por la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios, a quien deberán remitir el informe de la investigación interna efectuada.”*

### 3.8. INVENTARIO DE PELIGROS Y RIESGOS POTENCIALES

La APT dispone en su SGSF de un proceso de Análisis, Evaluación y Control de riesgos asociados a la seguridad en la circulación ferroviaria, 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 RFPT. 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 RFPT, 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 RFPT. 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 CCET-CCV 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 Emergencias de Cataluña (PROCICAT). El CCET-CCV está coordinado con los centros CECOPAL y CECAT, 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 de protección civil por inundaciones en Cataluña (INUNCAT).

- 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.



 <b>Port Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01		
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	1 12/2015	Página 26 de 97

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:

- Sabotajes, acciones terroristas, robos o extorsión.

La Policía Portuaria de la APT, en todos los turnos, realiza rondas de vigilancia para tratar de impedir que se puedan producir este tipo de incidencias en la RFPT, con lo que se reduce la probabilidad de ocurrencia de una manera significativa.

En este PCFPT, 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 Tarragona. También y según las distancias genéricas de planificación y los escenarios definidos en el 'Plan de protección civil por accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril en Cataluña' (TRANSCAT), 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 RFPT. 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:



 <b>Port Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01		
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	1 12/2015	Página 27 de 97

- **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 RFPT, 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.
- **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 o incumplimiento de indicaciones:** Incidente que ocurre cuando el tren sobrepasa una indicación de parada o realiza un incumplimiento de las indicaciones dadas por el personal de circulación y/o por la Policía Portuaria.
- **P-13 Enganche de pantógrafo:** Incidente que ocurre cuando el pantógrafo del tren (lo tiene el material motor que es eléctrico o dual, pero no diésel) se queda pegado un instante a la catenaria, y este puede salir proyectado del tren, así como puede arrastrar un tramo de catenaria y hacerlo caer.

### 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 RFPT, 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 APT. 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, 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 de los elementos de electrificación.
- **R-06:** Fallos o mal funcionamiento del material rodante ferroviario (motor y/o remolcado).
- **R-07:** Riesgos potenciales derivados de incidencias previas.



 <b>Port Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	<b>Ref.: I-SCF-2.2.1-01</b>	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	<b>EDICIÓN</b>	<b>1</b> 12/2015

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

La organización del PCFPT está basada en la organización propia de la APT, así como en la coordinación y colaboración con el resto de las entidades que interactúan en la RFPT.

#### 3.9.1. INTEGRACIÓN Y COORDINACIÓN CON OTROS PLANES

En el presente PCFPT, se tiene por propósito integrar las actuaciones en el Puerto de Tarragona 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 RFPT, deben estar integradas en la APT como una capa más de responsabilidad y actuaciones, la capa ferropuertuaria.

Por tanto, para ver la estructura del PCFPT, inicialmente se debe ver dónde está encuadrado el PCFPT respecto al PAU del Puerto de Tarragona, así como respecto a otros planes de emergencias. Esta visión se muestra en el siguiente gráfico:

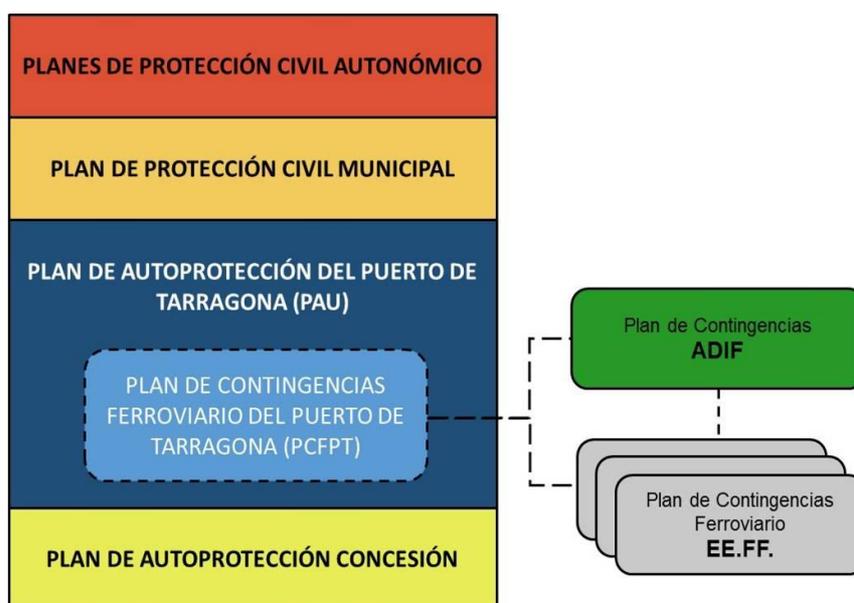


Imagen 2

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 APT coordina las actividades de apoyo a la concesión afectada. Asimismo, la APT 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 APT.



 <b>Port Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01		
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	1 12/2015	Página 29 de 97

- Niveles de un plano medio: lo constituyen el Plan de Autoprotección del Puerto de Tarragona (PAU), para emergencias que no requieran ayuda exterior. 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.
  - Evacuación de los afectados y, en su caso, de las instalaciones o confinamiento.
  - Comunicaciones durante la emergencia.

En este plano es en donde se integra totalmente el PCFPT, que se encuentra supeditado a las actuaciones del PAU.

Asimismo, el PCFPT debe alinearse y coordinarse con:

- Los Planes de Contingencias Ferroviarios de las Empresas Ferroviarias (en adelante, EE.FF.) que operen en la RFPT, y que deben poseer según la legislación vigente ferroviaria. Deben estar alineados con el PCFPT.
  - El Plan de Contingencias de Adif. El PCFPT debe estar coordinado con este Plan.
- Niveles de un plano superior: constituyen el Plan de protección municipal de Tarragona. Y sobre todos ellos, se encuentran los planes de Protección Civil de la Comunidad Autónoma de Cataluña, ya sea el Plan territorial de emergencias de Cataluña (PROCICAT), o bien los especiales y específicos en Cataluña: el Plan de protección civil por accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril en Cataluña (TRANSCAT), el Plan de protección civil por inundaciones en Cataluña (INUNCAT), el Plan especial de emergencias sísmicas en Cataluña (SISMICAT), el Plan de emergencia exterior del sector químico de Cataluña (PLASEQCAT) y el Plan especial de emergencias para el riesgo radiológico en Cataluña (RADCAT).

Asimismo, dentro del ámbito del Puerto de Tarragona, 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 PAU y, por tanto, el PCFPT, quedan supeditados 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 RFPT, se adoptarán, al menos, las siguientes medidas encaminadas a la coordinación de las actuaciones entre Adif y la APT, 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 RFPT.
- 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.



 <b>Port Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01		
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	1 12/2015	Página 30 de 97

### 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.

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 RFPT, deben tener unos requisitos mínimos, como los que se establecen en este apartado, así como debe estar alineado con el PCFPT de la APT:

- 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 APT de los recursos disponibles requeridos.
- Prestación de la colaboración que le sea requerida por parte de la APT.
- Participación en las acciones y actuaciones del PCFPT.
- 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 emergencia.
- 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 APT, los cambios de información relevante que se produzcan, especialmente en lo relativo a las personas



 <b>Port Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01		
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	<b>1</b> 12/2015	Página 31 de 97

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 PCFPT.

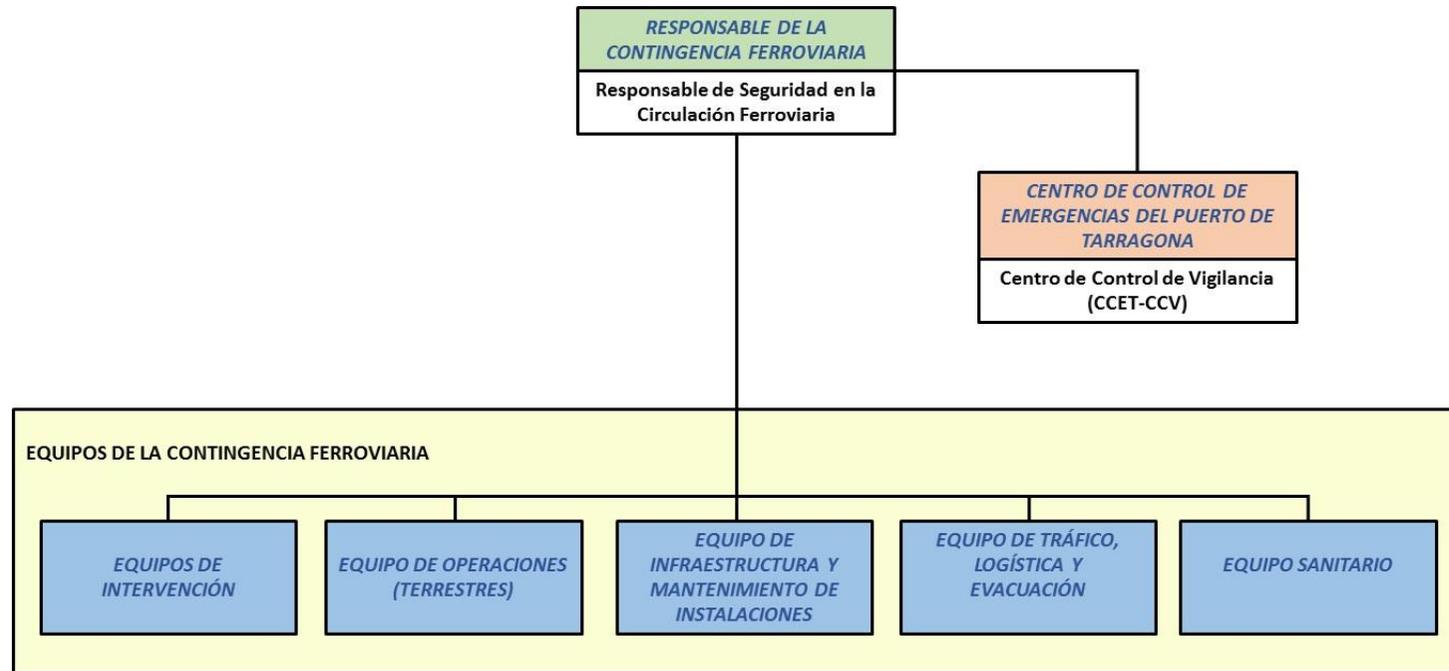


Imagen 3



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01		
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	1 12/2015	Página 33 de 97

El organigrama del PCFPT está basado en la propia estructura organizativa de la APT puesta a disposición en el PAU, en coordinación y colaboración con el resto de las entidades presentes en las actividades desarrolladas en la RFPT, teniendo en cuenta las actuaciones terrestres.

Para ello, se estructura en tres grandes Servicios de Contingencias:

- **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 APT.
- **Centro de Control de Emergencias:** 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 caso de contingencias terrestres se ubica en el Centro de Control de Vigilancia (CCV), localizado en el edificio de la Autoridad Portuaria de Tarragona. En adelante, se especifica este centro como CCET-CCV.
- **Equipos 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 el rescate y atención sanitaria de posibles afectados, así como las actuaciones de apoyo logístico necesarias durante la contingencia relacionadas con las instalaciones y la infraestructura ferroviaria y las operaciones terrestres necesarias para reparaciones, construcciones y restablecimiento de la circulación ferroviaria. Esta Área está formada por los siguientes equipos:

  - Equipos de Intervención.
  - Equipo de Operaciones (Terrestres). En este equipo se encuentra el Responsable de Circulación del Puerto, que da apoyo operativo a este Equipo y dirige la circulación de las composiciones ferroviarias en la RFPT en las situaciones degradadas originadas por contingencias ferroviarias. Este responsable puede estar apoyado, a su vez, por Auxiliares de circulación ferroviaria.
  - Equipo de Infraestructura y Mantenimiento de instalaciones.
  - Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación.
  - Equipo Sanitario.

Para su comprensión dentro del presente documento, se incorpora una descripción de la organización de los medios humanos dispuestos por la APT, incluyendo referencia a la capa ferropuertaria:



	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01				
	Plan de Contingencias Ferroviario del Puerto de Tarragona	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;">12/2015</td> <td style="text-align: center;">34 de 97</td> </tr> </table>	1	Página	12/2015
1	Página					
12/2015	34 de 97					

SERVICIO DE CONTINGENCIAS	GRUPO DE ACTUACIÓN	TITULAR / SUPLENTE (por orden de prioridad)	LOCALIZACIÓN	FUNCIONES
<b>Responsable de la Contingencia Ferroviaria</b>	Responsable de la Contingencia Ferroviaria	Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria / Responsable de Seguridad Industrial	Lugar de la contingencia o en el CCET-CCV	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dirigir y coordinar las actuaciones a desarrollar durante la contingencia ferroviaria, asumiendo el mando único. Hacerse cargo de la responsabilidad de la Contingencia Ferroviaria.</li> <li>- Recabar información de la contingencia ferroviaria a través del CCET-CCV y estar en contacto permanente con este Centro.</li> <li>- Establecer, a partir de la información proporcionada por el CCET-CCV, los medios necesarios para controlar la contingencia ferroviaria.</li> <li>- Dirigirse al lugar donde se haya producido la contingencia ferroviaria, para su evaluación.</li> <li>- Analizar, evaluar y valorar la situación de la contingencia ferroviaria, conjuntamente con el CCET-CCV, y si se cree necesario avisar al Responsable de Seguridad Industrial 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.</li> <li>- Si la contingencia ferroviaria fuese grave y/o estuviese implicadas MM.PP. y se tuviese que activar el PAU, estar en contacto permanente con el Jefe del Puesto de Mando Avanzado de la APT, al que le comunicará la evolución de la misma y el alcance de sus consecuencias ferroviarias.</li> <li>- Contactar con el resto de mandos para estar informado de la situación de la contingencia.</li> <li>- Coordinar los medios propios y ajenos que intervengan en el control y la supresión de la contingencia ferroviaria.</li> <li>- Coordinar o asumir directamente las comunicaciones con el Gabinete de Prensa de la APT o con el Jefe de División de Comunicación de la APT, para proporcionarle información al respecto, si fuese necesario.</li> <li>- 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 APT sobre el alcance de las</li> </ul>

Código seguro de Verificación : GEN-62d2-5b78-d5dc-b5f0-29c7-0a6a-17f6-c97e | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servici...>

CSV : GEN-62d2-5b78-d5dc-b5f0-29c7-0a6a-17f6-c97e

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : JOSE LUIS ROMAN ANTON | FECHA : 19/09/2024 12:32 | Sin acción específica

FIRMANTE(2) : NURIA OBIOLS VIVES | FECHA : 20/09/2024 07:11 | Sin acción específica

FIRMANTE(3) : RAMON IGNACIO GARCIA RODRIGUEZ | FECHA : 20/09/2024 21:40 | Sin acción específica



