

ÍNDICE

REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN DE LA RED FERROVIARIA INTERIOR DEL PUERTO DE VALENCIA



AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA

Revisión: 2 • Fecha: 07/02/2013

REGISTRO DE REVISIONES		
Revisión	Causa de los cambios	Fecha de revisión
1	Elaboración inicial del documento	15/03/2012
2	Actualización año 2013	07/02/2013

En Valencia, a 11 de marzo de 2013.

Ramón Gómez-Ferrer Boldova
DIRECTOR GENERAL
AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA

ÍNDICE

CAPÍTULO I. GENERALIDADES

- 1.1. Abreviaturas y acrónimos
- 1.2. Definiciones
- 1.3. Personal afectado
- 1.4. Documentación esencial que debe llevar el personal de conducción de las EE.FF. para la entrada/salida del Puerto
- 1.5. Coordinación en caso de emergencia

CAPÍTULO II. SEÑALES E INSTALACIONES DE SEÑALIZACIÓN

CAPÍTULO III. CIRCULACIÓN

- 1.1. Circulaciones de trenes
- 1.2. Comunicaciones de inicio y fin de las circulaciones ferroviarias
- 1.3. Otras comunicaciones
- 1.4. Instrucciones por motivos de seguridad o protección portuaria
- 1.5. Circulación en intersecciones especiales
 - 1.5.1. Circulación en intersecciones especiales con mecanismos automáticos de protección
 - 1.5.2. Circulación en intersecciones especiales sin mecanismos (manuales o automáticos) de protección
 - 1.5.3. Circulación en intersecciones especiales con mecanismos manuales de protección
- 1.6. Accionamiento manual de los cambios en la infraestructura ferroviaria
- 1.7. Posicionamiento en terminales. Movimientos en terminales
- 1.8. Obras y trabajos en la red ferroviaria y en sus proximidades
 - 1.8.1. Obras y trabajos de mantenimiento y conservación de las instalaciones ferroviarias
 - 1.8.2. Obras y trabajos en la zona de gálibo de la red ferroviaria

1.9. Transportes excepcionales

CAPÍTULO IV. BLOQUEO DE TRENES

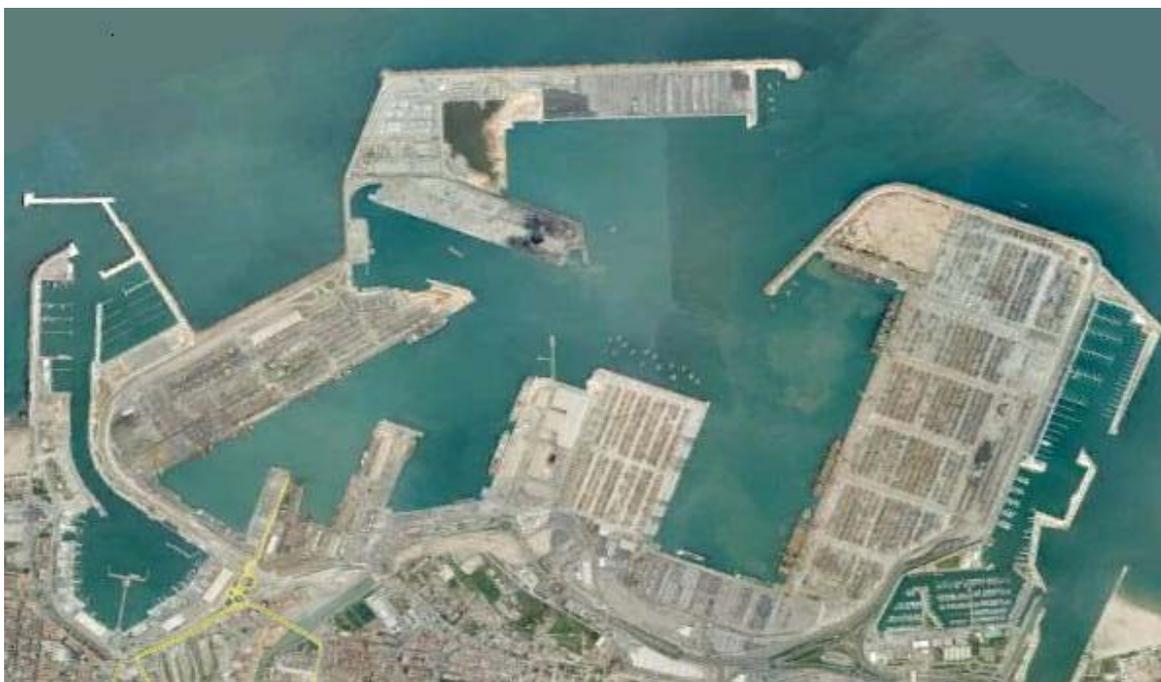
CAPÍTULO V. COMPOSICIÓN Y FRENADO

1.1. Longitudes de las composiciones

CAPÍTULO VI. MANIOBRAS

PRÓLOGO

REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN DE LA RED FERROVIARIA INTERIOR DEL PUERTO DE VALENCIA



AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA

Revisión: 2 • Fecha: 07/02/2013

Prólogo.

