



Muelle de Levante 1963



INFORMACIÓN DE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE HUELVA



Muelle Sur 2017



INFORME DE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE HUELVA

IDENTIFICACIÓN DEL DOCUMENTO

Título: INFORME DE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE HUELVA

Autor: AUTORIDAD PORTUARIA DE HUELVA

Fecha de redacción: Junio 2018

Edición: Versión nº: 1.0

Estado: Pendiente de aprobación Aprobado

Nº de referencia:

PERSONAL PARTICIPANTE **Firma**

Redacción	D. César López Martín <i>Jefe de la División de Conservación, Instalaciones y Operaciones Terrestres.</i>	
Supervisión	D. Abelardo Budia Quesada <i>Jefe del Departamento de Explotación</i>	
Validación	Organismo Público Puertos del Estado	
Aprobación	Consejo de Administración de la APH	

Fecha	EDICIÓN	Revisión	MOTIVO DE REVISIÓN	FECHA EN VIGOR	VIGENCIA
ENE.2018	BORRADOR	0			Sin vigencia
JUNIO.2018	1.0		APROBACIÓN	FECHA DE PUBLICACIÓN	VIGENTE

Informe de la Red Ferroviaria del Puerto de Huelva (IRFPH)



ÍNDICE

CAPÍTULO 1: INFORMACIÓN GENERAL	5
1.1. INTRODUCCIÓN	5
1.1.1. ANTECEDENTES	5
1.1.2. INFORMACIÓN SOBRE LA RED FERROVIARIA (IRF) DEL PUERTO DE HUELVA	6
1.1.3. ESTRUCTURA DEL IRF	6
1.2. OBJETIVOS DEL INFORME DE RED FERROVIARIA	7
1.2.1. RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE HUELVA, RFAPH	7
1.2.2. ÁMBITO DE APLICACIÓN. RFAPH	7
1.3. MARCO LEGAL	9
1.4. ESTATUS JURÍDICO DE LA IRF	9
1.4.1. CONSIDERACIONES GENERALES	9
1.4.2. INFORMACIÓN SOBRE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN	9
1.4.3. SOLICITUDES, ALEGACIONES Y RECLAMACIONES	10
1.5. VALIDEZ DE LA IRF	11
1.5.1. PROCESO DE ELABORACIÓN Y APROBACIÓN DE LA IRF	11
1.5.2. PERÍODO DE VALIDEZ DEL IRF	11
1.5.3. PROCESO DE ACTUALIZACIÓN DEL IRF	11
1.6. PUBLICACIÓN Y DISTRIBUCIÓN DEL IRF	12
1.7. DIRECTORIO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE HUELVA	12
1.8. GLOSARIO	13
CAPÍTULO 2: CONDICIONES DE ACCESO	15
2.1. INTRODUCCIÓN	15
2.2. REQUISITOS GENERALES DE ACCESO	15
2.2.1. SOLICITUD DE ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD DE INFRAESTRUCTURA	15
2.2.2. LICENCIAS Y HABILITACIONES	16
2.2.3. CERTIFICADO DE SEGURIDAD	16
2.2.4. RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGUROS	17
2.2.5. REQUISITOS PARA LA SOLICITUD DE ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD	17
2.3. NORMATIVA DE CIRCULACIÓN	18
2.4. TRANSPORTES EXCEPCIONALES	19
2.5. MERCANCÍAS PELIGROSAS	20
2.6. REQUISITOS TÉCNICOS DEL MATERIAL RODANTE	21
2.7. REQUISITOS DEL PERSONAL FERROVIARIO	21
2.7.1. HABILITACIÓN Y FORMACIÓN	22
2.7.2. IDIOMA	22
2.7.3. INSPECCIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE HUELVA SOBRE EL PERSONAL	22
CAPÍTULO 3: DESCRIPCIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS	25
3.1. INTRODUCCIÓN	25
3.2. ÁMBITO DE LA RED GESTIONADA POR APH	25
3.2.1. LÍMITES GEOGRÁFICOS	25
3.2.2. CONEXIONES CON OTRAS REDES	26
3.2.3. INFORMACIÓN ADICIONAL SOBRE LA RED	29
3.3. DESCRIPCIÓN DE LA RED GESTIONADA POR APH	30
3.3.1. IDENTIFICACIÓN GEOGRÁFICA	30
3.3.2. PRESTACIONES TÉCNICAS DE LA RED	32
1. ANCHO DE VÍAS Y DESVÍOS	32
2. GÁLIBO	32