SERVICIO DE CONTINGENCIAS	GRUPO DE ACTUACIÓN	TITULAR / SUPLENTE (por orden de prioridad)	LOCALIZACIÓN	FUNCIONES
				consecuencias. - Una vez finalizada la contingencia ferroviaria, redactar un informe del suceso y de su investigación.
<b>Centro de Control de Emergencias</b>	Centro de Control de Emergencias del Puerto de Tarragona	Centro de Control de Vigilancia (Responsable de la Policía Portuaria / Jefe de Servicio - Equipo de guardia / Agente de Servicio de guardia)	CCET-CCV	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Recibir los avisos de contingencias.</li> <li>- Al detectarse la alarma en el CCET-CCV, el Operador de Servicio del CCET-CCV, conformará la contingencia telefónicamente o vía radio o se pondrá en contacto con los Policías Portuarios, los cuales se desplazarán con el vehículo de vigilancia con el fin de comprobar la contingencia, y confirmar su gravedad.</li> <li>- Recabar la mayor información posible de la contingencia.</li> <li>- Determinar el lugar donde se ha producido la contingencia.</li> <li>- Una vez confirmada la contingencia y según su gravedad, el CCET-CCV. avisa al Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria para la activación del PCFPT o al Responsable de Seguridad Industrial para la activación de PAU, quien valorará a qué zona de servicio terrestre afecta, su gravedad y clasificará el nivel de emergencia.</li> <li>- El CCET-CCV utilizará teléfono y radio V.H.F en sus comunicaciones entre los diferentes grupos de actuación.</li> <li>- En función de la gravedad de la contingencia o emergencia, realizar las llamadas según el orden de llamadas establecido.</li> <li>- Fuera de la contingencia, en el CCET-CCV se tiene la misión de permanecer permanentemente de guardia, atento a los diferentes medios de comunicación de que dispone el CCET-CCV.</li> <li>- Grabar todas las comunicaciones realizadas durante todos los días, de tal forma que se puedan reproducir durante la investigación de un accidente.</li> </ul>

Código seguro de Verificación : GEN-62d2-5b78-d5dc-b5f0-29c7-0a6a-17f6-c97e | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servici...>

CSV : GEN-62d2-5b78-d5dc-b5f0-29c7-0a6a-17f6-c97e

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : JOSE LUIS ROMAN ANTON | FECHA : 19/09/2024 12:32 | Sin acción específica

FIRMANTE(2) : NURIA OBIOLS VIVES | FECHA : 20/09/2024 07:11 | Sin acción específica

FIRMANTE(3) : RAMON IGNACIO GARCIA RODRIGUEZ | FECHA : 20/09/2024 21:40 | Sin acción específica



SERVICIO DE CONTINGENCIAS	GRUPO DE ACTUACIÓN	TITULAR / SUPLENTE (por orden de prioridad)	LOCALIZACIÓN	FUNCIONES
<b>Equipos de la Contingencia Ferroviaria</b>	Equipos de Intervención	Jefe de Equipos de Intervención: - Jefe de Equipo del Parc Químic Port.  Equipos de Intervención: - Equipo de Intervención de la Terminal o Concesión accidentada. - Bomberos del Parc Químic Port (AEQT). - Bomberos de refuerzo del Parc Químic Sud (AEQT).	Lugar de la contingencia	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Controlar, reducir y eliminar los efectos y causas de la contingencia con todos los medios de autoprotección disponibles.</li> <li>- Equiparse con los medios adecuados de acorde con la contingencia.</li> <li>- No permitir la aglomeración de las personas y su proximidad al motivo de la contingencia.</li> <li>- Proceder al rescate y salvamento de personas y bienes afectados, si se dispone del equipo de autoprotección adecuado.</li> <li>- Colaborar con el personal de la concesión afectada, si este fuera el caso, y con los cuerpos de ayuda externos (Bomberos, Ambulancias, etc.).</li> <li>- Cortar el gas o electricidad a las instalaciones afectadas.</li> <li>- Movilizar los medios internos y maquinaria necesarios.</li> <li>- Si es el caso, hasta la llegada del Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación, dirigir a las personas de la zona afectada hacia un lugar seguro.</li> </ul>
	Equipo de Operaciones (Terrestres)	Jefe de la División de Operaciones	Despacho del Jefe del División de Operaciones	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Recibir y llevar a cabo las instrucciones del Responsable de la Contingencia Ferroviaria.</li> <li>- Hacer frente a las necesidades logísticas y de gestión que se produzcan durante una contingencia en la APT.</li> <li>- 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.</li> <li>- Una vez decretado el Fin de la contingencia, realizar las reparaciones y construcciones necesarias de aquellos equipos afectados por la contingencia.</li> </ul>
		Responsable de Circulación del Puerto	Lugar de la contingencia o en el CCET-CCV	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> <li>- Informar y coordinarse con el CCET-CCV y con el personal 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.</li> <li>- Prescribir al personal de conducción una limitación de velocidad de</li> </ul>

Código seguro de Verificación : GEN-62d2-5b78-d5dc-b5f0-29c7-0a6a-17f6-c97e | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servici...>

CSV : GEN-62d2-5b78-d5dc-b5f0-29c7-0a6a-17f6-c97e

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : JOSE LUIS ROMAN ANTON | FECHA : 19/09/2024 12:32 | Sin acción específica

FIRMANTE(2) : NURIA OBIOLS VIVES | FECHA : 20/09/2024 07:11 | Sin acción específica

FIRMANTE(3) : RAMON IGNACIO GARCIA RODRIGUEZ | FECHA : 20/09/2024 21:40 | Sin acción específica



	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01				
	Plan de Contingencias Ferroviario del Puerto de Tarragona	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;">12/2015</td> <td style="text-align: center;">37 de 97</td> </tr> </table>	1	Página	12/2015
1	Página					
12/2015	37 de 97					

SERVICIO DE CONTINGENCIAS	GRUPO DE ACTUACIÓN	TITULAR / SUPLENTE (por orden de prioridad)	LOCALIZACIÓN	FUNCIONES
				<ul style="list-style-type: none"> <li>- circulación, en caso de ser necesario.</li> <li>- Prescribir marcha a la vista a todos los trenes al paso por la zona del accidente, en caso de que se pueda circular.</li> <li>- Ordenar la segregación del vagón y/o acondicionamiento del cargamento, según las circunstancias establecidas.</li> <li>- Coordinarse con Adif para, en su caso, liberar la vía ferroviaria.</li> <li>- Confirmar el correcto funcionamiento de las instalaciones ferroviarias para reanudar las circulaciones ferroviarias.</li> <li>- 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.</li> <li>- Recibir indicaciones e información del y del Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria.</li> </ul>
	Equipo de Infraestructura y Mantenimiento de instalaciones	Jefe de División de Infraestructura  Jefe de División de Mantenimiento de instalaciones	Despacho del Jefe de División de Infraestructura  Despacho del Jefe de División de Mantenimiento de instalaciones	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conseguir los suministros necesarios durante la contingencia, tanto los disponibles en la APT, como los que se deban obtener a través de las Autoridades Competentes, proveedores y empresas tanto del Puerto como del exterior.</li> <li>- Prestar el soporte necesario que solicite el Responsable de la Contingencia Ferroviaria.</li> <li>- Realizar las actividades de carga, transporte y descarga de materiales necesarios en la contingencia.</li> <li>- Efectuar las reparaciones y construcciones necesarias en el curso de la contingencia.</li> <li>- Garantizar el correcto funcionamiento de la red de agua y energía eléctrica.</li> <li>- Realizar las reparaciones de cualquier anomalía que pudiera surgir.</li> </ul>

Código seguro de Verificación : GEN-62d2-5b78-d5dc-b5f0-29c7-0a6a-17f6-c97e | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servici...>

CSV : GEN-62d2-5b78-d5dc-b5f0-29c7-0a6a-17f6-c97e

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : JOSE LUIS ROMAN ANTON | FECHA : 19/09/2024 12:32 | Sin acción específica

FIRMANTE(2) : NURIA OBIOLS VIVES | FECHA : 20/09/2024 07:11 | Sin acción específica

FIRMANTE(3) : RAMON IGNACIO GARCIA RODRIGUEZ | FECHA : 20/09/2024 21:40 | Sin acción específica



SERVICIO DE CONTINGENCIAS	GRUPO DE ACTUACIÓN	TITULAR / SUPLENTE (por orden de prioridad)	LOCALIZACIÓN	FUNCIONES
	Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación	<p>Jefe de Equipo Tráfico, Logística y Evacuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Policía Portuaria de servicio de mayor rango.</li> <li>- Responsable/Jefe de Servicio/Jefe de Equipo.</li> </ul> <p>Miembros del Equipo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Policía Portuaria.</li> </ul>	Lugar de la contingencia y accesos a las instalaciones, al Puerto y a puntos de reunión	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> <li>- Acordonar una zona de acceso restringido adyacente al punto que se haya dado la contingencia.</li> <li>- Controlar los accesos, el tráfico de vehículos y el movimiento de personas durante la contingencia.</li> <li>- Cerciorarse de que se ha recibido la orden de evacuación en toda la zona.</li> <li>- Coordinar el movimiento de vehículos, con el menor riesgo posible.</li> <li>- Controlar las actividades de carga, transporte y descarga de materiales necesarios en la contingencia.</li> <li>- Si la contingencia es en una zona concreta, abrir las puertas de salida de par en par para facilitar la evacuación, cerrándolas al haber concluido la evacuación.</li> <li>- Comprobar la accesibilidad de las vías de evacuación, retirar obstáculos y utilizar el camino más cercano de los previstos para ello.</li> <li>- Intentar garantizar una evacuación ordenada, ayudando a quien lo necesite.</li> <li>- Coordinar la evacuación del personal de la zona afectada y acordonarla. Comprobar que no quede nadie en la zona.</li> <li>- Informar al Responsable de la Contingencia Ferroviaria de lo acontecido en la evacuación.</li> <li>- Facilitar el acceso a los servicios de emergencias (Bomberos, Ambulancias, etc.). Facilitar a los responsables de los equipos exteriores de ayuda la información necesaria para acudir al lugar de la contingencia.</li> <li>- En su caso, a la llegada de los servicios externos, seguir sus instrucciones y colaborar en la medida que se pueda.</li> </ul>

Código seguro de Verificación : GEN-62d2-5b78-d5dc-b5f0-29c7-0a6a-17f6-c97e | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servici...>

CSV : GEN-62d2-5b78-d5dc-b5f0-29c7-0a6a-17f6-c97e

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : JOSE LUIS ROMAN ANTON | FECHA : 19/09/2024 12:32 | Sin acción específica

FIRMANTE(2) : NURIA OBIOLS VIVES | FECHA : 20/09/2024 07:11 | Sin acción específica

FIRMANTE(3) : RAMON IGNACIO GARCIA RODRIGUEZ | FECHA : 20/09/2024 21:40 | Sin acción específica



	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01				
	Plan de Contingencias Ferroviario del Puerto de Tarragona	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;">12/2015</td> <td style="text-align: center;">39 de 97</td> </tr> </table>	1	Página	12/2015
1	Página					
12/2015	39 de 97					

SERVICIO DE CONTINGENCIAS	GRUPO DE ACTUACIÓN	TITULAR / SUPLENTE (por orden de prioridad)	LOCALIZACIÓN	FUNCIONES
	Equipo Sanitario	Jefe de Equipo Sanitario: - Médico de guardia de Activa Mutua.  Miembros del Equipo Sanitario: - Enfermero de guardia de Activa Mutua.	Lugar de la contingencia	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realizar una primera asistencia sanitaria y la aplicación de primeros auxilios, así como el recuento y clasificación de los afectados, en función del grado de gravedad que presenten, estableciendo y acondicionando las zonas y locales para su reconocimiento y atención. Y, en su caso, la coordinación del traslado urgente de los posibles afectados a un centro hospitalario de las proximidades.</li> <li>- Colaborar en el rescate y asistir a las personas afectadas por la contingencia, evacuando del lugar de la contingencia a los heridos.</li> <li>- Coordinar con los medios sanitarios exteriores (Hospitales, ambulancias, etc.) la asistencia y evacuación de los posibles afectados, prestando su apoyo para el reconocimiento de cadáveres y otras actividades forenses, si se les solicita.</li> </ul>

Código seguro de Verificación : GEN-62d2-5b78-d5dc-b5f0-29c7-0a6a-17f6-c97e | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servici...>

CSV : GEN-62d2-5b78-d5dc-b5f0-29c7-0a6a-17f6-c97e

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : JOSE LUIS ROMAN ANTON | FECHA : 19/09/2024 12:32 | Sin acción específica

FIRMANTE(2) : NURIA OBIOLS VIVES | FECHA : 20/09/2024 07:11 | Sin acción específica

FIRMANTE(3) : RAMON IGNACIO GARCIA RODRIGUEZ | FECHA : 20/09/2024 21:40 | Sin acción específica



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	<b>Ref.: I-SCF-2.2.1-01</b>	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	<b>EDICIÓN</b>	<b>1</b> 12/2015

Dentro de la *capa ferropuertaria* del PCFPT, se encuentra el Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APT y el Responsable de Circulación del Puerto.

### 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 equipos 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, asume la Responsabilidad de la Contingencia Ferroviaria. Posteriormente, cuando sea avisado, será relevado por el Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APT; si se activase el PAU, entonces será relevado por el Responsable de Seguridad Industrial de la APT. En esta zona tiene que haber una canal de comunicación directo y permanente con el CCET-CCV y con los Grupos de Actuación.
- **En la APT** (a nivel de organización y de la contingencia): El Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APT. Si fuese necesario y si se activase el PAU, será el Responsable de Seguridad Industrial de la APT y en su caso, el Director General del Puerto como Director de la Emergencia.
- **En el CCET-CCV:** El Agente de Servicio de guardia a cargo de las comunicaciones, y al mando del CCET-CCV, el Jefe de Servicio o Responsable de Servicio del CCET-CCV.

### 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, se debe efectuar un aviso de socorro y ayuda a Adif, solicitando la cooperación y medios de intervención para ayuda en accidentes. Esta solicitud debe ser enviada por el Responsable de Circulación del Puerto, con la autorización del Jefe del Departamento de Operaciones de la APT. Previamente, el CCET-CCV le debe haber informado de la situación actualizada de la contingencia ferroviaria producida.

Las personas de contacto se encuentran identificadas en el Anexo I del PCFPT, "Directorio de Interlocutores Ferropuertario" (F-SCF-1.1.3-01).

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



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>		Ref.: <b>I-SCF-2.2.1-01</b>				
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona		EDICIÓN	<table border="1"> <tr> <td style="text-align: center;"><b>1</b></td> <td style="text-align: center;">Página</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">12/2015</td> <td style="text-align: center;">41 de 97</td> </tr> </table>	<b>1</b>	Página	12/2015
<b>1</b>	Página						
12/2015	41 de 97						

En su caso y, si el Responsable de la Contingencia Ferroviaria lo considera necesario, el CCET-CCV avisará telefónicamente al Delegado de Seguridad de las EE.FF. implicadas. Asimismo, el Responsable de Circulación del Puerto avisará al Delegado de Seguridad de Adif, según consignas en vigor, para que todos ellos estén informados y pueda 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 PCFPT, "Directorio de Interlocutores Ferroportuario" (F-SCF-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) del Ministerio de Fomento, 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 APT debe informar a la CIAF, a las EE.FF. y al Adif (en el caso de que esté implicado), 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 CCET-CCV y, en su caso, siguiendo las instrucciones del Responsable de la Contingencia Ferroviaria. Las personas de contacto se encuentran identificadas en el Anexo I del PCFPT, "Directorio de Interlocutores Ferroportuario" (F-SCF-1.1.3-01).