Reglamento de Circulación de la red ferroviaria interior del Puerto de Valencia

REGISTRO DE REVISIONES		
Revisión	Causa de los cambios	Fecha de revisión
1	Elaboración inicial del documento	15/03/2012
2	Actualización año 2013	07/02/2013

ÍNDICE

1	PRÓLOGO.....	4
1.1	CAMPO DE APLICACIÓN.....	4
1.2	ESTRUCTURA.....	5

1 PRÓLOGO

1.1 CAMPO DE APLICACIÓN

El Reglamento de Circulación de la red ferroviaria interior del Puerto de Valencia (RCPV), contiene el conjunto de normas y condiciones necesarias que rigen la circulación ferroviaria de trenes y maniobras y tiene como objetivo último, la garantía de una explotación ferroviaria segura y eficiente en la red ferroviaria interior del Puerto de Valencia. Estas normas son complementarias a las que se encuentran recogidas en el vigente Reglamento General de Circulación (RGC) de la RFIG, en el Manual de Conducción y en las Instrucciones Generales de aplicación y, por tanto, son específicas para esta red ferroviaria. Asimismo, las normas generales de circulación ferroviaria son las contenidas en el RGC.

Este RCPV debe considerarse como un Anexo al RGC, que todas las personas relacionadas con la circulación ferroviaria en la red ferroviaria interior del Puerto de Valencia, están obligadas a conocer, en la parte que les afecte, junto con el resto de normativa de seguridad ferroviaria, para poder aplicarlo en el ejercicio de sus funciones. Este documento forma parte de la documentación que es entregada a las Empresas Ferroviarias (EE.FF.) para que su personal pueda realizar sus operaciones ferroviarias con seguridad.

Las reglas de la circulación que se utilizan sobre las infraestructuras ferroviarias del Puerto de Valencia, integradas en las líneas de conexión entre la RFIG y este Puerto, son las normas de circulación que son de aplicación en las instalaciones administradas por Adif en la RFIG (entre otras, el vigente RGC que se aplica en la RFIG).

El RCPV es de aplicación en toda la red ferroviaria interior del Puerto de Valencia, a partir del punto de conexión funcional.

Funcionalmente, la red ferroviaria interior del Puerto de Valencia se localiza a partir de los puntos que separan la gestión, (en lo que respecta a operaciones de circulación), de Adif y del Puerto de Valencia. Estos puntos de conexión funcional están a cargo del Responsable de Circulación de Adif y son:

- Zona Sur: la señal SP1.
- Zona Norte: las señales SP9A, SP9B y SP9C.

Por tanto, a partir de estos elementos singulares, se puede considerar la red ferroviaria interior del Puerto de Valencia en donde es aplicable el RCPV.

El RCPV está aprobado por la APV. La APV establece el RCPV, previo informe de Puertos del Estado. Posteriormente, se remite a ADIF para la emisión de su informe y seguidamente se remite, para su aprobación, a la Dirección General de Ferrocarriles, según lo recogido en la cláusula duodécima del Convenio ADIF – Puertos del Estado, del 30 de diciembre de 2005.

La modificación de las normas contenidas en este RCPV sólo podrá hacerse mediante las publicaciones previstas en el mismo para este fin y deberán ser aprobadas por la APV.

1.2 ESTRUCTURA

El RCPV se encuentra estructurado en los siguientes capítulos y con el contenido que se indica a continuación:

- **I. Generalidades:** Documentación normativa y operativa. Glosario de términos y abreviaturas utilizadas. Las reglas básicas para las comunicaciones entre el personal de circulación y el de conducción. Las obligaciones y conocimientos básicos exigibles a ambos.
- **II. Señales e Instalaciones de Seguridad:** El significado de las señales y el régimen de funcionamiento de las instalaciones de seguridad de la circulación, de índole mecánica, luminosa o electrónica, tanto respecto de la infraestructura ferroviaria como del material rodante.
- **III. Circulación:** Movimiento de los trenes desde el punto de vista de su itinerario físico y de sus marchas y horarios. Las reglas que deben cumplirse para la circulación de los trenes por la red ferroviaria interior del Puerto de Valencia para su entrada, salida y paso por las terminales, las medidas a adoptar en las Intersecciones Especiales y cuando se produzcan incidencias sobre las infraestructuras que puedan afectar a las condiciones de circulación.
- **IV. Bloqueo de trenes:** Sistema para garantizar la circulación del conjunto de los trenes manteniendo entre sí las distancias mínimas de seguridad. Los tipos de bloqueo de la vía y enclavamiento de las terminales y su funcionamiento.
- **V. Composición y frenado:** Las normas a seguir para la composición de los trenes, la distribución de su carga y el frenado de aquellos.
- **VI. Maniobras:** La forma en que se deben realizar las maniobras.