3.	LÍMITE DE CARGA.....	33
4.	RAMPAS CARACTERÍSTICAS	33
5.	RADIO MÍNIMO DE CURVATURA.....	33
6.	INTERSECCIONES ESPECIALES	33
7.	VELOCIDAD MÁXIMA	34
8.	LONGITUD MÁXIMA DE LOS TRENES.....	34
9.	ENERGÍA DISPONIBLE.....	35
3.3.3.	SISTEMAS DE SEGURIDAD, CONTROL DEL TRÁFICO Y COMUNICACIONES.....	35
3.4.	RESTRICCIONES DE TRÁFICO	35
3.4.1.	LÍNEAS ESPECIALIZADAS	35
3.4.2.	NORMATIVA MEDIOAMBIENTAL	35
3.4.3.	TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS	36
3.4.4.	RESTRICCIONES EN TÚNELES – PASOS SUPERIORES	36
3.4.5.	RESTRICCIONES EN PUENTES Y VIADUCTOS.....	36
3.5.	DISPONIBILIDAD DE INFRAESTRUCTURAS	37
3.6.	INSTALACIONES DE SERVICIO	37
3.6.1.	TERMINALES DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS	37
3.6.2.	VÍAS DE APARTADO.....	38
3.6.3.	INSTALACIONES DE APROVISIONAMIENTO DE COMBUSTIBLE	38
3.6.4.	OTRAS INSTALACIONES	38
3.7.	CAPACIDAD ESTIMADA DE LA INFRAESTRUCTURA.....	39
3.8.	OCUPACIÓN ACTUAL DE LA INFRAESTRUCTURA Y NIVEL DE CONGESTIÓN	39
3.9.	DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA	40
3.9.1.	ACTUACIONES PREVISTAS.....	40
3.9.2.	ACTUALIZACIONES DE ACTIVOS DE LA RFAPH	40
CAPÍTULO 4:	ADJUDICACIÓN DE CAPACIDADES.....	43
4.1.	INTRODUCCIÓN.....	43
4.2.	DESCRIPCIÓN DEL PROCESO DE SOLICITUD DE CAPACIDAD	43
4.2.1.	REQUISITOS QUE DEBEN CUMPLIR LOS CANDIDATOS Y TIPOS DE CANDIDATOS	44
4.2.2.	SOLICITUDES DE SURCOS.....	45
4.2.3.	CONTROL DE USO DE SURCOS	45
4.3.	PLAZO DE SOLICITUD DE CAPACIDAD	45
4.4.	CRITERIOS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA ELABORACIÓN DEL PROYECTO DE HORARIO DE SERVICIO Y COORDINACIÓN ENTRE LOS CANDIDATOS Y EL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS	46
4.5.	PROCEDIMIENTO DE REAJUSTE Y REASIGNACIÓN DE CAPACIDAD ADJUDICADA	47
4.6.	CONTROL DEL USO DE CAPACIDAD (SURCOS)	47
4.6.1.	PROCEDIMIENTO DE ADJUDICACIÓN	47
4.6.2.	PROCEDIMIENTO DE COORDINACIÓN DE SOLICITUDES	48
4.6.3.	DECLARACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA COMO CONGESTIONADA	48
4.7.	RESTRICCIONES DE USO DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA	49
4.7.1.	TRANSPORTES EXCEPCIONALES.....	50
4.7.2.	TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS	50
4.8.	PERTURBACIONES Y CONTROL DEL TRÁFICO.....	50
4.8.1.	CRITERIOS PARA EL CONTROL DEL TRÁFICO	50
4.8.2.	NORMAS APLICABLES	51
4.8.3.	MEDIDAS A ADOPTAR RESPECTO A LAS PERTURBACIONES EN EL TRÁFICO.....	51
4.9.	RECLAMACIONES ANTE LA COMISIÓN NACIONAL DE LOS MERCADOS Y COMPETENCIA.....	52
4.10.	MEDIDAS PARA FAVORECER EL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES IMPUESTAS A LAS EMPRESAS FERROVIARIAS.....	52
CAPÍTULO 5:	SERVICIOS FERROVIARIOS DEL PUERTO DE HUELVA	54
5.1.	SERVICIOS DE ACCESO A LA RED GESTIONADA POR LA AUTORIDAD PORTUARIA DE HUELVA	55
5.2.	SERVICIOS COMPLEMENTARIOS Y AUXILIARES	56