Una vez recibido dicho SMS, los responsables de la CIAF se pondrán en comunicación con la APT 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 APT, vía correo electrónico a la CIAF, en los plazos establecidos para ello según procedimiento correspondiente del SGSF.

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 APT, 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 CCET-CCV se hará llegar a



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>		Ref.: I-SCF-2.2.1-01			
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona		EDICIÓN	<table border="1"> <tr> <td style="text-align: center;"><b>1</b></td> <td rowspan="2" style="text-align: center;">Página 42 de 97</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">12/2015</td> </tr> </table>	<b>1</b>	Página 42 de 97
<b>1</b>	Página 42 de 97					
12/2015						

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 APT como administrador de infraestructuras ferroviarias en el Puerto de Tarragona, investigará todos los accidentes ferroviarios que se produzcan en la RFPT, 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 APT.

### 3.9.4.4. COMUNICACIÓN A PUERTOS DEL ESTADO

Cuando los accidentes ferroviarios ocurridos en la infraestructura de la RFPT, se consideren accidentes graves, la APT 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 CCET-CCV, con la autorización del Responsable de la Contingencia Ferroviaria. Las personas de contacto se encuentran identificadas en el Anexo I del PCFPT, "Directorio de Interlocutores Ferroportuario" (F-SCF-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 LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN SOCIAL

El Responsable de la Contingencia Ferroviaria coordinará y asumirá directamente las comunicaciones con el Gabinete de Prensa de la APT o con el Jefe de División de Comunicación de la APT, para proporcionarle información al respecto, si fuese necesario, pero no proporcionará ninguna información, sin la autorización expresa de la APT, a medios de comunicación o a autoridades locales, autonómicas o estatales.

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 CCET-CCV 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.



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	<b>Ref.: I-SCF-2.2.1-01</b>	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	<b>EDICIÓN</b>	<b>1</b> 12/2015

### 3.10. PROCEDIMIENTO DE CONTINGENCIAS FERROVIARIAS Y PROTOCOLO DE ACTUACIONES

Como referencia al PAU, se indica que los niveles o fases de activación del PAU son los que se contemplan, según los medios de autoprotección, humanos y materiales que deberán ser movilizados para hacer frente a las situaciones de emergencia que puedan darse. Según la magnitud de estas situaciones, la emergencia se declarará en estos tres niveles siguientes:

- **Emergencia Nivel 1:** Es aquella situación de emergencia que puede ser neutralizada por el personal presente en las inmediaciones del lugar de la emergencia con los medios de la zona, aunque puede requerir la participación de algunos de los equipos del PAU del Puerto.
- **Emergencia Nivel 2:** Es aquella situación de emergencia que no puede ser neutralizada de inmediato con los medios propios de la zona o concesión. Deben mobilizarse todos los Equipos de Emergencias y medios adscritos al PAU del Puerto que sean necesarios.
- **Emergencia Nivel 3:** Se consideran aquellas en las cuales se superan los medios de autoprotección existentes en el Puerto, requiriendo la participación de medios exteriores, activándose por tanto los correspondientes Planes de ámbito superior.

#### 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, foco de gran intensidad luminosa, etc.).
- La constituyen:
  - 3 grupos de 3 toques breves cada uno (... ..).
  - Apagando y encendiendo repetidamente un foco 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.

Se protegerá el punto interceptado y lo comunicará inmediatamente al CCET-CCV, 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 APT, y siendo comunicado al Responsable de Circulación correspondiente.



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>		Ref.: I-SCF-2.2.1-01	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona		EDICIÓN	1 12/2015

### 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 de dicha contingencia al CCET-CCV: Para ello deben comunicárselo por los siguientes medios, en orden de preferencia:

- Teléfono: **900 229 900**
- Fax: 977 259 437

En el supuesto de imposibilidad de contactar con el CCET-CCV 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 suelen ser muy diversas proveniente de:

- Como consecuencia de diligencias efectuadas por la Policía Portuaria; por personal de la APT 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).
- 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 RFPT, el personal de conducción del tren efectuará la comunicación con el CCET-CCV, que informará telefónicamente al Responsable de Circulación correspondiente, quien, según las consignas en vigor, se lo comunicará al personal de circulación 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 de conducción 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.



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>		Ref.: I-SCF-2.2.1-01			
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona		EDICIÓN	<table border="1"> <tr> <td style="text-align: center;">1</td> <td rowspan="2" style="text-align: center;">Página 45 de 97</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">12/2015</td> </tr> </table>	1	Página 45 de 97
1	Página 45 de 97					
12/2015						

- 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.
- 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 APT, Policía Portuaria, personal de operaciones ferroviarias en las terminales y muelles.

Dará la alarma al CCET-CCV, con información referente, al menos, a lo siguiente:

- Identificación de la persona que da la alarma: Nombre, cargo y empresa u organismo (si procede).
- Localización, naturaleza, magnitud y evolución de la contingencia.
- Sustancias o mercancías involucradas.
- Personas e instalaciones afectadas.
- Otras circunstancias de peligro.
- Acciones realizadas (llamada a Bomberos, intento de extinción, etc.).

### 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 al CCET-CCV 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 **CCET-CCV al teléfono 900 229 900**.
- Comunicándolo en persona a la Policía Portuaria.

De todas formas, el Agente de servicio de guardia del CCET-CCV tratará de obtener el máximo de información, al menos, a lo siguiente:

- Identificación de la persona que da la alarma: Nombre, cargo y empresa u organismo (si procede).
- Localización, naturaleza, magnitud y evolución de la contingencia.



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01		
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	1 12/2015	Página 46 de 97

- Sustancias o mercancías involucradas.
- Personas e instalaciones afectadas.
- Otras circunstancias de peligro.
- Acciones realizadas (llamada a Bomberos, intento de extinción, etc.).

### 3.10.3. ACCIONES AL RECIBIR LA ALARMA

El CCET-CCV 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 sean quienes reciban o aprecien en primer lugar el aviso de la contingencia ferroviaria, informarán de inmediato al CCET-CCV sobre dicha alarma recibida o percibida por ellos.

Si la persona que da la alarma tiene reconocida entidad y está debidamente identificada y esta 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 CCET-CCV el aviso (como se ha indicado en los apartados anteriores), el Agente de servicio de guardia del CCET-CCV debe confirmar la alarma y recabar toda la información posible relativa al suceso: mediante la cobertura permanente del Circuito Cerrado de Televisión (en adelante, CCTV), telefónicamente, vía radio o a través de la Policía Portuaria, la cual se desplazará con el vehículo de vigilancia, si no están ya desplazados, con el fin de comprobar la contingencia, confirmar su gravedad y proporcionar los datos necesarios.

Una vez confirmada la contingencia y con la información inicial proporcionada al respecto, el Jefe de Equipo o Responsable de Servicio del CCET-CCV procederá a comunicarlo, en primera instancia al Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APT. Si la gravedad del suceso lo requiere o si están involucradas MM.PP., se dará aviso al Responsable de Seguridad Industrial (si el anterior no está localizable, al Director de Dominio Público y Seguridad Industrial), para que procedan a la evaluación inicial del suceso.

Con la información proporcionada, se podrá identificar el tipo de contingencia que haya podido ocurrir en la RFPT, asimismo se recabará la información complementaria que sea necesaria para poder valorar el grado de gravedad del suceso y, en su caso, decidir el nivel de emergencia correspondiente del PAU.

Si se activa el PAU y una vez clasificada la emergencia, el Agente de servicio de guardia del CCET-CCV, iniciará el orden de llamadas establecido en el mismo a los Grupos de Actuación y según el nivel de la emergencia establecido.

Si no se activa el PAU, pero se trata de accidentes menores es imprescindible esta notificación pues, en estos casos, el PAU del Puerto podría ponerse en Alerta en previsión de una activación como consecuencia de una evolución desfavorable.

Asimismo, el Agente de servicio de guardia del CCET-CCV además deberá avisar al Responsable de Circulación del Puerto. Este último debe informar, si tiene la información necesaria, al CCET-CCV en caso de que en el punto de la incidencia no deban acceder los servicios de los Grupos de Actuación correspondientes para evitar el peligro de arrollamiento o incidencias con otras circulaciones ferroviarias que puedan estar previstas o en marcha.



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01		
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	1 12/2015	Página 47 de 97

El Agente de servicio de guardia del CCET-CCV 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., además de activarse el correspondiente nivel del PAU, el Agente de servicio de guardia del CCET-CCV, paralelamente, contactará con los responsables de seguridad de la APT 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 CCET-CCV, 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 CCET-CCV por el medio más rápido que tenga a su alcance, como se ha indicado en los apartados precedentes. Asimismo, procurará alertar 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 víctimas.

El personal de conducción, deberá tener en cuenta que además de obtener la autorización del Responsable de Circulación correspondiente para abandonar la cabina, no asumirá riesgos innecesarios, comunicando cualquier situación al personal anteriormente indicado, ateniéndose a sus instrucciones y a las del CCET-CCV, 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 sobrevenido un accidente al personal de conducción, se procederá como si este hubiera tenido lugar, en los siguientes casos:

- Cuando el Responsable de Circulación correspondiente 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.



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>		Ref.: I-SCF-2.2.1-01	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona		EDICIÓN	1 12/2015

- 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 el fin de la contingencia y comunicarlo a las partes interesadas.

### 3.10.4.2.MEDIOS

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

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 APT 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. Asimismo, en base a la gravedad del suceso y a los medios requeridos durante la actuación, como se ha explicado anteriormente, se activará el PAU y el Nivel de emergencia que corresponda y el CCET-CCV contactará con los Grupos de Actuación requeridos en cada caso.

### 3.10.4.3.EVACUACIÓN Y/O CONFINAMIENTO

Las consignas generales de actuación para la realización de la evacuación de las personas y/o un posible confinamiento de las mismas en el recinto portuario, son las que se encuentran especificadas en el PAU.

### 3.10.4.4.FIN DE LA CONTINGENCIA FERROVIARIA

Si se hubiese activado el PAU, el Director de la Emergencia, de acuerdo con la información que le proporcione el CCET-CCV y el Responsable de Seguridad Integral, 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.

Si se ha activado el PCFPT será el Responsable de la Contingencia Ferroviaria el que decreta el fin de la misma.

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, debiendo darse las siguientes situaciones:
  - En caso de incendio, el fuego debe estar sofocado.
  - En caso de derrame, que este haya terminado y el producto vertido esté perfectamente confinado, ya sea con medidas de autoprotección existentes o mediante dispositivos instalados al efecto durante la contingencia.



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>		Ref.: I-SCF-2.2.1-01	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona		EDICIÓN	1 12/2015

- En caso de explosión, se habrá comprobado que esta no haya originado otro evento iniciador de emergencia.
- En caso de fuga tóxica, la salida de sustancia haya cesado y la nube esté suficientemente dispersa.
- Los heridos o afectados en la situación de emergencia 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 emergencia.

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 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.
- Se repondrán o reemplazarán los materiales de protección y actuación ante emergencias dañados y utilizados por los Grupos de Actuación. 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 RFPT, 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 CCET-CCV.
- El Equipo Intervención y el Equipo de Infraestructura y Mantenimiento de instalaciones 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 APT y, en su caso, solicitarla del personal de Adif.

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

El Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APT 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 APT, con los datos recogidos y la información suministrada de la contingencia. Asimismo, se realizarán las notificaciones correspondientes indicados en dicho procedimiento (a Adif, a las EE.FF., en su caso a la CIAF, etc.).

### 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 RFPT.



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>		Ref.: I-SCF-2.2.1-01	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona		EDICIÓN	1 12/2015

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 APT; 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.

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:

- 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, se activará. Como norma general, el CCET-CCV 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.



 Port de Tarragona	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01		
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	<b>1</b> 12/2015	Página 51 de 97

- **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, quien o quienes ejecutan la acción y por qué canal o medio se comunica.



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	1 12/2015

### S-01. DESCARRILAMIENTO DEL TREN

ORDEN DE ACCIONES		EJECUTADA POR	CANAL O MEDIO
1)	Avisar al CCET-CCV. 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.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Radio / Teléfono
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.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Radio / Teléfono
4)	Confirmar el accidente. Recoger información. Tomar primeras medidas. Informar de los datos anteriores al CCET-CCV.	Policía Portuaria	Radio / Teléfono
5)	Valorar inicialmente la situación. Llamar al Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APT y comunicar lo sucedido. Si la gravedad del suceso lo requiere y/o si están involucradas MM.PP., se dará aviso al Responsable de Seguridad Industrial (si el anterior no está localizable, al Director de Dominio Público y Seguridad Industrial).	Jefe de Equipo o Responsable de Servicio del CCET-CCV	Teléfono
6)	Si confirmado heridos, llamar al 112	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Teléfono
7)	Valorar la situación y su gravedad, clasificar la contingencia/emergencia. Avisar y proponer nivel de emergencia para la activación del PAU.	Responsable de Seguridad Industrial (según lo establecido en el PAU)	Teléfono
8)	Activar el PAU. Comunicar la activación del PAU y su confirmación del Nivel de emergencia al CCET-CCV.	Responsable de Seguridad Industrial / Director de la Emergencia del PAU (según lo establecido en el PAU)	Teléfono
9)	Iniciar el orden de llamadas según el nivel de activación del PAU.  Avisar al Responsable de Circulación del Puerto.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Teléfono / Radio
10)	Activar las medidas de protección iniciales a aplicar (intervención, evacuación, confinamiento).	Jefe de Equipo o Responsable de Servicio del CCET-CCV (inicialmente y según lo establecido en el PAU)	Radio/Teléfono/
11)	Coordinar los medios propios y ajenos que intervengan en el control y la supresión de la emergencia, hasta la llegada de los Servicios Externos si son necesarios, informando y cediendo sus funciones al responsable designado.	Responsable de Seguridad Industrial (según lo establecido en el PAU)	Teléfono/Radio
12)	Notificar la emergencia a las autoridades competentes (CECAT, Protección Civil, Subdelegación del	Jefe de Equipo o Responsable de	112 / Radio / Teléfono