CAPÍTULO I. GENERALIDADES

REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN DE LA RED FERROVIARIA INTERIOR DEL PUERTO DE VALENCIA



AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA

Revisión: 2 • Fecha: 07/02/2013

REGISTRO DE REVISIONES		
Revisión	Causa de los cambios	Fecha de revisión
1	Elaboración inicial del documento	15/03/2012
2	Actualización año 2013	07/02/2013

ÍNDICE

1.	CAPÍTULO I. GENERALIDADES	4
1.1	ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS	4
1.2	DEFINICIONES.....	4
1.3	PERSONAL AFECTADO	7
1.4	DOCUMENTACIÓN ESENCIAL QUE DEBE LLEVAR EL PERSONAL DE CONDUCCIÓN DE LAS EE.FF. PARA LA ENTRADA/SALIDA DEL PUERTO	9
1.5	COORDINACIÓN EN CASO DE EMERGENCIA.....	10

1. CAPÍTULO I. GENERALIDADES

1.1 ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS

- Adif: Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.
- APV: Autoridad Portuaria de Valencia.
- B.O.E.: Boletín Oficial del Estado.
- CCE-APV: Centro de Control de Emergencias de la Autoridad Portuaria de Valencia ubicado en el Puerto de Valencia.
- CO: Consigna de circulación. Gerencia Operativa de Adif.
- EE.FF.: Empresas Ferroviarias.
- FOM: Referente al Ministerio de Fomento.
- RCPV: Reglamento de Circulación de la red ferroviaria interior del Puerto de Valencia.
- RFIG: Red Ferroviaria de Interés General.
- RGC: Reglamento General de Circulación (de la RFIG).
- RID: Reglamento Internacional para el transporte de mercancías peligrosas por Ferrocarril.
- S.B.A.: Sistema de protección de intersecciones especiales mediante Semibarreras Automáticas.
- S.L.A.: Sistema de protección de intersecciones especiales mediante Señalización Luminosa y Acústica.

1.2 DEFINICIONES

- 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. (Definición recogida del Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General).
- 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. Incluye el arrollamiento de personas en intersecciones especiales.

- 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. (Definición recogida del Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General).
- Accidente significativo: cualquier accidente en que esté implicado como mínimo un vehículo ferroviario en movimiento, con al menos un muerto o herido grave, o se produzcan graves daños en el material, la vía férrea u otras instalaciones o entornos, o interrupciones prolongadas del tráfico. Se excluyen los accidentes en talleres, almacenes y depósitos. Estos daños deberán ser equivalentes o superiores a 150.000 euros. (*Definición recogida del Real Decreto 918/2010, de 16 de julio, por el que se modifica el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General*).
- Bulón: Pieza metálica con forma de clavo o tornillo con funciones de pasador, eje, para mantener unidas dos piezas.
- Cambio tipo “Quesito” (marmita): Son cambios con su accionamiento superficial. Están situados en las zonas de vía que están sobre balasto. Están colocados a un lado de la vía. Constan de dos espadines unidos por una barra. Ésta a su vez va unida con otra barra, que llega a unirse al mecanismo de deslizadera que se encuentra en un lateral del cambio. Dicho mecanismo se acciona mediante una barra que lleva un contrapeso de forma similar a un “queso”, y que ayuda al operario a realizar la maniobra. Estos mecanismos no van embridados, es decir, no tienen un sistema de bulonaje que permita fijar el cambio, y apretar de manera definitiva los espadines contra los contracarriles. De esta manera, la posición sólo es asegurada por el peso del contrapeso. El contrapeso, de todas formas, no es suficiente para dejar el sistema perfectamente colocado y apretado, y debe ser el personal encargado el que tenga la obligación de llevar el sistema “a tope”. En esta posición sí que debería el contrapeso evitar el movimiento.
- Cambio de barra mediante mecanismos con cremallera: Son cambios con su accionamiento enterrado. Están en las zonas de vía con plataforma de hormigón, de manera que la cota de arqueta y raíles está por debajo de superficie. Están metidos en una arqueta con su respectiva tapa, que a su vez tiene una pequeña tapa en medio. Dicha arqueta se encuentra entre los espadines, en medio de la vía. El mecanismo consiste en un sistema de cremallera

del que salen dos barras, una a cada lado, que van a los espadines y los maniobran. En dicho sistema de cremallera, existe un pitón en el que se enhebra la barra que lleva el ayudante ferroviario, y sobre la que realiza el esfuerzo. En el fondo de la arqueta existen dos agujeros que permiten asegurar mediante un bulón la fijación del cambio. Los dos agujeros responden a las dos posiciones posibles del cambio.

- CCE-APV: Centro de Control de Emergencias de la Autoridad Portuaria de Valencia ubicado en el Puerto de Valencia, desde el que se coordinan todas las actuaciones relacionadas con el control de las contingencias y emergencias que puedan originarse.
- 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 o viajeros por ferrocarril, 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.
- 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. (Definición recogida del Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General).
- Intersecciones Especiales: Intersecciones de caminos o vías de comunicación con líneas férreas cuando estas se produzcan dentro de las zonas portuarias o en los accesos a las mismas (Definición recogida de la Orden FOM de 2 de agosto de 2001 por la que se desarrolla el artículo 235 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de supresión y protección de pasos a nivel (B.O.E., nº 190, de 9 de agosto de 2001)).
- Marcha a “paso de hombre”: Avance del tren con máxima precaución a la velocidad de un hombre al paso.
- Material rodante ferroviario: Conjunto de vehículos ferroviarios con o sin motor. Se clasifican en material motor (locomotoras, unidades autopropulsadas), y material remolcado (coches para viajeros, vagones de mercancías, material rodante auxiliar).
- Número ONU: número de identificación de cuatro cifras de las materias u objetos considerados mercancías peligrosas, tomado del Reglamento tipo de la ONU.