5.3. SOLICITUD DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LAS INSTALACIONES DE SERVICIO (TERMINAL LOGÍSTICA DE MAJARABIQUE-SEVILLA) 57

CAPÍTULO 6: RÉGIMEN ECONÓMICO Y TRIBUTARIO 59

6.1. INFORMACIÓN SOBRE CÁNONES Y DEMÁS TASAS EXISTENTES 59

6.2. TARIFAS APLICABLES POR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS POR EL ADMINISTRADOR DE LA INFRAESTRUCTURA..59

ANEXO 1: FUNCIONES Y COMPETENCIAS ASIGNADAS A LOS PRINCIPALES AGENTES DEL SECTOR FERROVIARIO. 61

ANEXO 2: MARCO JURÍDICO DE APLICACIÓN. 63

ANEXO 3: GLOSARIO DE TÉRMINOS ESPECÍFICOS..... 67

ANEXO 4: MODELO DE SOLICITUD DE CAPACIDAD. 70

ANEXO 5: CONSIGNA DE CONEXIÓN FERROVIARIA. 71

5.1. CONSIGNA AO/CO Nº 27/17 PARA LA “CONEXIÓN FERROVIARIA CON AUTORIDAD PORTUARIA DE HUELVA Y RAMAL DE TORRE ARENILLAS Y COTO PALOS”. 72

5.2. CONSIGNA A/C Nº01/18 PARA LA “REGULACIÓN DE LAS OPERACIONES EN LA RFIG ADMINISTRADA POR LA AUTORIDAD PORTUARIA DE HUELVA”. 91

5.3. CONSIGNA C Nº02/18 PARA LA “REGULACIÓN DE LOS TRANSPORTES CON MERCANCÍAS PELIGROSAS”. 1071

ANEXO 6: CONDICIONES PARTICULARES PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS..... 111

6.1. CONDICIONES PARTICULARES PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO COMERCIAL DE CARGA Y DESCARGA DE UNIDADES DE TRANSPORTE INTERMODAL (UTI) SOBRE Y DESDE VAGÓN, EN LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS ADMINISTRADAS POR LA AUTORIDAD PORTUARIA DE HUELVA. 112

6.2. CONDICIONES PARTICULARES PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO AUXILIAR DE MANIOBRAS Y CUALQUIER OTRO RELACIONADO CON LAS OPERACIONES DEL TREN, EN LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS ADMINISTRADASPOR LA AUTORIDAD PORTUARIA DE HUELVA. 1272

ANEXO 7: PLANOS. RED FERROVIARIA GESTIONADA POR LA APH (RFAPH). 140

7.1 PLANO DE SITUACIÓN. ORTOFOTO.

7.2 PLANO DESCRIPTIVO DE LA RED FERROVIARIA DE LA APH (RFAPH): MUELLES, VÍAS, P.K., DESVÍOS E INTERSECCIONES ESPECIALES. ORTOFOTO.