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	1 12/2015

ORDEN DE ACCIONES	EJECUTADA POR	CANAL O MEDIO
	Gobierno, etc., si se considera necesario y en función de la situación, evolución y el nivel de la emergencia). Servicio del CCET-CCV (según lo establecido en el PAU)	
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 emergencia. Coordinar las labores de los Equipos de Intervención, Equipo Sanitario y Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación Responsable de Seguridad Industrial (según lo establecido en el PAU)	Teléfono/Radio
14)	Facilitar el acceso a los grupos de intervención (Bomberos, Ambulancias, etc.). Facilitar a los responsables de los equipos exteriores de ayuda la información necesaria para acudir al lugar de la emergencia. Alejar del área de intervención a toda persona no esencial y no involucrada en la actuación contra la emergencia, así como a las personas sin las medidas de autoprotección recomendadas. Controlar y señalizar el acceso al lugar del accidente. Controlar el tráfico de vehículos y el movimiento de personas durante la emergencia. Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación (según lo establecido en el PAU)	Radio / Teléfono
15)	Llevar a cabo las actuaciones de lucha directa para la supresión de la emergencia, en la zona de la emergencia, sin arriesgarse inútilmente. Rescatar, efectuar la asistencia sanitaria inicial y realizar la evacuación de posibles afectados. Equipos de Intervención (según lo establecido en el PAU) Equipo Sanitario. Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación (según lo establecido en el PAU)	Radio / Teléfono
16)	Avisar a los edificios y a las instalaciones colindantes, en posible riesgo, según la gravedad de las consecuencias. Agente de servicio de guardia del CCET-CCV. En caso de no contactar a través del CCET-CCV, se efectuará in situ, si es posible, a partir del Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación (según lo establecido en el PAU).	Teléfono / In situ
17)	En paralelo a las acciones establecidas, en el PAU para controlar la emergencia, efectuar las actuaciones siguientes, si proceden: - Informar a los responsables de circulación de Adif. - Prescripción al personal de conducción de limitación de velocidad de circulación. - Prescripción de marcha a la vista a todos los trenes al paso por la zona del descarrilamiento (en caso de que se pueda circular). - Suspensión cautelar del tráfico ferroviario y/o vial. - RCP - RCP - RCP - RCP (orden efectuada para el tráfico ferroviario). Policía Portuaria (suspensión de acceso para el	Teléfono / Telefonema / Radio



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	1 12/2015

ORDEN DE ACCIONES	EJECUTADA POR	CANAL O MEDIO
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Informar a los Delegados de Seguridad de la(s) Empresa(s) Ferroviaria(s) afectada(s).</li> <li>- Informar al Delegado de Seguridad de Adif.</li> </ul>	tráfico vial). - Agente de servicio de guardia del CCET-CCV - RCP	
18) Ordenar el Fin de la Emergencia si se ha activado el PAU, tras comprobar que se encuentra controlada la situación. Coordinar las labores de información a los implicados y la investigación del suceso. Coordinar las actuaciones post-emergencia.  Si no se ha activado el PAU, ordenar el Fin de la Contingencia, tras comprobar que se encuentra controlada la situación.	- Responsable de Seguridad Integral / Director de la Emergencia (según lo establecido en el PAU) - Responsable de la Contingencia Ferroviaria	Teléfono/Radio
19) Hacer frente a las necesidades logísticas y de gestión que se produzcan durante la emergencia y posteriores.  Realizar las actividades de carga, transporte y descarga de materiales necesarios en la emergencia. Efectuar las reparaciones y construcciones necesarias.	- Equipo de Operaciones  - Equipo de Infraestructura y Mantenimiento de instalaciones	Teléfono/Radio
20) Solicitar, en su caso, operaciones de socorro y ayuda a Adif para liberar la vía ferroviaria.	RCP, con la autorización del Jefe del Departamento de Operaciones de la APT	Teléfono / Radio / Correo electrónico
21) Coordinarse con Adif para liberar la vía ferroviaria.	RCP / Equipo de Infraestructura y Mantenimiento de instalaciones	Teléfono / Radio
22) Notificar a la CIAF	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	SMS
23) Notificar al OPPE, en el caso de accidente grave.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV, con la autorización del Responsable de la Contingencia Ferroviaria, o si se activa el PAU, del Director de la Emergencia o en quien este delegue	Correo electrónico
24) Coordinar/Realizar las comunicaciones con las Autoridades, medios de comunicación, familiares de posibles afectados, otras entidades, etc.	Director de la Emergencia del PAU o del Plan de emergencia externo (según lo establecido en cada uno de los Planes)	Teléfono / Fax / Correo electrónico / Comunicados de prensa

**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.



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	1 12/2015

### S-02. COLISIÓN DEL TREN

ORDEN DE ACCIONES		EJECUTADA POR	CANAL O MEDIO
1)	Avisar al CCET-CCV. 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.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Radio / Teléfono
3)	Confirmar la emergencia, 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.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Radio / Teléfono
4)	Confirmar el accidente. Recoger información. Tomar primeras medidas. Informar de los datos anteriores al CCET-CCV.	Policía Portuaria	Radio / Teléfono
5)	Valorar inicialmente la situación. Llamar al Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APT y comunicar lo sucedido. Si la gravedad del suceso lo requiere y/o si están involucradas MM.PP., se dará aviso al Responsable de Seguridad Industrial (si el anterior no está localizable, al Director de Dominio Público y Seguridad Industrial).	Jefe de Equipo o Responsable de Servicio del CCET-CCV	Teléfono
6)	Si confirmado heridos, llamar al 112 Si confirmado atrapados, llamar a Bomberos.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Teléfono
7)	Valorar la situación y su gravedad, clasificar la contingencia/emergencia. Avisar y proponer nivel de emergencia para la activación del PAU.	Responsable de Seguridad Industrial (según lo establecido en el PAU)	Teléfono
8)	Activar el PAU. Comunicar la activación del PAU y su confirmación del Nivel de emergencia al CCET-CCV.	Responsable de Seguridad Industrial / Director de la Emergencia del PAU (según lo establecido en el PAU)	Teléfono
9)	Iniciar el orden de llamadas según el nivel de activación del PAU.  Avisar al Responsable de Circulación del Puerto.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Teléfono / Radio
10)	Activar las medidas de protección iniciales a aplicar (intervención, evacuación, confinamiento).	Jefe de Equipo o Responsable de Servicio del CCET-CCV (inicialmente y según lo establecido en el PAU)	Radio/Teléfono/
11)	Coordinar los medios propios y ajenos que intervengan en el control y la supresión de la emergencia, hasta la llegada de los Servicios Externos si son necesarios, informando y cediendo sus funciones al responsable designado.	Responsable de Seguridad Industrial (según lo establecido en el PAU)	Teléfono/Radio
12)	Notificar la emergencia a las autoridades competentes (CECAT, Protección Civil, Subdelegación del	Jefe de Equipo o Responsable de	112 / Radio / Teléfono



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	1 12/2015

ORDEN DE ACCIONES	EJECUTADA POR	CANAL O MEDIO
	Gobierno, etc., si se considera necesario y en función de la situación, evolución y el nivel de la emergencia). Servicio del CCET-CCV (según lo establecido en el PAU)	
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 emergencia. Responsible de Seguridad Industrial (según lo establecido en el PAU)  Coordinar las labores de los Equipos de Intervención, Equipo Sanitario y Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación	Teléfono/Radio
14)	Facilitar el acceso a los grupos de intervención (Bomberos, Ambulancias, etc.). Facilitar a los responsables de los equipos exteriores de ayuda la información necesaria para acudir al lugar de la emergencia. Alejar del área de intervención a toda persona no esencial y no involucrada en la actuación contra la emergencia, así como a las personas sin las medidas de autoprotección recomendadas. Controlar y señalizar el acceso al lugar del accidente. Controlar el tráfico de vehículos y el movimiento de personas durante la emergencia. Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación (según lo establecido en el PAU)	Radio / Teléfono
15)	Llevar a cabo las actuaciones de lucha directa para la supresión de la emergencia, en la zona de la emergencia, sin arriesgarse inútilmente. Rescatar, efectuar la asistencia sanitaria inicial y realizar la evacuación de posibles afectados. Equipos de Intervención (según lo establecido en el PAU)  Equipo Sanitario. Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación (según lo establecido en el PAU)	Radio / Teléfono
16)	Avisar a los edificios y a las instalaciones colindantes, en posible riesgo, según la gravedad de las consecuencias. Agente de servicio de guardia del CCET-CCV. En caso de no contactar a través del CCET-CCV, se efectuará in situ, si es posible, a partir del Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación (según lo establecido en el PAU).	Teléfono / In situ
17)	En paralelo a las acciones establecidas en el PAU para controlar la emergencia, efectuar las actuaciones siguientes, si proceden: - Informar a los responsables de circulación de Adif. - Prescripción al personal de conducción de limitación de velocidad de circulación. - Prescripción de marcha a la vista a todos los trenes al paso por la zona de la colisión (en caso de que se pueda circular). - Suspensión cautelar del tráfico ferroviario y/o vial.  - RCP - RCP  - RCP  - RCP (orden efectuada para el tráfico ferroviario). Policía Portuaria (suspensión de acceso para el	Teléfono / Telefonema / Radio



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	1 12/2015

ORDEN DE ACCIONES	EJECUTADA POR	CANAL O MEDIO
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Informar a los Delegados de Seguridad de la(s) Empresa(s) Ferroviaria(s) afectada(s).</li> <li>- Informar al Delegado de Seguridad de Adif.</li> </ul>	tráfico vial). - Agente de servicio de guardia del CCET-CCV - RCP	
18) Ordenar el Fin de la Emergencia si se ha activado el PAU, tras comprobar que se encuentra controlada la situación. Coordinar las labores de información a los implicados y la investigación del suceso. Coordinar las actuaciones post-emergencia.  Si no se ha activado el PAU, ordenar el Fin de la Contingencia, tras comprobar que se encuentra controlada la situación.	- Responsable de Seguridad Integral / Director de la Emergencia (según lo establecido en el PAU) - Responsable de la Contingencia Ferroviaria	Teléfono/Radio
19) Hacer frente a las necesidades logísticas y de gestión que se produzcan durante la emergencia y posteriores. Realizar las actividades de carga, transporte y descarga de materiales necesarios en la emergencia. Efectuar las reparaciones y construcciones necesarias.	- Equipo de Operaciones  - Equipo de Infraestructura y Mantenimiento de instalaciones	Teléfono/Radio
20) Solicitar, en su caso, operaciones de socorro y ayuda a Adif para liberar la vía ferroviaria.	RCP, con la autorización del Jefe del Departamento de Operaciones de la APT	Teléfono / Radio / Correo electrónico
21) Coordinarse con Adif para liberar la vía ferroviaria.	RCP / Equipo de Infraestructura y Mantenimiento de instalaciones	Teléfono / Radio
22) Proceder, en su caso, a liberar los vehículos viales o los objetos implicados en la colisión.	Equipo de Operaciones / Equipo de Infraestructura y Mantenimiento de instalaciones / Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación	Teléfono/Radio
23) Notificar a la CIAF	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	SMS
24) Notificar al OPPE, en el caso de accidente grave.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV, con la autorización del Responsable de la Contingencia Ferroviaria o si se activa el PAU, del Director de la Emergencia o en quien este delegue	Correo electrónico
25) Coordinar/Realizar las comunicaciones con las Autoridades, medios de comunicación, familiares de posibles afectados, otras entidades, etc.	Director de la Emergencia del PAU o del Plan de emergencia externo (según lo establecido en cada uno de los Planes)	Teléfono / Fax / Correo electrónico / Comunicados de prensa

**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.



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01		
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	1 12/2015	Página 58 de 97

### **S-03. ACCIDENTES EN INTERSECCIONES ESPECIALES**

ORDEN DE ACCIONES		EJECUTADA POR	CANAL O MEDIO
1)	Avisar al CCET-CCV. 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.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Radio / Teléfono
3)	Confirmar la emergencia, 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.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Radio / Teléfono
4)	Confirmar el accidente. Recoger información. Tomar primeras medidas. Informar de los datos anteriores al CCET-CCV.	Policía Portuaria	Radio / Teléfono
5)	Valorar inicialmente la situación. Llamar al Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APT y comunicar lo sucedido. Si la gravedad del suceso lo requiere y/o si están involucradas MM.PP., se dará aviso al Responsable de Seguridad Industrial (si el anterior no está localizable, al Director de Dominio Público y Seguridad Industrial).	Jefe de Equipo o Responsable de Servicio del CCET-CCV	Teléfono
6)	Si confirmado heridos, llamar al 112 Si confirmado atrapados, llamar a Bomberos.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Teléfono
7)	Valorar la situación y su gravedad, clasificar la contingencia/emergencia. Avisar y proponer nivel de emergencia para la activación del PAU.	Responsable de Seguridad Industrial (según lo establecido en el PAU)	Teléfono
8)	Activar el PAU. Comunicar la activación del PAU y su confirmación del Nivel de emergencia al CCET-CCV.	Responsable de Seguridad Industrial / Director de la Emergencia del PAU (según lo establecido en el PAU)	Teléfono
9)	Iniciar el orden de llamadas según el nivel de activación del PAU. Avisar al Responsable de Circulación del Puerto.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Teléfono / Radio
10)	Activar las medidas de protección iniciales a aplicar (intervención, evacuación, confinamiento).	Jefe de Servicio de la Policía Portuaria (inicialmente hasta ser relevado por el Jefe de Intervención Terrestre)	Radio/Teléfono/
11)	Coordinar los medios propios y ajenos que intervengan en el control y la supresión de la emergencia, hasta la llegada de los Servicios Externos si son necesarios, informando y cediendo sus funciones al responsable designado.	Responsable de Seguridad Industrial (según lo establecido en el PAU)	Teléfono/Radio
12)	Notificar la emergencia a las autoridades competentes (CECAT, Protección Civil, Subdelegación del Gobierno, etc., si se considera necesario y en función	Jefe de Equipo o Responsable de Servicio del CCET-CCV	112 / Radio / Teléfono



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	1 12/2015

ORDEN DE ACCIONES	EJECUTADA POR	CANAL O MEDIO
	(según lo establecido en el PAU)	
13)	<p>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 emergencia.</p> <p>Coordinar las labores de los Equipos de Intervención, Equipo Sanitario y Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación</p>	Responsable de Seguridad Industrial (según lo establecido en el PAU)
14)	<p>Facilitar el acceso a los grupos de intervención (Bomberos, Ambulancias, etc.). Facilitar a los responsables de los equipos exteriores de ayuda la información necesaria para acudir al lugar de la emergencia.</p> <p>Alejar del área de intervención a toda persona no esencial y no involucrada en la actuación contra la emergencia, así como a las personas sin las medidas de autoprotección recomendadas.</p> <p>Controlar y señalizar el acceso al lugar del accidente. Controlar el tráfico de vehículos y el movimiento de personas durante la emergencia.</p>	Radio / Teléfono
15)	<p>Llevar a cabo las actuaciones de lucha directa para la supresión de la emergencia, en la zona de la emergencia, sin arriesgarse inútilmente.</p> <p>Rescatar, efectuar la asistencia sanitaria inicial y realizar la evacuación de posibles afectados.</p>	Equipos de Intervención (según lo establecido en el PAU) Equipo Sanitario. Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación (según lo establecido en el PAU)
16)	<p>Avisar a los edificios y a las instalaciones colindantes, en posible riesgo, según la gravedad de las consecuencias.</p>	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV. En caso de no contactar a través del CCET-CCV, se efectuará in situ, si es posible, a partir del Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación (según lo establecido en el PAU).
17)	<p>En paralelo a las acciones establecidas en el PAU para controlar la emergencia, efectuar las actuaciones siguientes, si proceden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Informar a los responsables de circulación de Adif.</li> <li>- Prescripción al personal de conducción de limitación de velocidad de circulación.</li> <li>- Prescripción de marcha a la vista a todos los trenes al paso por la zona del accidente (en caso de que se pueda circular).</li> <li>- Suspensión cautelar del tráfico ferroviario y/o vial.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- RCP</li> <li>- RCP</li> <li>- RCP</li> <li>- RCP (orden efectuada para el tráfico ferroviario). Policia Portuaria (suspensión del tráfico vial).</li> <li>- Agente de servicio</li> </ul>