- Red Ferroviaria de Interés General (RFIG): Red ferroviaria que está integrada por las infraestructuras ferroviarias que resultan esenciales para garantizar un sistema común de transportes ferroviario en todo el territorio del Estado, o cuya administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento de tal sistema común de transporte, como las vinculadas a los itinerarios de tráfico internacional, las que enlacen las distintas comunidades autónomas y sus conexiones y accesos a los principales núcleos de población y de transporte o a instalaciones esenciales para la economía o defensa nacional. Las infraestructuras ferroviarias que, en cada momento, existan en el ámbito de los Puertos de Interés General y estén conectadas con la Red Ferroviaria de Interés General, formarán parte de esta desde que así se establezca mediante Orden del Ministerio de Fomento. (Definición recogida de la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario, de 17 de noviembre).
- Responsable de Seguridad Ferroviaria del Puerto de Valencia: Persona que asume, con respecto a las infraestructuras ferroviarias del Puerto de Valencia, la responsabilidad de cuantas materias tengan relación con la salvaguarda de la seguridad en la circulación ferroviaria.
- Talonar (un desvío): Acción que se produce cuando un tren sale por una vía que no tiene establecido el itinerario para ella y por lo tanto, introduce la pestaña de la rueda por el espadín del cambio y lo vuelve. Esta acción implica, muchas veces, la rotura del espadín.
- 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.

1.3 PERSONAL AFECTADO

El personal afectado por toda o parte de la normativa que aparece en el RCPV se especifica a continuación según la siguiente clasificación:

- Personal de circulación: personal que desempeña las funciones de gestión y control, incluida la regulación, del sistema de circulación ferroviaria:
 - Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia: Personal que tiene las funciones de dirigir la circulación de trenes y maniobras en la red ferroviaria interior del Puerto de Valencia. Asimismo, 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 para las que faculta la habilitación de Auxiliar de Circulación.

- Auxiliar de Circulación del Puerto de Valencia (Ayudante Ferroviario del Puerto de Valencia): Personal que tiene las funciones, conforme a las órdenes del Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia, de llevar a cabo determinadas tareas en las terminales ferroviarias, tales como el accionamiento de agujas y de las barreras de las intersecciones especiales, la realización de maniobras y demás tareas asociadas a los servicios adicionales, complementarios y auxiliares, que se le encomienden.
- Personal de conducción: Personal que pertenece a las Empresas Ferroviarias (EE.FF.) que tienen su actividad en el Puerto de Valencia y que tiene a su cargo la conducción de un vehículo motor ferroviario de cualquier clase 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 de las terminales de mercancías, establecida en la normativa ferroviaria vigente en materia de seguridad en la circulación, las funciones de 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 derivaciones particulares, centros de tratamiento técnico o centros de mantenimiento de material ferroviario.
 - Cargador: Es el personal encargado de dirigir y, en su caso, además realizar, las operaciones de carga y descarga de las mercancías transportadas por ferrocarril, entre las que se incluyen el acondicionamiento de la carga y su sujeción al material remolcado, debiendo tener en cuenta para ello, entre otros, la naturaleza de las mercancías, las características del vagón y de la línea a recorrer.
 - Auxiliar de operaciones del tren: Es el personal encargado de realizar las labores, entre otras, 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.
- Personal del Centro de Control de Emergencias de la APV (CCE-APV): Personal que pertenece a dicho Centro de Control, desde el que se coordinan todas las actuaciones relacionadas con el control de las contingencias y emergencias que puedan originarse en el Puerto de Valencia.

1.4 DOCUMENTACIÓN ESENCIAL QUE DEBE LLEVAR EL PERSONAL DE CONDUCCIÓN DE LAS EE.FF. PARA LA ENTRADA/SALIDA DEL PUERTO

➤ DOCUMENTOS NORMATIVOS:

- Licencia de Conducción.
- Certificados o habilitaciones de conducción necesarios para el desempeño de las funciones del Personal de Conducción (de Infraestructura por la que circula y de clase de material rodante).
- Horario del Tren.
- Consigas A/C de las líneas por la que circule el tren: Consigas de las líneas de conexión funcional entre Adif y el Puerto de Valencia. Consigas A/C de la red ferroviaria interior del Puerto de Valencia.
- Otro tipo de consignas y anexos de las consignas aplicables, que en su caso puedan prescribirse por el Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia.
- Boletín de Circulación y frenado (tanto de la red ferroviaria del Puerto de Valencia como de la RFIG administrada por Adif).
- Impresos de Telefonemas.
- La documentación comercial del tren (Documento de Transporte o Carta de Porte) que las EE.FF. tengan prescrita. Lista de Comprobaciones con el estado y acondicionamiento y, en su caso, que el envase y etiquetaje responden a las prescripciones del RID, en caso de transporte de Mercancías Peligrosas.
- Fichas de seguridad correspondientes a la materia que se transporta, en caso de Mercancías Peligrosas. Boletín de Órdenes e Informaciones (BOI) con la información de los vagones que transportan Mercancías Peligrosas indicando el lugar en la composición, número de peligro y número de ONU.

➤ DOCUMENTOS OPERATIVOS:

- Manual de Conducción del material rodante de tracción, para toda la operativa normal del mismo.
- Manual de resolución de incidencias en vía del material rodante de tracción, para la operativa relacionada con la resolución de incidencias técnicas en el mismo.