7.3 PLANO DE LOCALIZACIÓN DE INSTALACIONES DE SERVICIO EN LA RFAPH.

7.3.1 INSTALACIONES DE SERVICIO INTERIORES (PUERTO EXTERIOR DE HUELVA).

7.3.2 INSTALACIONES DE SERVICIO EXTERIORES (TERMINAL FERROVIARIA DE MAJARABIQUE-SEVILLA).

7.4 ESQUEMA DE VÍAS: MUELLES, VÍAS, P.K., DESVÍOS E INTERSECCIONES ESPECIALES.



Puerto de Huelva

Autoridad Portuaria de Huelva

CAPÍTULO 1

Información general

CAPÍTULO 1: INFORMACIÓN GENERAL

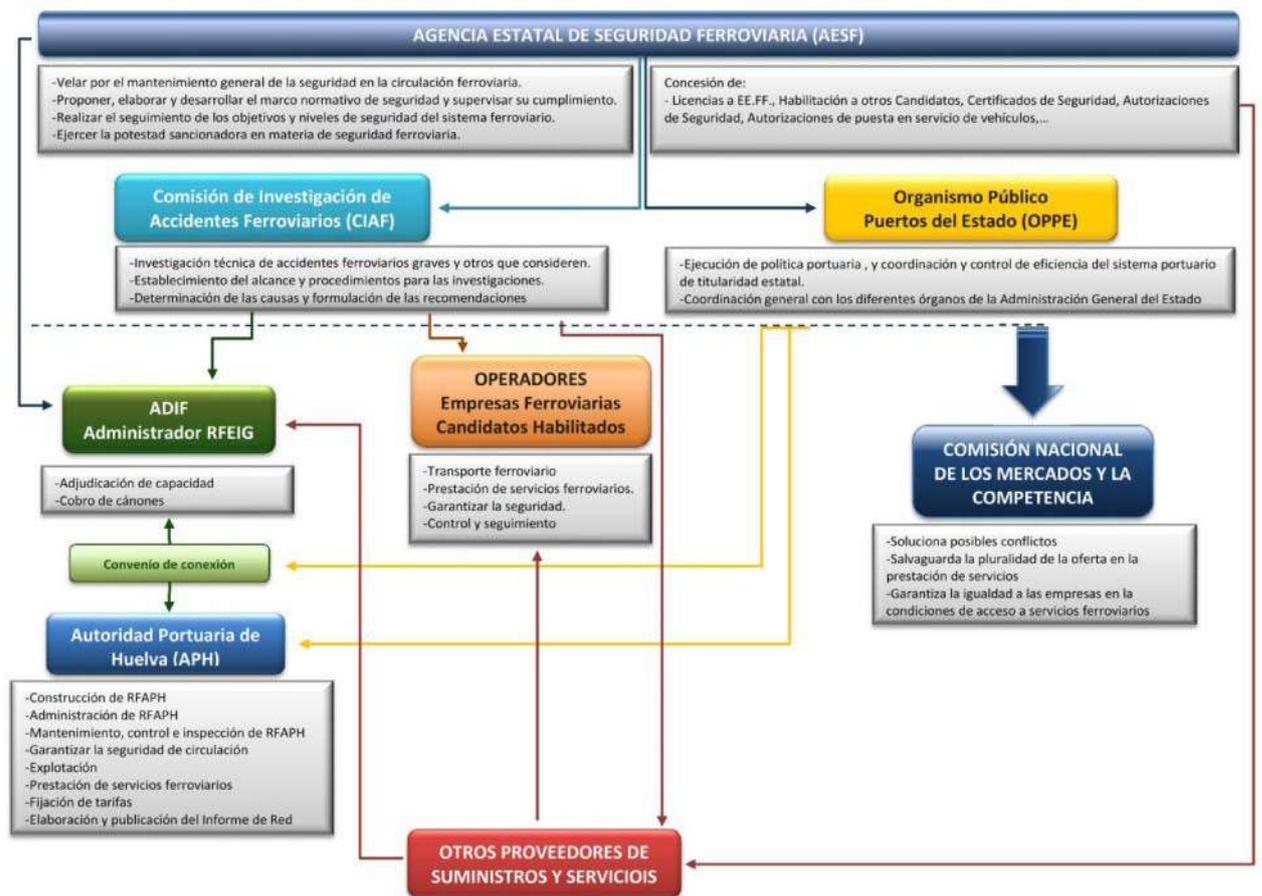
1.1. INTRODUCCIÓN

1.1.1. Antecedentes

Conforme a la Ley del Sector Ferroviario 38/2015 (LSF), de 29 de septiembre, se le atribuye a la Autoridad Portuaria de Huelva (en adelante APH) determinadas funciones como administrador de infraestructuras ferroviarias respecto de las instalaciones ferroviarias existentes en el Puerto de Huelva. Además establece, entre otras cuestiones, la forma en que dichas infraestructuras deben quedar conectadas con la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG).

La LSF sienta las bases de un modelo ferroviario en el ámbito de los puertos de interés general del Estado, que afecta a la organización y gestión de los mismos e incide en la coordinación de los organismos portuarios con determinados órganos y entidades del sector ferroviario.

Un resumen de la organización general del sector ferroviario y de los principales agentes del mismo, relacionados con la APH se establece en el siguiente esquema, donde se describen las competencias fundamentales asignadas:



1.1.2. Información sobre la Red Ferroviaria (IRF) del Puerto de Huelva

La Información sobre la Red Ferroviaria (IRF) del Puerto de Huelva es el documento que detalla las características de la infraestructura ferroviaria gestionadas por la Autoridad Portuaria de Huelva puestas a disposición de las Empresas Ferroviarias (EE.FF.) y demás candidatos, de conformidad con lo establecido en la LSF, en el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario (RSF); en