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	1 12/2015

ORDEN DE ACCIONES	EJECUTADA POR	CANAL O MEDIO
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Informar a los Delegados de Seguridad de la(s) Empresa(s) Ferroviaria(s) afectada(s).</li> <li>- Informar al Delegado de Seguridad de Adif.</li> </ul>	de guardia del CCET-CCV - RCP	
18) Ordenar el Fin de la Emergencia si se ha activado el PAU, tras comprobar que se encuentra controlada la situación. Coordinar las labores de información a los implicados y la investigación del suceso. Coordinar las actuaciones post-emergencia.  Si no se ha activado el PAU, ordenar el Fin de la Contingencia, tras comprobar que se encuentra controlada la situación.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Responsable de Seguridad Integral / Director de la Emergencia (según lo establecido en el PAU)</li> <li>- Responsable de la Contingencia Ferroviaria</li> </ul>	Teléfono/Radio
19) Hacer frente a las necesidades logísticas y de gestión que se produzcan durante la emergencia y posteriores.  Realizar las actividades de carga, transporte y descarga de materiales necesarios en la emergencia. Efectuar las reparaciones y construcciones necesarias.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Equipo de Operaciones</li> <li>- Equipo de Infraestructura y Mantenimiento de instalaciones</li> </ul>	Teléfono/Radio
20) Solicitar, en su caso, operaciones de socorro y ayuda a Adif para liberar la vía ferroviaria.	RCP, con la autorización del Jefe del Departamento de Operaciones de la APT	Teléfono / Radio / Correo electrónico
21) Coordinarse con Adif para liberar la vía ferroviaria.	RCP / Equipo de Infraestructura y Mantenimiento de instalaciones	Teléfono / Radio
22) Proceder, en su caso, a liberar los vehículos viales o los objetos implicados en el accidente.	Equipo de Operaciones / Equipo de Infraestructura y Mantenimiento de instalaciones / Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación	Teléfono/Radio
23) Notificar a la CIAF	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV a las órdenes del Director/a de la Emergencia	SMS
24) Notificar al OPPE, en el caso de accidente grave.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV, con la autorización del Responsable de la Contingencia Ferroviaria, o si se activa el PAU, del Director de la Emergencia o en quien este delegue	Correo electrónico
25) Coordinar/Realizar las comunicaciones con las Autoridades, medios de comunicación, familiares de posibles afectados, otras entidades, etc.	Director de la Emergencia del PAU o del Plan de emergencia externo (según lo establecido en cada uno de los Planes)	Teléfono / Fax / Correo electrónico / Comunicados de prensa



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01		
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	<b>1</b> 12/2015	Página 61 de 97

**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.



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01		
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	1 12/2015	Página 62 de 97

### **S-04. INCENDIOS**

ORDEN DE ACCIONES		EJECUTADA POR	CANAL O MEDIO
1)	Avisar al CCET-CCV. 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.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Radio / Teléfono
3)	Confirmar la emergencia, 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.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Radio / Teléfono
4)	Confirmar el accidente. Recoger información. Tomar primeras medidas. Informar de los datos anteriores al CCET-CCV.	Policía Portuaria	Radio / Teléfono
5)	Valorar inicialmente la situación. Llamar al Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APT y comunicar lo sucedido. Si la gravedad del suceso lo requiere y/o si están involucradas MM.PP., se dará aviso al Responsable de Seguridad Industrial (si el anterior no está localizable, al Director de Dominio Público y Seguridad Industrial).	Jefe de Equipo o Responsable de Servicio del CCET-CCV	Teléfono
6)	Si confirmado incendio, llamar a Bomberos. Si confirmado heridos, llamar al 112.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Teléfono
7)	Valorar la situación y su gravedad, clasificar la contingencia/emergencia. Avisar y proponer nivel de emergencia para la activación del PAU.	Responsable de Seguridad Industrial (según lo establecido en el PAU)	Teléfono
8)	Activar el PAU. Comunicar la activación del PAU y su confirmación del Nivel de emergencia al CCET-CCV.	Responsable de Seguridad Industrial / Director de la Emergencia del PAU (según lo establecido en el PAU)	Teléfono
9)	Iniciar el orden de llamadas según el nivel de activación del PAU.  Avisar al Responsable de Circulación del Puerto.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Teléfono / Radio
10)	Activar las medidas de protección iniciales a aplicar (intervención, evacuación, confinamiento).	Jefe de Equipo o Responsable de Servicio del CCET-CCV (inicialmente y según lo establecido en el PAU)	Radio/Teléfono/
11)	Coordinar los medios propios y ajenos que intervengan en el control y la supresión de la emergencia, hasta la llegada de los Servicios Externos si son necesarios, informando y cediendo sus funciones al responsable designado.	Responsable de Seguridad Industrial (según lo establecido en el PAU)	Teléfono/Radio
12)	Notificar la emergencia a las autoridades competentes (CECAT, Protección Civil, Subdelegación del	Jefe de Equipo o Responsable de	112 / Radio / Teléfono



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	1 12/2015

ORDEN DE ACCIONES	EJECUTADA POR	CANAL O MEDIO
	Gobierno, etc., si se considera necesario y en función de la situación, evolución y el nivel de la emergencia). Servicio del CCET-CCV (según lo establecido en el PAU)	
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 emergencia. Responsible de Seguridad Industrial (según lo establecido en el PAU)  Coordinar las labores de los Equipos de Intervención, Equipo Sanitario y Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación	Teléfono/Radio
14)	Facilitar el acceso a los grupos de intervención (Bomberos, Ambulancias, etc.). Facilitar a los responsables de los equipos exteriores de ayuda la información necesaria para acudir al lugar de la emergencia. Alejar del área de intervención a toda persona no esencial y no involucrada en la actuación contra la emergencia, así como a las personas sin las medidas de autoprotección recomendadas. Controlar y señalizar el acceso al lugar del accidente. Controlar el tráfico de vehículos y el movimiento de personas durante la emergencia. Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación (según lo establecido en el PAU)	Radio / Teléfono
15)	Llevar a cabo las actuaciones de lucha directa para la supresión de la emergencia, en la zona de la emergencia, sin arriesgarse inútilmente. Rescatar, efectuar la asistencia sanitaria inicial y realizar la evacuación de posibles afectados. Equipos de Intervención (según lo establecido en el PAU)  Equipo Sanitario. Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación (según lo establecido en el PAU)	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. Agente de servicio de guardia del CCET-CCV. En caso de no contactar a través del CCET-CCV, se efectuará in situ, si es posible, a partir del Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación (según lo establecido en el PAU).	Teléfono / In situ
17)	En paralelo a las acciones establecidas en el PAU para controlar la emergencia, 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. - Prescripción al personal de conducción de limitación de velocidad de circulación. - Prescripción de marcha a la vista a todos los trenes al paso por la zona del accidente (en caso de que se pueda circular). - Suspensión cautelar del tráfico ferroviario y/o vial.  - RCP (Orden de detención). Personal de conducción (Detención del tren). - RCP - RCP  - RCP  - RCP (orden efectuada para el	Teléfono / Telefonema / Radio



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	1 12/2015

ORDEN DE ACCIONES	EJECUTADA POR	CANAL O MEDIO
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Informar a los Delegados de Seguridad de la(s) Empresa(s) Ferroviaria(s) afectada(s).</li> <li>- Informar al Delegado de Seguridad de Adif.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>tráfico ferroviario). Policía Portuaria (suspensión de acceso para el tráfico vial).</li> <li>- Agente de servicio de guardia del CCET-CCV</li> <li>- RCP</li> </ul>	
18) Ordenar el Fin de la Emergencia si se ha activado el PAU, tras comprobar que se encuentra controlada la situación. Coordinar las labores de información a los implicados y la investigación del suceso. Coordinar las actuaciones post-emergencia.  Si no se ha activado el PAU, ordenar el Fin de la Contingencia, tras comprobar que se encuentra controlada la situación.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Responsable de Seguridad Integral / Director de la Emergencia (según lo establecido en el PAU)</li> <li>- Responsable de la Contingencia Ferroviaria</li> </ul>	Teléfono/Radio
19) Hacer frente a las necesidades logísticas y de gestión que se produzcan durante la emergencia y posteriores.  Realizar las actividades de carga, transporte y descarga de materiales necesarios en la emergencia. Efectuar las reparaciones y construcciones necesarias.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Equipo de Operaciones de</li> <li>- Equipo de Infraestructura y Mantenimiento de instalaciones</li> </ul>	Teléfono/Radio
20) Solicitar, en su caso, operaciones de socorro y ayuda a Adif para liberar la vía ferroviaria.	RCP, con la autorización del Jefe del Departamento de Operaciones de la APT	Teléfono / Radio / Correo electrónico
21) Coordinarse con Adif para liberar la vía ferroviaria.	RCP / Equipo de Infraestructura y Mantenimiento de instalaciones	Teléfono / Radio
22) Proceder, en su caso, a liberar los vehículos viales o los objetos implicados en el incendio.	Equipo de Operaciones / Equipo de Infraestructura y Mantenimiento de instalaciones / Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación	Teléfono/Radio
23) Notificar a la CIAF	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	SMS
24) Notificar al OPPE, en el caso de accidente grave.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV, con la autorización del Responsable de la Contingencia Ferroviaria, o si se activa el PAU, del Director de la Emergencia o en quien este delegue	Correo electrónico
25) Coordinar/Realizar las comunicaciones con las Autoridades, medios de comunicación, familiares de posibles afectados, otras entidades, etc.	Director de la Emergencia del PAU o del Plan de emergencia externo (según lo	Teléfono / Fax / Correo electrónico / Comunicados



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>		Ref.: I-SCF-2.2.1-01	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona		EDICIÓN	1 12/2015

ORDEN DE ACCIONES	EJECUTADA POR	CANAL O MEDIO
	establecido en cada uno de los Planes)	de prensa

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.



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	1 12/2015

### **S-05. ARROLLAMIENTO DE PERSONAS**

ORDEN DE ACCIONES		EJECUTADA POR	CANAL O MEDIO
1)	Avisar al CCET-CCV. 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.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Radio / Teléfono
3)	Confirmar la emergencia, 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.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Radio / Teléfono
4)	Confirmar el accidente. Recoger información. Tomar primeras medidas. Informar de los datos anteriores al CCET-CCV.	Policía Portuaria	Radio / Teléfono
5)	Valorar inicialmente la situación. Llamar al Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APT y al Responsable de Seguridad Industrial (si el anterior no está localizable, al Director de Dominio Público y Seguridad Industrial).	Jefe de Equipo o Responsable de Servicio del CCET-CCV	Teléfono
6)	Si confirmado heridos, llamar al 112	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Teléfono
7)	Valorar la situación y su gravedad, clasificar la contingencia/emergencia. Avisar y proponer nivel de emergencia para la activación del PAU.	Responsable de Seguridad Industrial (según lo establecido en el PAU)	Teléfono
8)	Activar el PAU. Comunicar la activación del PAU y su confirmación del Nivel de emergencia al CCET-CCV.	Responsable de Seguridad Industrial / Director de la Emergencia del PAU (según lo establecido en el PAU)	Teléfono
9)	Iniciar el orden de llamadas según el nivel de activación del PAU.  Avisar al Responsable de Circulación del Puerto.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Teléfono / Radio
10)	Activar las medidas de protección iniciales a aplicar (intervención, evacuación).	Jefe de Equipo o Responsable de Servicio del CCET-CCV (inicialmente y según lo establecido en el PAU)	Radio/Teléfono/
11)	Coordinar los medios propios y ajenos que intervengan en el control y la supresión de la emergencia, hasta la llegada de los Servicios Externos si son necesarios, informando y cediendo sus funciones al responsable designado.	Responsable de Seguridad Industrial (según lo establecido en el PAU)	Teléfono/Radio
12)	Notificar la emergencia a las autoridades competentes (CECAT, Protección Civil, Subdelegación del Gobierno, etc., si se considera necesario y en función de la situación, evolución y el nivel de la emergencia).	Jefe de Equipo o Responsable de Servicio del CCET-CCV (según lo establecido en el PAU)	112 / Radio / Teléfono

Código seguro de Verificación : GEN-62d2-5b78-d5dc-b5f0-29c7-0a6a-17f6-c97e | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

CSV : GEN-62d2-5b78-d5dc-b5f0-29c7-0a6a-17f6-c97e

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : JOSE LUIS ROMAN ANTON | FECHA : 19/09/2024 12:32 | Sin acción específica

FIRMANTE(2) : NURIA OBIOLS VIVES | FECHA : 20/09/2024 07:11 | Sin acción específica

FIRMANTE(3) : RAMON IGNACIO GARCIA RODRIGUEZ | FECHA : 20/09/2024 21:40 | Sin acción específica



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01		
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	1 12/2015	Página 67 de 97

ORDEN DE ACCIONES		EJECUTADA POR	CANAL O MEDIO
13)	Coordinar las labores de los Equipos de Intervención, Equipo Sanitario y Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación	Responsable de Seguridad Industrial (según lo establecido en el PAU)	Teléfono/Radio
14)	Facilitar el acceso a los grupos de intervención (Ambulancias, etc.). Facilitar a los responsables de los equipos exteriores de ayuda la información necesaria para acudir al lugar de la emergencia. Alejar del área de intervención a toda persona no esencial y no involucrada en la actuación contra la emergencia, así como a las personas sin las medidas de autoprotección recomendadas. Controlar y señalizar el acceso al lugar del accidente. Controlar el tráfico de vehículos y el movimiento de personas durante la emergencia.	Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación (según lo establecido en el PAU)	Radio / Teléfono
15)	Llevar a cabo las actuaciones de lucha directa para la supresión de la emergencia, en la zona de la emergencia, sin arriesgarse inútilmente.  Rescatar, efectuar la asistencia sanitaria inicial y realizar la evacuación de posibles afectados.	Equipos de Intervención (según lo establecido en el PAU)  Equipo Sanitario. Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación (según lo establecido en el PAU)	Radio / Teléfono
16)	En paralelo a las acciones establecidas en el PAU para controlar la emergencia, efectuar las actuaciones siguientes, si proceden: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Orden de detención inmediata del tren.</li> <li>- Informar a los responsables de circulación de Adif.</li> <li>- Prescripción al personal de conducción de limitación de velocidad de circulación.</li> <li>- Prescripción de marcha a la vista a todos los trenes al paso por la zona del arrollamiento (en caso de que se pueda circular).</li> <li>- Suspensión cautelar del tráfico ferroviario y/o vial.</li> <li>- Informar a los Delegados de Seguridad de la(s) Empresa(s) Ferroviaria(s) afectada(s).</li> <li>- Informar al Delegado de Seguridad de Adif.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- RCP (Orden de detención). Personal de conducción (Detención del tren).</li> <li>- RCP</li> <li>- RCP</li> <li>- RCP</li> <li>- RCP (orden efectuada para el tráfico ferroviario). Policía Portuaria (suspensión de acceso para el tráfico vial).</li> <li>- Agente de servicio de guardia del CCET-CCV</li> <li>- RCP</li> </ul>	Teléfono / Telefonema / Radio
17)	Ordenar el Fin de la Emergencia si se ha activado el PAU, tras comprobar que se encuentra controlada la situación. Coordinar las labores de información a los implicados y la investigación del suceso. Coordinar las actuaciones post-emergencia.  Si no se ha activado el PAU, ordenar el Fin de la	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Responsable de Seguridad Integral / Director de la Emergencia (según lo establecido en el PAU)</li> <li>- Responsable de la</li> </ul>	Teléfono/Radio