- Libro de servicios y repostajes. En este, se reflejarán todos los eventos que, a juicio del Personal de Conducción, necesiten ser reseñados. En caso de producirse una incidencia de circulación esta se reflejará en este libro.
- Libro de Averías. En este documento se reflejarán todas las anomalías de funcionamiento de la locomotora durante el transcurso del viaje del tren.
- Ficha o agenda con los teléfonos de contacto, por lo menos, de la APV (Responsables de Circulación Ferroviaria), del Adif (Responsables de Circulación), de la Empresa Ferroviaria (Responsables de Seguridad Ferroviaria y de Operaciones, así como del Personal de Guardia).
- Reglamento General de Circulación (RGC) y el Reglamento de Circulación de la red ferroviaria interior del Puerto de Valencia (RCPV).
- Copia de las Autorizaciones establecidas expresamente por la APV para la circulación de las composiciones ferroviarias en el entorno portuario (p.ej.: para transportes excepcionales).

1.5 COORDINACIÓN EN CASO DE EMERGENCIA

El Puerto de Valencia dispone de un Centro de Control de Emergencias (CCE-APV) desde el que se coordinarán todas las actuaciones relacionadas con el control de las contingencias y emergencias que se originen.

El funcionamiento del CCE-APV se garantiza veinticuatro sobre veinticuatro horas.

CAPÍTULO II.

SEÑALES E INSTALACIONES DE SEGURIDAD

**REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN DE LA RED
FERROVIARIA INTERIOR DEL PUERTO DE
VALENCIA**



AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA

Revisión: 2 • Fecha: 07/02/2013

REGISTRO DE REVISIONES		
Revisión	Causa de los cambios	Fecha de revisión
1	Elaboración inicial del documento	15/03/2012
2	Actualización año 2013	07/02/2013

ÍNDICE

1	CAPÍTULO II. SEÑALES E INSTALACIONES DE SEGURIDAD.....	4
---	--	---

1 CAPÍTULO II. SEÑALES E INSTALACIONES DE SEGURIDAD

Las indicaciones y órdenes de las señales, así como de las instalaciones relacionadas con ellas se disponen según el RGC.

Condiciones específicas para estos aspectos, se podrán regular por Consigna C.

CAPÍTULO III. CIRCULACIÓN

REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN DE LA RED FERROVIARIA INTERIOR DEL PUERTO DE VALENCIA



AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA

Revisión: 2 • Fecha: 07/02/2013

REGISTRO DE REVISIONES		
Revisión	Causa de los cambios	Fecha de revisión
1	Elaboración inicial del documento	15/03/2012
2	Actualización año 2013	07/02/2013

ÍNDICE

1	CAPÍTULO III. CIRCULACIÓN.....	4
1.1	CIRCULACIONES DE TRENES.....	4
1.2	COMUNICACIONES DE INICIO Y FIN DE LAS CIRCULACIONES FERROVIARIAS.....	5
1.3	OTRAS COMUNICACIONES.....	5
1.4	INSTRUCCIONES POR MOTIVOS DE SEGURIDAD O PROTECCIÓN PORTUARIA.....	6
1.5	CIRCULACIÓN EN INTERSECCIONES ESPECIALES.....	6
1.5.1	CIRCULACIÓN EN INTERSECCIONES ESPECIALES CON MECANISMOS AUTOMÁTICOS DE PROTECCIÓN.....	7
1.5.2	CIRCULACIÓN EN INTERSECCIONES ESPECIALES SIN MECANISMOS (MANUALES O AUTOMÁTICOS) DE PROTECCIÓN.....	7
1.5.3	CIRCULACIÓN EN INTERSECCIONES ESPECIALES CON MECANISMOS MANUALES DE PROTECCIÓN.....	7
1.6	ACCIONAMIENTO MANUAL DE LOS CAMBIOS EN LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA.....	8
1.7	POSICIONAMIENTO EN TERMINALES. MOVIMIENTOS EN TERMINALES.....	9
1.8	OBRAS Y TRABAJOS EN LA RED FERROVIARIA Y EN SUS PROXIMIDADES.....	9
1.8.1	OBRAS Y TRABAJOS DE MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN DE LAS INSTALACIONES FERROVIARIAS.....	9
1.8.2	OBRAS Y TRABAJOS EN LA ZONA DE GÁLIBO DE LA RED FERROVIARIA.....	10
1.9	TRANSPORTES EXCEPCIONALES.....	10

1 CAPÍTULO III. CIRCULACIÓN

1.1 CIRCULACIONES DE TRENES

Las circulaciones de trenes en la red ferroviaria interior del Puerto de Valencia tienen las siguientes características generales:

1. Las circulaciones desde o hasta los puntos de conexión funcional de la RFIG y el Puerto de Valencia se regularán conforme a lo dispuesto por la consigna serie CO emitida al efecto por Adif y conforme al RGC.
2. Las circulaciones ferroviarias desde dichos puntos de conexión y hacia el interior de la zona portuaria, así como las circulaciones en el interior de la zona portuaria se regularán conforme a lo dispuesto por una consigna A/C específica de la red ferroviaria interior del Puerto de Valencia, además del RGC y del presente RCPV.
3. Asimismo, este último tipo de circulaciones ferroviarias se realizarán bajo la dirección del Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia y con el acompañamiento del Auxiliar de circulación del Puerto de Valencia (Ayudante Ferroviario del Puerto de Valencia), según instrucciones del primero. En el accionamiento manual de los cambios, el Ayudante Ferroviario del Puerto de Valencia deberá seguir la reglamentación establecida al efecto por la APV.
4. Las circulaciones se realizarán en la red interior portuaria en régimen de maniobra conforme al Reglamento General de Circulación, no superando la velocidad de 10 km/h excepto en aquellos tramos en que esté expresamente autorizada y debidamente señalizada otra velocidad máxima distinta.
5. Los movimientos en la red interior portuaria se realizarán, como norma general, tirando de las composiciones.
6. Excepcionalmente, podrá autorizarse por Comisaría del Puerto de Valencia el movimiento empujando, siempre y cuando el mismo se realice bajo la dirección del Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia, que deberá disponer de un Ayudante Ferroviario del Puerto de Valencia que marchará en cabeza de la composición y que deberá disponer de medios de comunicación (radio-transmisor) en contacto continuo con el personal de conducción, que marchará “a paso de hombre” y con capacidad para frenar la composición ante el requerimiento del Ayudante Ferroviario del Puerto de Valencia.
7. Cualquier cruce de las circulaciones ferroviarias con las circulaciones viales (intersecciones especiales) “empujando” requerirá, si dicho cruce (intersección especial) carece de

protección tipo S.L.A. o S.B.A. en correcto funcionamiento, la presencia de la Policía Portuaria protegiendo la intersección especial. El Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia o, en su caso, el Ayudante Ferroviario del Puerto de Valencia, seguirá las indicaciones de la Policía Portuaria para autorizar a reanudar la marcha, en condiciones de seguridad, cuando la circulación rodada en la intersección ferroviaria esté detenida.

8. La Policía Portuaria y el CCE-APV velarán de forma continua para que la zona de gálibo ferroviario esté permanentemente libre de obstáculos que impidan la circulación ferroviaria.
9. Los movimientos de circulaciones ferroviarias en la red interior portuaria y la expedición y recepción de los mismos, quedan supeditados a la presencia de un Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia (salvo que reglamentariamente se establezca la entrada / salida de circulaciones bajo la gestión de otro Responsable de Circulación o se autorice un movimiento interior bajo la dirección de un Ayudante Ferroviario).

1.2 COMUNICACIONES DE INICIO Y FIN DE LAS CIRCULACIONES FERROVIARIAS

Las comunicaciones de inicio y fin de operaciones ferroviarias se efectuarán como sigue entre el Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia y el CCE-APV:

1. Al inicio de cada jornada, el Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia informará mediante llamada telefónica al CCE-APV del inicio de prestación de servicio.
2. Contra dicha llamada, el CCE-APV informará al Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia sobre cualquier novedad de la que tengan constancia acontecida durante el horario de no presencia de Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia, que pueda interesar o afectar a la circulación ferroviaria.
3. El Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia que cierre la jornada informará del fin de prestación de servicio en llamada telefónica al CCE-APV.

Estas comunicaciones serán registradas como eventos por el CCE-APV.

1.3 OTRAS COMUNICACIONES

1. Como norma general, las comunicaciones entre los distintos servicios de la APV y el Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia, que supongan una afección o intervención sobre la vía férrea o sobre la circulación ferroviaria, se realizarán a través del CCE-APV.
2. En el caso de personal de EE.FF. que detecte cualquier anomalía sobre la infraestructura o circulación ferroviaria, deberá informar directamente al Responsable de Circulación

Ferroviaria del Puerto de Valencia y, en su caso, seguir sus instrucciones en lo que se refiera a la continuación, reanudación o modificación de la circulación ferroviaria inicialmente prevista. El Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia procederá de acuerdo a lo previsto en el procedimiento específico de comunicaciones de incidencias y avería en la red ferroviaria interior portuaria.

3. En caso de imposibilidad de comunicación con el Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia, se procederá a la comunicación inmediata con el CCE-APV.

1.4 INSTRUCCIONES POR MOTIVOS DE SEGURIDAD O PROTECCIÓN PORTUARIA

1. Los Responsables de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia, así como los Ayudantes Ferroviarios del Puerto de Valencia y el resto de personal involucrado en la operativa ferroportuaria, atenderán las instrucciones que por motivos de seguridad o protección portuaria les sean transmitidas por el Departamento de Seguridad de la APV.
2. Dichas instrucciones serán transmitidas, como norma general, a través de Comisaría del Puerto de Valencia o, en caso de necesidad, desde el CCE-APV, o directamente por el Responsable de Seguridad, Oficial de Protección o Policía Portuaria.
3. Estas comunicaciones serán registradas en el mismo evento abierto por el incidente de protección o seguridad, registrado por el CCE-APV.

1.5 CIRCULACIÓN EN INTERSECCIONES ESPECIALES

Las intersecciones de caminos o vías de comunicación con líneas férreas dentro de la zona de servicio portuario se consideran intersecciones especiales, de acuerdo a lo dispuesto en la Orden FOM de 2 de agosto de 2001, por la que se desarrolla el artículo 235 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de supresión y protección de pasos a nivel (B.O.E., nº 190, de 9 de agosto de 2001).

Estas intersecciones especiales tendrán las siguientes particularidades:

- Estarán señalizadas a la carretera estableciendo prioridad al tráfico ferroviario.
- En caso de falta de dicha señalización o ante situaciones de congestión de tráfico que puedan hacer temer la invasión de la intersección, se requerirá la presencia de la Policía Portuaria (a través del CCE-APV) para proteger la intersección especial.
- De igual forma, ante situaciones previstas de congestión de las citadas intersecciones especiales, la Policía Portuaria podrá requerir del Responsable de Circulación Ferroviaria del

Puerto de Valencia un aviso previo, para proceder a proteger el paso antes de cruzar la intersección especial.