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>		Ref.: I-SCF-2.2.1-01	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona		EDICIÓN	<b>1</b> 12/2015

ORDEN DE ACCIONES		EJECUTADA POR	CANAL O MEDIO
	Contingencia, tras comprobar que se encuentra controlada la situación.	Contingencia Ferroviaria	
18)	Hacer frente a las necesidades logísticas y de gestión que se produzcan durante la emergencia y posteriores.	Equipo de Operaciones	Teléfono/Radio
19)	Notificar a la CIAF	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	SMS
20)	Notificar al OPPE, en el caso de accidente grave.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV, con la autorización del Responsable de la Contingencia Ferroviaria, o si se activa el PAU, del Director de la Emergencia o en quien este delegue	Correo electrónico
21)	Coordinar/Realizar las comunicaciones con las Autoridades, medios de comunicación, familiares de posibles afectados, otras entidades, etc.	Director de la Emergencia del PAU o del Plan de emergencia externo (según lo establecido en cada uno de los Planes)	Teléfono / Fax / Correo electrónico / Comunicados de prensa



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	1 12/2015

### S-06. CAÍDAS

ORDEN DE ACCIONES		EJECUTADA POR	CANAL O MEDIO
1)	Avisar al CCET-CCV. 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.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Radio / Teléfono
3)	Confirmar la emergencia, 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.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Radio / Teléfono
4)	Confirmar el accidente. Recoger información. Tomar primeras medidas. Informar de los datos anteriores al CCET-CCV.	Policía Portuaria	Radio / Teléfono
5)	Valorar inicialmente la situación. Llamar al Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APT y comunicar lo sucedido. Si la gravedad del suceso lo requiere, se dará aviso al Responsable de Seguridad Industrial (si el anterior no está localizable, al Director de Dominio Público y Seguridad Industrial).	Jefe de Equipo o Responsable de Servicio del CCET-CCV	Teléfono
6)	Si confirmado heridos, llamar al 112.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Teléfono
7)	Valorar la situación y su gravedad, clasificar la contingencia/emergencia. Avisar y proponer una alerta ante una posible emergencia	Responsable de Seguridad Industrial (según lo establecido en el PAU)	Teléfono
8)	Activar una alerta ante una posible emergencia. Comunicar la activación correspondiente y su confirmación al CCET-CCV.	Responsable de Seguridad Industrial (según lo establecido en el PAU)	Teléfono
9)	Iniciar el orden de llamadas establecido según una alerta ante una posible emergencia, con objeto de informar a los Equipos de actuación, para que se mantengan preparados y en estado de alerta ante una posible actuación.  Avisar al Responsable de Circulación del Puerto.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Teléfono / Radio
10)	Activar las medidas de protección iniciales a aplicar (intervención, evacuación).	Jefe de Equipo o Responsable de Servicio del CCET-CCV (inicialmente y según lo establecido en el PAU)	Radio/Teléfono/
11)	Coordinar los medios propios y ajenos que intervengan en el control y la supresión de la emergencia, hasta la llegada de los Servicios Externos si son necesarios, informando y cediendo sus funciones al responsable designado.	Responsable de Seguridad Industrial (según lo establecido en el PAU)	Teléfono/Radio
12)	Coordinar las labores de los Equipos de Intervención, Equipo Sanitario y Equipo de Tráfico, Logística y	Responsable de Seguridad Industrial	Teléfono/Radio



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	1 12/2015

ORDEN DE ACCIONES		EJECUTADA POR	CANAL O MEDIO
	Evacuación	(según lo establecido en el PAU)	
13)	Si fuese necesario, facilitar el acceso a los grupos de intervención (Ambulancias, etc.). Facilitar a los responsables de los equipos exteriores de ayuda la información necesaria para acudir al lugar de la emergencia. Alejar del área de intervención a toda persona no esencial y no involucrada en la actuación contra la emergencia, así como a las personas sin las medidas de autoprotección recomendadas. Controlar y señalizar el acceso al lugar del accidente. Controlar el tráfico de vehículos y el movimiento de personas durante la emergencia.	Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación (según lo establecido en el PAU)	Radio / Teléfono
14)	Rescatar, efectuar la asistencia sanitaria inicial y realizar la evacuación de posibles afectados.	Equipo Sanitario. Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación (según lo establecido en el PAU)	Radio / Teléfono
15)	En paralelo a las acciones establecidas para controlar la emergencia, efectuar las actuaciones siguientes, si proceden: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Orden de detención inmediata del tren.</li> <li>- Informar a los responsables de circulación de Adif.</li> <li>- Prescripción al personal de conducción de limitación de velocidad de circulación.</li> <li>- Prescripción de marcha a la vista a todos los trenes al paso por la zona del accidente (en caso de que se pueda circular).</li> <li>- Suspensión cautelar del tráfico ferroviario y/o vial.</li> <li>- Informar a los Delegados de Seguridad de la(s) Empresa(s) Ferroviaria(s) afectada(s).</li> <li>- Informar al Delegado de Seguridad de Adif.</li> <li>- Si la caída la ha sufrido el personal de conducción, 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 o a Adif, para que realicen el relevo correspondiente del personal.</li> <li>- 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- RCP (Orden de detención). Personal de conducción (Detención del tren, si los daños por la caída se lo permiten).</li> <li>- RCP</li> <li>- RCP</li> <li>- RCP</li> <li>- RCP (orden efectuada para el tráfico ferroviario). Policía Portuaria (suspensión de acceso para el tráfico ferroviario y vial).</li> <li>- Agente de servicio de guardia del CCET-CCV</li> <li>- RCP</li> <li>- RCP</li> <li>- RCP</li> </ul>	Teléfono / Telefonema / Radio



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>		Ref.: I-SCF-2.2.1-01	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona		EDICIÓN	1 12/2015

ORDEN DE ACCIONES		EJECUTADA POR	CANAL O MEDIO
	pueda seguir ejerciendo las labores de dicho personal de circulación, avisar a Adif, para que realice el relevo correspondiente del personal.		
16)	<p>Ordenar el Fin de la Emergencia, tras comprobar que se encuentra controlada la situación. Coordinar las labores de información a los implicados y la investigación del suceso. Coordinar las actuaciones post-emergencia.</p> <p>Si no se ha activado el PAU, ordenar el Fin de la Contingencia, tras comprobar que se encuentra controlada la situación.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Responsable de Seguridad Integral / Director de la Emergencia (según lo establecido en el PAU)</li> <li>- Responsable de la Contingencia Ferroviaria</li> </ul>	Teléfono/Radio
17)	En caso de que el personal de conducción y/o el personal de circulación no puedan seguir realizando su labor, deberá hacer frente a las necesidades logísticas y de gestión que se produzcan durante la emergencia, para movilizar el tren y liberar la vía ferroviaria.	Equipo de Operaciones	Teléfono/Radio
18)	Solicitar, en su caso, operaciones de socorro y ayuda a Adif para liberar la vía ferroviaria.	RCP, con la autorización del Jefe del Departamento de Operaciones de la APT	Teléfono / Radio / Correo electrónico
19)	Coordinarse con Adif para liberar la vía ferroviaria, en su caso.	RCP / Equipo de Infraestructura y Mantenimiento de instalaciones	Teléfono / Radio
20)	Notificar a la CIAF, en el caso de que las consecuencias sean más graves.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	SMS
21)	Notificar al OPPE, en el caso de que las consecuencias sean más graves.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV, con la autorización del Responsable de la Contingencia Ferroviaria, o si se activa el PAU, del Director de la Emergencia o en quien este delegue	Correo electrónico



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01		
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	1 12/2015	Página 72 de 97

### 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 RFPT, 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 o incumplimiento de indicaciones:** Incidente que sucede cuando la composición ferroviaria sobrepasa una indicación de parada o realiza un incumplimiento de las indicaciones dadas por el personal de circulación y/o por la Policía Portuaria.
- **S-13 Enganche de pantógrafo:** Incidente que ocurre cuando el pantógrafo del tren (lo tiene el material motor que es eléctrico o dual, pero no diésel) se queda pegado un instante a la catenaria, y este puede salir proyectado del tren, así como puede arrastrar un tramo de catenaria y hacerlo caer.

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

Estos supuestos son incidentes y se pueden considerar que están dentro de la situación preventiva de "Alerta ante una posible emergencia", que no activa, en principio el PAU, por ser situaciones que, no habiendo dado lugar a una emergencia, en una evolución desfavorable de los hechos podrían dar lugar a un accidente (sucesos imprevistos que potencialmente pueden originar un accidente en las instalaciones).



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	1 12/2015

### **S-07. DESCOMPOSICIÓN DEL CARGAMENTO EN PLENA VÍA**

ORDEN DE ACCIONES		EJECUTADA POR	CANAL O MEDIO
1)	Avisar al CCET-CCV. Informar sobre el incidente. 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.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Radio / Teléfono
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.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Radio / Teléfono
4)	Confirmar el incidente. Recoger información. Tomar primeras medidas. Informar de los datos anteriores al CCET-CCV.	Policía Portuaria	Radio / Teléfono
5)	Valorar inicialmente la situación. Llamar al Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APT y comunicar lo sucedido. Si la gravedad del suceso lo requiere y/o si están involucradas MM.PP., se dará aviso al Responsable de Seguridad Industrial (si el anterior no está localizable, al Director de Dominio Público y Seguridad Industrial).	Jefe de Equipo o Responsable de Servicio del CCET-CCV	Teléfono
6)	Valorar la situación y su gravedad, clasificar la contingencia/emergencia. Avisar y proponer una alerta ante una posible emergencia	Responsable de Seguridad Industrial (según lo establecido en el PAU)	Teléfono
7)	Activar una alerta ante una posible emergencia. Comunicar la activación correspondiente y su confirmación al CCET-CCV.  En caso necesario, activar el PAU. Comunicar la activación del PAU y su Nivel al CCET-CCV.	Responsable de Seguridad Industrial (según lo establecido en el PAU)	Teléfono
8)	En caso de activación del PAU, iniciar el orden de llamadas según el nivel de activación del PAU.  En caso de una alerta ante una posible emergencia, iniciar el orden de llamadas establecido, con objeto de informar a los Equipos de actuación, para que se mantengan preparados y en estado de alerta ante una posible actuación.  Avisar al Responsable de Circulación del Puerto.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Teléfono / Radio
9)	Activar las medidas de protección iniciales a aplicar (intervención, evacuación, confinamiento).	Jefe de Equipo o Responsable de Servicio del CCET-CCV (inicialmente y según lo establecido en el PAU)	Radio/Teléfono/
10)	Coordinar los medios propios y ajenos que	Responsable de	Teléfono/Radio



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01		
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	1 12/2015	Página 74 de 97

	ORDEN DE ACCIONES	EJECUTADA POR	CANAL O MEDIO
	intervengan en el control y la supresión de la emergencia (en caso de que las consecuencias del incidente sean más graves y deriven en un accidente).	Seguridad Industrial (según lo establecido en el PAU)	
11)	Si se considera necesario y las consecuencias del incidente son más graves, notificar la emergencia al CECAT y Protección Civil	Jefe de Equipo o Responsable de Servicio del CCET-CCV (según lo establecido en el PAU)	112 / Radio / Teléfono
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 emergencia.  En caso de que las consecuencias del incidente sean más graves y deriven en un accidente, y sea necesario coordinar las labores de los Equipos de Intervención, Equipo Sanitario y Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación.	Responsable de Seguridad Industrial (según lo establecido en el PAU)	Teléfono/Radio
13)	Si es necesario, por la gravedad de lo sucedido, facilitar el acceso a los grupos de intervención (Bomberos, Ambulancias, etc.). Facilitar a los responsables de los equipos exteriores de ayuda la información necesaria para acudir al lugar de la emergencia.  Alejar del área de intervención a toda persona no esencial y no involucrada en la actuación contra la emergencia, así como a las personas sin las medidas de autoprotección recomendadas.  Controlar y señalizar el acceso al lugar del accidente. Controlar el tráfico de vehículos y el movimiento de personas durante la emergencia.	Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación (según lo establecido en el PAU)	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 emergencia, en la zona de la emergencia, sin arriesgarse inútilmente.	Equipos de Intervención (según lo establecido en el PAU)  Equipo Sanitario. Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación (según lo establecido en el PAU)	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.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV. En caso de no contactar a través del CCET-CCV, se efectuará in situ, si es posible, a partir del Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación (según lo establecido en el PAU).	Teléfono / In situ
16)	En paralelo a las acciones establecidas para controlar la emergencia, efectuar las actuaciones siguientes, si proceden: - Orden de detención inmediata del tren.	- RCP (Orden de detención). Personal de conducción (Detención del tren,	Teléfono / Telefonema / Radio



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	1 12/2015

ORDEN DE ACCIONES	EJECUTADA POR	CANAL O MEDIO
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Informar a los responsables de circulación de Adif.</li> <li>- Decisión de segregación del vagón y/o acondicionamiento del cargamento, según las circunstancias establecidas.</li> <li>- Prescripción al personal de conducción de limitación de velocidad de circulación.</li> <li>- Prescripción de marcha a la vista a todos los trenes al paso por la zona del incidente (en caso de que se pueda circular).</li> <li>- Suspensión cautelar del tráfico ferroviario y/o vial.</li>   <li>- Informar a los Delegados de Seguridad de la(s) Empresa(s) Ferroviaria(s) afectada(s).</li> <li>- Informar al Delegado de Seguridad de Adif.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>si los daños se lo permiten).</li> <li>- RCP</li> <li>- RCP</li>   <li>- RCP</li>   <li>- RCP</li>   <li>- RCP (orden efectuada para el tráfico ferroviario). Policía Portuaria (suspensión de acceso para el tráfico vial).</li>   <li>- Agente de servicio de guardia del CCET-CCV</li> <li>- RCP</li> </ul>	
<p>17) Ordenar el Fin de la Emergencia si se ha activado el PAU, tras comprobar que se encuentra controlada la situación. Coordinar las labores de información a los implicados y la investigación del suceso. Coordinar las actuaciones post-emergencia.</p> <p>Si no se ha activado el PAU, ordenar el Fin de la Contingencia, tras comprobar que se encuentra controlada la situación.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Responsable de Seguridad Integral / Director de la Emergencia (según lo establecido en el PAU)</li> <li>- Responsable de la Contingencia Ferroviaria</li> </ul>	Teléfono/Radio
<p>18) 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).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Equipo de Operaciones</li>   <li>- Equipo de Infraestructura y Mantenimiento de instalaciones</li> </ul>	Teléfono/Radio
<p>19) Solicitar, en su caso, operaciones de socorro y ayuda a Adif para liberar la vía ferroviaria.</p>	RCP, con la autorización del Jefe del Departamento de Operaciones de la APT	Teléfono / Radio / Correo electrónico
<p>20) Coordinarse con Adif para liberar la vía ferroviaria.</p>	RCP / Equipo de Infraestructura y Mantenimiento de instalaciones	Teléfono / Radio
<p>21) Notificar a la CIAF, en el caso de que ocurran incidencias más graves.</p>	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	SMS
<p>22) Notificar al OPPE, en el caso de que ocurran incidencias más graves.</p>	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV, con la autorización del Responsable de la Contingencia Ferroviaria, o si se	Correo electrónico



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>		Ref.: I-SCF-2.2.1-01	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona		EDICIÓN	<b>1</b> 12/2015

	ORDEN DE ACCIONES	EJECUTADA POR	CANAL O MEDIO
		activa el PAU, del Director de la Emergencia o en quien este delegue	

**Nota:** Este tipo de incidente puede, en función de la mercancía transportada, generar una serie de consecuencias más graves, originadas principalmente 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.  
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.).



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	1 12/2015

### S-08. DETENCIÓN DEL TREN EN PLENA VÍA

ORDEN DE ACCIONES		EJECUTADA POR	CANAL O MEDIO
1)	Avisar al CCET-CCV. Informar sobre el incidente. 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.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Radio / Teléfono
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.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Radio / Teléfono
4)	Confirmar el incidente. Recoger información. Tomar primeras medidas. Informar de los datos anteriores al CCET-CCV.	Policía Portuaria	Radio / Teléfono
5)	Valorar inicialmente la situación. Llamar al Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APT y comunicar lo sucedido. Si la gravedad del suceso lo requiere y/o si están involucradas MM.PP., se dará aviso al Responsable de Seguridad Industrial (si el anterior no está localizable, al Director de Dominio Público y Seguridad Industrial).	Jefe de Equipo o Responsable de Servicio del CCET-CCV	Teléfono
6)	En caso de una alerta ante una posible emergencia, iniciar el orden de llamadas establecido, con objeto de informar a los Equipos de actuación, para que se mantengan preparados y en estado de alerta ante una posible actuación.  Avisar al Responsable de Circulación del Puerto.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Teléfono/Radio
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.	Responsable de Seguridad Industrial (según lo establecido en el PAU)	Teléfono/Radio
8)	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.	Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación	Radio / Teléfono
9)	Coordinar las actuaciones del Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación y del Equipo de Operaciones.	Responsable de la Contingencia Ferroviaria	Teléfono/Radio
10)	En paralelo a las acciones establecidas para controlar la situación, efectuar las actuaciones siguientes, si proceden: - Informar a los responsables de circulación de Adif. - Prescripción de 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.	- RCP - RCP  - RCP (orden efectuada para el tráfico ferroviario). Policía Portuaria	Teléfono / Telefonema / Radio



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	1 12/2015

ORDEN DE ACCIONES	EJECUTADA POR	CANAL O MEDIO
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Interrupción de la circulación por la vía contigua, ante la sospecha de que pueda estar interceptada.</li> <li>- Asegurarse de la inmovilidad del tren.</li>   <li>- Informar al Delegado de Seguridad de la Empresa Ferroviaria afectada.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(suspensión de acceso para el tráfico vial).</li> <li>- RCP</li>   <li>- RCP (asegurarse de la inmovilidad). La inmovilidad es efectuada por el personal de conducción.</li> <li>- Agente de servicio de guardia del CCET-CCV</li> </ul>	
11) Hacer frente a las necesidades logísticas y de gestión que se produzcan durante el incidente.  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).	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Equipo de Operaciones</li>   <li>- Equipo de Infraestructura y Mantenimiento de instalaciones</li> </ul>	Teléfono/Radio
12) Solicitar, en su caso, operaciones de socorro y ayuda a Adif para liberar la vía ferroviaria.	RCP, con la autorización del Jefe del Departamento de Operaciones de la APT	Teléfono / Radio / Correo electrónico
13) Coordinarse, en su caso, con Adif para liberar la vía ferroviaria.	RCP / Equipo de Infraestructura y Mantenimiento de instalaciones	Teléfono / Radio
14) Proceder, en su caso, a liberar los vehículos viales o los objetos implicados que puedan haber originado la detención de la composición ferroviaria.	Equipo de Operaciones / Equipo de Infraestructura y Mantenimiento de instalaciones / Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación	Teléfono/Radio



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01		
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	1 12/2015	Página 79 de 97

**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)	Avisar al CCET-CCV. Informar sobre el incidente. 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.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Radio / Teléfono
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.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Radio / Teléfono
4)	Confirmar el incidente. Recoger información. Tomar primeras medidas. Informar de los datos anteriores al CCET-CCV.	Policía Portuaria	Radio / Teléfono
5)	Valorar inicialmente la situación. Llamar al Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APT y comunicar lo sucedido. Si la gravedad del suceso lo requiere y/o si están involucradas MM.PP., se dará aviso al Responsable de Seguridad Industrial (si el anterior no está localizable, al Director de Dominio Público y Seguridad Industrial).	Jefe de Equipo o Responsable de Servicio del CCET-CCV	Teléfono
6)	Valorar la situación y su gravedad, clasificar la contingencia/emergencia. Avisar y proponer una alerta ante una posible emergencia	Responsable de Seguridad Industrial (según lo establecido en el PAU)	Teléfono
7)	Activar una alerta ante una posible emergencia. Comunicar la activación correspondiente y su confirmación al CCET-CCV.  En caso necesario, activar el PAU. Comunicar la activación del PAU y su Nivel al CCET-CCV.	Responsable de Seguridad Industrial (según lo establecido en el PAU)	Teléfono
8)	En caso de activación del PAU, iniciar el orden de llamadas según el nivel de activación del PAU.  En caso de una alerta ante una posible emergencia, iniciar el orden de llamadas establecido, con objeto de informar a los Equipos de actuación, para que se mantengan preparados y en estado de alerta ante una posible actuación.  Avisar al Responsable de Circulación del Puerto.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Teléfono / Radio
9)	Activar las medidas de protección iniciales a aplicar (intervención, evacuación, confinamiento).	Jefe de Equipo o Responsable de Servicio del CCET-CCV (inicialmente y según lo establecido en el PAU)	Radio/Teléfono/
10)	Coordinar los medios propios y ajenos que intervengan en el control y la supresión de la	Responsable de Seguridad Industrial	Teléfono/Radio



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	1 12/2015

ORDEN DE ACCIONES		EJECUTADA POR	CANAL O MEDIO
	emergencia (en caso de que las consecuencias del incidente sean más graves y deriven en un accidente).	(según lo establecido en el PAU)	
11)	Si se considera necesario y las consecuencias del incidente son más graves, notificar la emergencia al CECAT, Protección Civil, Subdelegación del Gobierno, etc. En caso de fenómenos naturales peligrosos (tormentas de lluvia y viento, inundaciones, etc.), informarse del fenómeno natural previsto en la zona y su evolución esperada, así como de las medidas preventivas a adoptar.	Jefe de Equipo o Responsable de Servicio del CCET-CCV (según lo establecido en el PAU)	112 / Radio
12)	En caso de que las consecuencias del incidente sean más graves y deriven en un accidente, y sea necesario coordinar las labores de los Equipos de Intervención y del Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación.	Responsable de Seguridad Industrial (según lo establecido en el PAU)	Teléfono/Radio
13)	Avisar al Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación, 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 Tarragona.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV.	Radio / Teléfono
14)	Si es necesario, por la gravedad de lo sucedido, facilitar el acceso a los grupos de intervención (Bomberos, Ambulancias, etc.). Facilitar a los responsables de los equipos exteriores de ayuda la información necesaria para acudir al lugar de la emergencia. Alejar del área de intervención a toda persona no esencial y no involucrada en la actuación contra la emergencia, así como a las personas sin las medidas de autoprotección recomendadas. Controlar y señalizar el acceso al lugar del accidente. Controlar el tráfico de vehículos y el movimiento de personas durante la emergencia.	Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación (según lo establecido en el PAU)	Radio / Teléfono
15)	En caso de que las consecuencias del incidente sean más graves, y sea necesario: 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 emergencia.	Equipos de Intervención (según lo establecido en el PAU)  Equipo Sanitario. Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación (según lo establecido en el PAU)	Teléfono/Radio
16)	En paralelo a las acciones establecidas para controlar la emergencia, 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	- 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	Teléfono / Telefonema / Radio



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	1 12/2015

ORDEN DE ACCIONES	EJECUTADA POR	CANAL O MEDIO
interceptado. Ordenar la detención inmediata de estas circulaciones. - Informar a los responsables de circulación de Adif. - Prescripción al personal de conducción de limitación de velocidad de circulación. - Prescripción de 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.  - Informar a los Delegados de Seguridad de la(s) Empresa(s) Ferroviaria(s) afectada(s).	- RCP - RCP  - RCP  - RCP (orden efectuada para el tráfico ferroviario). Policía Portuaria (suspensión de acceso para el tráfico vial).  - Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	
17) Ordenar el Fin de la Emergencia, tras comprobar que se encuentra controlada la situación. Coordinar las labores de información a los implicados y la investigación del suceso. Coordinar las actuaciones post-emergencia.  Si no se ha activado el PAU, ordenar el Fin de la Contingencia, tras comprobar que se encuentra controlada la situación.	- Responsable de Seguridad Integral / Director de la Emergencia (según lo establecido en el PAU) - Responsable de la Contingencia Ferroviaria	Teléfono/Radio
18) Hacer frente a las necesidades logísticas y de gestión que se produzcan durante el incidente.  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).	- Equipo de Operaciones  - Equipo de Infraestructura y Mantenimiento de instalaciones	Teléfono/Radio
19) Solicitar, en su caso, operaciones de socorro y ayuda a Adif para liberar la vía ferroviaria.	RCP, con la autorización del Jefe del Departamento de Operaciones de la APT	Teléfono / Radio / Correo electrónico
20) Coordinarse con Adif para liberar la vía ferroviaria.	RCP / Equipo de Infraestructura y Mantenimiento de instalaciones	Teléfono / Radio
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.	Equipo de Operaciones / Equipo de Infraestructura y Mantenimiento de instalaciones / Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación	Teléfono/Radio
22) Notificar a la CIAF, en el caso de que ocurran incidencias más graves	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	SMS
23) Notificar al OPPE, en el caso de que ocurran incidencias más graves.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV, con la autorización del Responsable de la	Correo electrónico



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01		
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	<b>1</b> 12/2015	Página 82 de 97

ORDEN DE ACCIONES		EJECUTADA POR	CANAL O MEDIO
		Contingencia Ferroviaria, o si se activa el PAU, del Director de la Emergencia o en quien este delegue	
24)	Coordinar/Realizar las comunicaciones con las Autoridades, medios de comunicación, familiares de afectados, otras entidades, etc., según el grado de gravedad de las consecuencias del incidente.	Director de la Emergencia del PAU o del Plan de emergencia externo (según lo establecido en cada uno de los Planes)	Teléfono / Fax / Correo electrónico / Comunicados de prensa

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.



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01		
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	1 12/2015	Página 83 de 97

### **S-10. INCIDENTES EN TRANSPORTES EXCEPCIONALES FERROVIARIOS**

ORDEN DE ACCIONES		EJECUTADA POR	CANAL O MEDIO
1)	Avisar al CCET-CCV. Informar sobre el incidente. 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.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Radio / Teléfono
3)	Confirmar el incidente, 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 incidente.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Radio / Teléfono
4)	Confirmar el incidente. Recoger información. Tomar primeras medidas. Informar de los datos anteriores al CCET-CCV.	Policía Portuaria	Radio / Teléfono
5)	Valorar inicialmente la situación. Llamar al Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APT y comunicar lo sucedido. Si la gravedad del suceso lo requiere y/o si están involucradas MM.PP., se dará aviso al Responsable de Seguridad Industrial (si el anterior no está localizable, al Director de Dominio Público y Seguridad Industrial).	Jefe de Equipo o Responsable de Servicio del CCET-CCV	Teléfono
6)	En caso de una alerta ante una posible emergencia, iniciar el orden de llamadas establecido, con objeto de informar a los Equipos de actuación, para que se mantengan preparados y en estado de alerta ante una posible actuación.  Avisar al Responsable de Circulación del Puerto.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Teléfono/Radio
7)	Considerar el incidente como una anomalía. 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.	Responsable de Seguridad Industrial (según lo establecido en el PAU)	Teléfono/Radio
8)	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.	Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación	Radio / Teléfono
9)	Coordinar las actuaciones del Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación, del Equipo de Operaciones y del Equipo de Infraestructura y Mantenimiento de instalaciones.	Responsable de la Contingencia Ferroviaria	Teléfono/Radio
10)	En paralelo a las acciones establecidas para controlar la situación, efectuar las actuaciones siguientes, si proceden: - Orden de detención inmediata del tren.  - Asegurarse de la inmovilidad del tren.	- RCP (Orden de detención). Personal de conducción (Detención del tren). - RCP (asegurarse de	Teléfono / Telefonema / Radio



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	1 12/2015

ORDEN DE ACCIONES	EJECUTADA POR	CANAL O MEDIO
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Protección de emergencia de cualquier circulación ferroviaria que se dirija hacia la zona del incidente. Ordenar la detención inmediata de estas circulaciones.</li> <li>- Informar a los responsables de circulación de Adif.</li> <li>- Prescripción al personal de conducción de limitación de velocidad de circulación.</li> <li>- Prescripción de marcha a la vista a todos los trenes al paso por la zona del arrollamiento (en caso de que se pueda circular).</li> <li>- Suspensión cautelar del tráfico ferroviario y/o vial.</li>   <li>- Informar a los Delegados de Seguridad de la(s) Empresa(s) Ferroviaria(s) afectada(s).</li> <li>- Informar al Delegado de Seguridad de Adif.</li> </ul>	<p>la inmovilidad). La inmovilidad es efectuada por el personal de conducción.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- RCP</li>   <li>- RCP</li> <li>- RCP</li>   <li>- RCP.</li>   <li>- RCP (orden efectuada para el tráfico ferroviario). Policía Portuaria (suspensión de acceso para el tráfico vial).</li> <li>- Agente de servicio de guardia del CCET-CCV</li> <li>- RCP</li> </ul>	
11) Hacer frente a las necesidades logísticas y de gestión que se produzcan durante el incidente.  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).	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Equipo de Operaciones</li>   <li>- Equipo de Infraestructura y Mantenimiento de instalaciones</li> </ul>	Teléfono/Radio
12) Solicitar, en su caso, operaciones de socorro y ayuda a Adif para liberar la vía ferroviaria.	RCP, con la autorización del Jefe del Departamento de Operaciones de la APT	Teléfono / Radio / Correo electrónico
13) Coordinarse, en su caso, con Adif para liberar la vía ferroviaria.	RCP / Equipo de Infraestructura y Mantenimiento de instalaciones	Teléfono / Radio
14) Notificar a la CIAF, en el caso de que ocurran incidencias más graves.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	SMS
15) Notificar al OPPE, en el caso de que ocurran incidencias más graves.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV, con la autorización del Responsable de la Contingencia Ferroviaria, o si se activa el PAU, del Director de la Emergencia o en quien este delegue	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.