1.5.1 CIRCULACIÓN EN INTERSECCIONES ESPECIALES CON MECANISMOS AUTOMÁTICOS DE PROTECCIÓN

En el caso de intersecciones especiales en la red interior portuaria con mecanismos automáticos de protección, se procederá según las siguientes prescripciones:

- Las circulaciones ferroviarias las cruzarán según haya sido previsto, salvo que se advierta mal funcionamiento de dichos mecanismos.
- En este último caso, se deberá proceder a comunicar de inmediato al Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia, que procederá según lo previsto en el procedimiento específico de comunicaciones de incidencias y avería en la red ferroviaria interior portuaria.
- El Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia notificará la incidencia al CCE-APV.

1.5.2 CIRCULACIÓN EN INTERSECCIONES ESPECIALES SIN MECANISMOS (MANUALES O AUTOMÁTICOS) DE PROTECCIÓN

En el caso de intersecciones especiales sin mecanismos (manuales o automáticos) de protección, se procederá según las siguientes directrices:

- Las circulaciones ferroviarias se detendrán antes de interferir las intersecciones especiales.
- Una vez detenida la composición ante la intersección especial, el personal de conducción emitirá una señal de atención mediante el silbato de la locomotora.
- A continuación, si la intersección especial está libre de vehículos y personas, continuará su marcha “a paso de hombre” hasta rebasarla completamente.

1.5.3 CIRCULACIÓN EN INTERSECCIONES ESPECIALES CON MECANISMOS MANUALES DE PROTECCIÓN

En el caso de intersecciones especiales con mecanismos manuales de protección, se procederá según las siguientes pautas:

- Las circulaciones ferroviarias se detendrán antes de interferir las intersecciones especiales.
- Una vez detenida la composición ante la intersección especial, el Ayudante Ferroviario del Puerto de Valencia procederá al corte de circulación de la carretera, actuando sobre las

correspondientes señales manuales, o bien por accionamiento de las señales luminosas o de balizamiento, si la intersección dispone de ellas.

- El personal de conducción emitirá una señal de atención mediante el silbato de la locomotora.
- A continuación, si la intersección especial está libre de vehículos y personas, la composición continuará su marcha “a paso de hombre” hasta rebasarla completamente.
- Una vez el tren o maniobra haya rebasado completamente la intersección, el Ayudante Ferroviario del Puerto de Valencia deberá reponer a su posición inicial cualquier mecanismo de protección que haya manipulado.

1.6 ACCIONAMIENTO MANUAL DE LOS CAMBIOS EN LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

Existen dos tipos de cambios en la red ferroviaria del Puerto de Valencia:

- Uno con un mando individual mediante palanca identificado con el sobrenombre de “Quesito” (marmita), que están en la zona de Acceso Sur del Puerto de Valencia.
- Y otro identificado con el nombre de “cambio de barra mediante mecanismos con cremallera”, que están en el resto del Puerto de Valencia.

Actuación para el accionamiento manual de cambios de tipo “Quesito” (marmitas):

1. Antes de pasar la composición, el personal encargado deberá ver dónde está el cambio colocado.
2. En el caso de que esté en su posición deseada, se deberá de preocupar de llevarlo a “tope”, de manera que se asegure un buen encaje entre espadines y contracarriles.
3. En el caso de que tuviera que cambiar de posición, accionará la barra, llevándola a la posición contraria, y asegurándose de realizar un correcto encaje, llevándola a la posición de tope.

Actuación para el accionamiento manual de cambios de tipo “Cambio de barra mediante mecanismos con cremallera”:

1. Se abrirá la tapa pequeña, que está en medio de la tapa grande (la tapa grande sólo se retira en las labores de mantenimiento).
2. En el caso de que el cambio ya esté en su posición, el personal encargado se tendrá que asegurar que está el bulón puesto, en el agujero que sujeta su posición. No podrá estar en el

otro agujero, porque lo impide la posición del cambio, aunque sí podría estar fuera del agujero. Es necesario el bulonado para que pase el tren, sino podría la rueda del tren enganchar el espadín, “talonar” y salirse de la vía.

3. El personal encargado volverá a poner la tapa pequeña en su sitio.
4. En el caso de que tenga el cambio en una posición incorrecta, realizará lo siguiente:
 - Deberá retirar el bulón.
 - Meterá la barra en el pitón de la cremallera.
 - Accionará la barra para llevar el cambio a la posición deseada.
 - Se asegurará de que el espadín ha hecho “tope” en el contracarril.
 - Volverá a “embulonar” en el agujero correspondiente.
5. Deberá volver a poner la tapa en su sitio.

1.7 POSICIONAMIENTO EN TERMINALES. MOVIMIENTOS EN TERMINALES

1. El Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia acordará y fijará con los responsables de las diferentes terminales el posicionamiento de las composiciones.
2. Se darán a dichos responsables las instrucciones oportunas para que no se produzca ningún movimiento en vía de la red portuaria sin el previo conocimiento y autorización del Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia.

1.8 OBRAS Y TRABAJOS EN LA RED FERROVIARIA Y EN SUS PROXIMIDADES

1.8.1 OBRAS Y TRABAJOS DE MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN DE LAS INSTALACIONES FERROVIARIAS

1. Para la realización de labores de Mantenimiento y Conservación de las instalaciones ferroviarias del Puerto de Valencia, los responsables de dichas labores deberán comunicar previamente dichos trabajos a Comisaría del Puerto de Valencia, para permitir a ésta el establecimiento de la oportuna coordinación con el Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia.
2. Sin la formalización de dicha coordinación no podrá realizarse trabajo alguno.
3. Para la realización de trabajos en la línea de conexión entre la RFIG y el Puerto de Valencia, se estará a lo dispuesto en la consigna en vigor serie CO emitida al efecto por Adif y conforme al RGC.

1.8.2 OBRAS Y TRABAJOS EN LA ZONA DE GÁLIBO DE LA RED FERROVIARIA

1. Para la realización de cualquier obra o trabajo que afecte a la zona de circulación ferroviaria, deberá comunicarse previamente a Comisaría del Puerto de Valencia, para permitir a ésta el establecimiento de la oportuna coordinación con el Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto de Valencia.
2. No se realizará trabajo u obra alguna sin el establecimiento formal de dicha coordinación.

1.9 TRANSPORTES EXCEPCIONALES

1. Las mercancías cuyo peso, dimensiones, u otras características sean excepcionales, podrán transportarse por ferrocarril si se adaptan a las condiciones que la APV debe exigir, en razón de las instalaciones y del material, una vez examinadas las particularidades de la pieza o unidad de cargamento que se desea expedir. Asimismo, se regirán por la Instrucción General nº 2 “Transportes Excepcionales”.
2. Cuando una Empresa Ferroviaria quiera realizar un transporte excepcional deberá solicitarlo por escrito a la APV.
3. La APV podrá recabar la información adicional que sea necesaria.
4. Una vez estudiada toda la documentación correspondiente, fijará los condicionantes que deben observarse en el transporte en lo que a su competencia se refiere, autorizando o denegando su realización.
5. Dicha resolución se comunicará a los afectados.
6. Podrá regularse por Consigna C, la circulación de vagones de características especiales.

CAPÍTULO IV. BLOQUEO DE TRENES

REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN DE LA RED FERROVIARIA INTERIOR DEL PUERTO DE VALENCIA



AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA

Revisión: 2 • Fecha: 07/02/2013

REGISTRO DE REVISIONES		
Revisión	Causa de los cambios	Fecha de revisión
1	Elaboración inicial del documento	15/03/2012
2	Actualización año 2013	07/02/2013

ÍNDICE

1	CAPÍTULO IV. BLOQUEO DE TRENES.....	4
---	-------------------------------------	---

1 CAPÍTULO IV. BLOQUEO DE TRENES

El sistema para garantizar la circulación del conjunto de los trenes manteniendo entre sí las distancias mínimas de seguridad en la red interior portuaria se efectúa conforme al RGC.

Condiciones específicas para estos aspectos, se podrán regular por Consigna C.

CAPÍTULO V. COMPOSICIÓN Y FRENADO

REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN DE LA RED FERROVIARIA INTERIOR DEL PUERTO DE VALENCIA



AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA

Revisión: 2 • Fecha: 07/02/2013

REGISTRO DE REVISIONES		
Revisión	Causa de los cambios	Fecha de revisión
1	Elaboración inicial del documento	15/03/2012
2	Actualización año 2013	07/02/2013

ÍNDICE

1	CAPÍTULO V. COMPOSICIÓN Y FRENADO	4
1.1	LONGITUDES DE LAS COMPOSICIONES	4

1 CAPÍTULO V. COMPOSICIÓN Y FRENADO

Las condiciones para que los trenes circulen y se detengan con garantía de seguridad, desde el punto de vista de los vehículos que los forman se rigen conforme al RGC.

Condiciones específicas para estos aspectos, se podrán regular por Consigna C.

1.1 LONGITUDES DE LAS COMPOSICIONES

Las longitudes máximas para las circulaciones de trenes de entrada en el Puerto de Valencia se fijan en:

- 463 metros hacia el punto de conexión de Valencia Puerto Sur.
- 360 metros hacia el punto de conexión de Valencia Puerto Norte.

Cualquier composición de longitud superior deberá ser previamente autorizada por Comisaría del Puerto de Valencia y podrá ser regulada por Consigna C.

CAPÍTULO VI. MANIOBRAS

REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN DE LA RED FERROVIARIA INTERIOR DEL PUERTO DE VALENCIA



AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA

Revisión: 2 • Fecha: 07/02/2013

REGISTRO DE REVISIONES		
Revisión	Causa de los cambios	Fecha de revisión
1	Elaboración inicial del documento	15/03/2012
2	Actualización año 2013	07/02/2013

ÍNDICE

1	CAPÍTULO VI. MANIOBRAS.....	4
---	-----------------------------	---

1 CAPÍTULO VI. MANIOBRAS

El movimiento de trenes en la red interior portuaria se efectúa en régimen de maniobra conforme al RGC, no superando la velocidad de 10 km/h excepto en aquellos tramos en que esté expresamente autorizada y debidamente señalizada otra velocidad máxima distinta.

Condiciones específicas para estos movimientos, se podrán regular por Consigna C.