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>		Ref.: I-SCF-2.2.1-01	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona		EDICIÓN	1 12/2015

### **S-11. CONATO DE COLISIÓN**

ORDEN DE ACCIONES		EJECUTADA POR	CANAL O MEDIO
1)	Avisar al CCET-CCV. Informar sobre el incidente. 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.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Radio / Teléfono
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.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Radio / Teléfono
4)	Confirmar el incidente. Recoger información. Tomar primeras medidas. Informar de los datos anteriores al CCET-CCV.	Policía Portuaria	Radio / Teléfono
5)	Valorar inicialmente la situación. Llamar al Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APT y comunicar lo sucedido	Jefe de Equipo o Responsable de Servicio del CCET-CCV	Teléfono
6)	Avisar al Responsable de Circulación del Puerto.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Teléfono/Radio
7)	Considerar el incidente como una anomalía. 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.	Responsable de Seguridad Industrial (según lo establecido en el PAU)	Teléfono/Radio
8)	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.	Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación	Radio / Teléfono
9)	Si fueran necesarias, coordinar las actuaciones del Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación, del Equipo de Operaciones y del Equipo de Infraestructura y Mantenimiento de instalaciones.	Responsable de la Contingencia Ferroviaria	Teléfono/Radio
10)	En paralelo a las acciones establecidas para controlar la situación establecida, efectuar las actuaciones siguientes, si proceden: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Informar a los responsables de circulación de Adif (si se ha producido en las líneas de conexión con la RFIG de Adif).</li> <li>- No autorizar algún movimiento incompatible.</li> <li>- Disponer correctamente de las agujas de los cambios del itinerario, en su caso.</li> <li>- Comprobar que la vía y los piquetes afectados están libres.</li> <li>- Prescripción al personal de conducción de limitaciones de velocidad de circulación.</li> <li>- Prescripción de marcha a la vista a todos los trenes al paso por la zona del incidente (en caso de que se pueda circular).</li> <li>- Suspensión cautelar del tráfico ferroviario y/o vial, si fuera necesario.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- RCP</li> <li>- RCP</li> <li>- RCP</li> <li>- RCP</li> <li>- RCP</li> <li>- RCP (orden efectuada para el</li> </ul>	Teléfono / Telefonema / Radio



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>		Ref.: I-SCF-2.2.1-01	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona		EDICIÓN	<b>1</b> 12/2015

ORDEN DE ACCIONES		EJECUTADA POR	CANAL O MEDIO
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Informar al Delegado de Seguridad de la Empresa Ferroviaria afectada.</li> </ul>	tráfico ferroviario). Policía Portuaria (suspensión de acceso para el tráfico vial). - Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	
11)	Notificar a la CIAF, en el caso de que ocurran incidencias más graves.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	SMS

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 colisiones, etc., ya contemplados en las situaciones indicadas en los apartados anteriores.



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01		
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	1 12/2015	Página 87 de 97

### **S-12. REBASE O INCUMPLIMIENTO DE INDICACIONES**

ORDEN DE ACCIONES		EJECUTADA POR	CANAL O MEDIO
1)	Avisar al CCET-CCV. Informar sobre el incidente. 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.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Radio / Teléfono
3)	Confirmar la emergencia, 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.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Radio / Teléfono
4)	Confirmar el incidente. Recoger información. Tomar primeras medidas. Informar de los datos anteriores al CCET-CCV.	Policía Portuaria	Radio / Teléfono
5)	Valorar inicialmente la situación. Llamar al Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APT y comunicar lo sucedido	Jefe de Equipo o Responsable de Servicio del CCET-CCV	Teléfono
6)	Avisar al Responsable de Circulación del Puerto.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Teléfono/Radio
7)	Considerar el incidente como una anomalía. 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.	Responsable de Seguridad Industrial (según lo establecido en el PAU)	Teléfono/Radio
8)	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.	Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación	Radio / Teléfono
9)	Si fueran necesarias, coordinar las actuaciones del Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación, del Equipo de Operaciones y del Equipo de Infraestructura y Mantenimiento de instalaciones.	Responsable de la Contingencia Ferroviaria	Teléfono/Radio
10)	En paralelo a las acciones establecidas para controlar la situación establecida, efectuar las actuaciones siguientes, si proceden: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Informar a los responsables de circulación de Adif (si se ha producido en las líneas de conexión con la RFIG de Adif).</li> <li>- No autorizar algún movimiento incompatible.</li> <li>- Disponer correctamente de las agujas de los cambios del itinerario, en su caso.</li> <li>- Comprobar que la vía y los piquetes afectados están libres.</li> <li>- Comprobar que las barreras y semáforos a la circulación de carretera vial se encuentran en correcto estado de funcionamiento.</li> <li>- Prescripción al personal de conducción de limitaciones de velocidad de circulación.</li> <li>- Prescripción de marcha a la vista a todos los trenes al paso por la zona del incidente (en caso</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- RCP</li> <li>- RCP</li> <li>- RCP</li> <li>- RCP</li> <li>- RCP (con la ayuda del Auxiliar de Circulación)</li> <li>- RCP</li> <li>- RCP</li> </ul>	Teléfono / Telefonema / Radio



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>		Ref.: I-SCF-2.2.1-01	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona		EDICIÓN	<b>1</b> 12/2015

ORDEN DE ACCIONES		EJECUTADA POR	CANAL O MEDIO
	de que se pueda circular). - Suspensión cautelar del tráfico ferroviario y/o vial, si fuera necesario.  - Informar a los Delegados de Seguridad de la(s) Empresa(s) Ferroviaria(s) afectada(s).  - Informar al Delegado de Seguridad de Adif.	- RCP (orden efectuada para el tráfico ferroviario). Policía Portuaria (suspensión de acceso para el tráfico vial). - Agente de servicio de guardia del CCET-CCV  - RCP	
11)	Notificar a la CIAF, en el caso de que ocurran incidencias más graves.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV a las órdenes del Director/a de la Emergencia	SMS

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 colisiones, etc., ya contemplados en las situaciones indicadas en los apartados anteriores.



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	1 12/2015

### S-13 ENGANCHE DE PANTÓGRAFO

ORDEN DE ACCIONES		EJECUTADA POR	CANALO MEDIO
1)	Avisar al CCET-CCV. Informar sobre el incidente. 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.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Radio / Teléfono
3)	Confirmar el incidente, 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 incidente.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Radio / Teléfono
4)	Confirmar el incidente. Recoger información. Tomar primeras medidas. Informar de los datos anteriores al CCET-CCV.	Policía Portuaria	Radio / Teléfono
5)	Valorar inicialmente la situación. Llamar al Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APT y comunicar lo sucedido. Si la gravedad del suceso lo requiere y/o si están involucradas MM.PP., se dará aviso al Responsable de Seguridad Industrial (si el anterior no está localizable, al Director de Dominio Público y Seguridad Industrial).	Jefe de Equipo o Responsable de Servicio del CCET-CCV	Teléfono
6)	En caso de una alerta ante una posible emergencia, iniciar el orden de llamadas establecido, con objeto de informar a los Equipos de actuación, para que se mantengan preparados y en estado de alerta ante una posible actuación.  Avisar al Responsable de Circulación del Puerto.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	Teléfono/Radio
7)	Considerar el incidente como una anomalía. 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.	Responsable de Seguridad Industrial (según lo establecido en el PAU)	Teléfono/Radio
8)	Controlar y señalar 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.	Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación	Radio / Teléfono
9)	Coordinar las actuaciones del Equipo de Tráfico, Logística y Evacuación, del Equipo de Operaciones y del Equipo de Infraestructura y Mantenimiento de instalaciones.	Responsable de la Contingencia Ferroviaria	Teléfono/Radio
10)	En paralelo a las acciones establecidas, efectuar las actuaciones siguientes, si proceden: - Orden de detención inmediata del tren.  - Asegurarse de la inmovilidad del tren.	- RCP (Orden de detención). Personal de conducción (Detención del tren). - RCP (asegurarse de la inmovilidad). La	Teléfono / Telefonema / Radio



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	1 12/2015

ORDEN DE ACCIONES	EJECUTADA POR	CANALO MEDIO	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Protección de emergencia de cualquier circulación ferroviaria que se dirija hacia la zona del incidente. Ordenar la detención inmediata de estas circulaciones.</li> <li>- Informar a los responsables de circulación de Adif.</li> <li>- Prescripción al personal de conducción de limitación de velocidad de circulación.</li> <li>- Prescripción de marcha a la vista a todos los trenes al paso por la zona del arrollamiento (en caso de que se pueda circular).</li> <li>- Suspensión cautelar del tráfico ferroviario y/o vial.</li>   <li>- Solicitar el corte de tensión en catenaria y evaluar si es necesario, en la vía contigua.</li> <li>- Previsión de formación de zonas neutras para protección de equipos de trabajo de mantenimiento de las instalaciones de electrificación.</li> <li>- Informar a los Delegados de Seguridad de la(s) Empresa(s) Ferroviaria(s) afectada(s).</li>   <li>- Informar al Delegado de Seguridad de Adif.</li> </ul>	<p>inmovilidad es efectuada por el personal de conducción.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- RCP</li>   <li>- RCP</li> <li>- RCP</li>   <li>- RCP.</li>   <li>- RCP (orden efectuada para el tráfico ferroviario). Policía Portuaria (suspensión de acceso para el tráfico vial).</li> <li>- RCP</li>   <li>- RCP / Equipo de Infraestructura y Mantenimiento de instalaciones</li> <li>- Agente de servicio de guardia del CCET-CCV</li> <li>- RCP</li> </ul>		
11)	<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).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Equipo de Operaciones de</li> <li>- Equipo de Infraestructura y Mantenimiento de instalaciones</li> </ul>	Teléfono/Radio
12)	Solicitar, en su caso, operaciones de socorro y ayuda a Adif para liberar la vía ferroviaria.	RCP, con la autorización del Jefe del Departamento de Operaciones de la APT	Teléfono / Radio / Correo electrónico
13)	Coordinarse, en su caso, con Adif para liberar la vía ferroviaria.	RCP / Equipo de Infraestructura y Mantenimiento de instalaciones	Teléfono / Radio
14)	Notificar a la CIAF, en el caso de que ocurran incidencias más graves.	Agente de servicio de guardia del CCET-CCV	SMS

Nota: Este tipo de incidente podría derivar, por el impacto de trozos del pantógrafo y del tramo de catenaria que se haya podido desprender, en incidencias más graves, ocasionando daños a personas, a la infraestructura ferroviaria, material rodante, etc.



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>		Ref.: I-SCF-2.2.1-01	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona		EDICIÓN	1 12/2015

### 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 RFPT 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 CCET-CCV inicialmente, y el Director de la Emergencia, a través del Responsable de Seguridad Industrial (en el caso de que se active el PAU) y el Responsable de la Contingencia Ferroviaria (en el caso que se active el PCFPT), 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.

Sólo se difundirán a los medios de comunicación social las órdenes y recomendaciones dictadas por el Director de la Emergencia (según lo indicado en el PAU).

### 3.13. SEGUIMIENTO Y CONTROL DE LAS MEDIDAS ADOPTADAS

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

Si se ha activado el PAU, será el Responsable de Seguridad Industrial de la APT quien coordine todo el seguimiento y control de dichas medidas adoptadas, a partir de la información que le vayan facilitando el CCET-CCV y la Dirección de la Emergencia, 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.



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01				
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	<table border="1"><tr><td><b>1</b></td><td>Página</td></tr><tr><td>12/2015</td><td>92 de 97</td></tr></table>	<b>1</b>	Página	12/2015
<b>1</b>	Página					
12/2015	92 de 97					

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

Si se activa el PCFPT, será el Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APT, quien lo coordine.

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 a la CIAF y filtrada a través del Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APT, 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 APT.



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>		Ref.: I-SCF-2.2.1-01	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona		EDICIÓN	1 12/2015

### 3.14. PROCEDIMIENTOS FINANCIEROS

El Responsable de Seguridad Industrial de la APT (en el caso que se active el PAU) o el Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APT (en el caso de que se active el PCFPT), tras la finalización de la contingencia, iniciarán 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 emergencia, 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 ferroviaria.

#### 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 APT, 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 Industrial de la APT (en el caso que se active el PAU) o el Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APT (en el caso de que se active el PCFPT), o en quien estos determinen 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 APT.

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 APT 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 APT tiene un plazo de noventa días para elaborar dicho informe, desde la fecha del suceso.

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 APT, según se encuentra establecido en el SGSF de la APT.

#### 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 APT 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



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>		Ref.: I-SCF-2.2.1-01	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	<b>1</b> 12/2015	Página 94 de 97

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 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.



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01		
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	<b>1</b> 12/2015	Página 95 de 97

### 3.15. ANEXO I. DIRECTORIO DE INTERLOCUTORES FERROPORTUARIO

- Documento "Directorio de Interlocutores Ferroportuario" (F-SCF-1.1.3-01).



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>		Ref.: I-SCF-2.2.1-01	
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona		EDICIÓN	1 12/2015

#### 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 emergencia, para la investigación, evaluación y análisis posterior de la misma	Nº Informe-Expediente / Cronológico	Informático	Responsable de Seguridad en la Circulación Ferroviaria / Responsable de Seguridad Integral	5 años

#### 5. DOCUMENTACIÓN ASOCIADA

- Listado Requisitos Legales Ferroviarios-Normativos (F-SCF-1.1.2-01)
- Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias.
- 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 918/2010, de 16 de julio, por el que se modifica RD 810/2007, de 22 de junio.
- 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 Tarragona.
- Plan de emergencia exterior del sector químico de Tarragona (PLASEQTA).
- Plan de emergencia exterior del sector químico de Cataluña (PLASEQCAT).
- Plan territorial de emergencias de Cataluña (PROCICAT).
- Plan de protección civil por inundaciones en Cataluña (INUNCAT).
- Plan de protección civil por accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril en Cataluña (TRANSCAT).
- Plan especial de emergencias sísmicas en Cataluña (SISMICAT).
- Plan especial de emergencias para el riesgo radiológico en Cataluña (RADCAT).
- Plan de Autoprotección del Puerto de Tarragona (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 nº 001 / C-001 de la Autoridad Portuaria de Tarragona. "Acceso y regulación de las operaciones en la red ferroviaria interior del Puerto de Tarragona".
- Consigna CO 5/21 "Conexión a la RFIG administrada por ADIF con la red ferroviaria administrada por la Autoridad Portuaria de Tarragona, de 29 de octubre de 2021, o aquella que la sustituya.
- Plano de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona.
- Directorio de Interlocutores Ferroportuario (F-SCF-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



 <b>Port de Tarragona</b>	<b>SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD FERROVIARIA</b>	Ref.: I-SCF-2.2.1-01				
	Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Tarragona	EDICIÓN	<table border="1"><tr><td><b>1</b></td><td>Página</td></tr><tr><td>12/2015</td><td>97 de 97</td></tr></table>	<b>1</b>	Página	12/2015
<b>1</b>	Página					
12/2015	97 de 97					

Se han modificado los siguientes apartados:

- 1
- 3.3
- 3.3.1
- 3.6.2.2
- 3.6.2.3
- 3.6.4
- 3.7.1
- 3.7.2
- 5