el Convenio entre Adif, Organismo Público Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Huelva, de conexión de las infraestructuras ferroviarias del Puerto de Huelva con la RFIG administrada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) y en el resto de legislación vigente.

La IRF se elabora teniendo como referencia lo dispuesto 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. La IRF proporciona la información necesaria para la utilización del derecho de acceso a la infraestructura ferroviaria del Puerto de Huelva, en condiciones de transparencia y no discriminación, por todos los candidatos para prestar servicios de transporte ferroviario.

1.1.3. Estructura del IRF

El contenido de este IRF se adapta a lo establecido en el Anexo III de la Ley 38/2015, del Sector Ferroviario y a lo indicado en la Orden FOM/897/2005, relativa a la Declaración sobre la Red y al procedimiento de Adjudicación de Capacidad de Infraestructuras Ferroviaria. Además la estructura de este documento es coherente con el índice fijado por Rail Net Europe (RNE) para facilitar la interpretación de su contenido a clientes que operen en tráficos internacionales.

Por ello, el IRFPH se estructura en seis capítulos y sus correspondientes Anexos, siendo:

- **CAPÍTULO 1: Información General.**
- **CAPÍTULO 2: Condiciones de Acceso.** Contiene los requisitos legales necesarios que regulan el acceso a la RFAPH de las empresas ferroviarias.
- **CAPÍTULO 3: Descripción de las Infraestructuras Ferroviarias.** Características principales de la RFAPH disponible para la solicitud de adjudicación de capacidad.
- **CAPÍTULO 4: Adjudicación de Capacidades.** Describe el proceso por el cual APH asigna franjas horarias a las Empresas Ferroviarias y Candidatos.
- **CAPÍTULO 5: Servicios ferroviarios del Puerto de Huelva.** Describe los servicios que presta la APH.
- **CAPÍTULO 6: Régimen Económico y Tributario.** Describe las tasas ferroviarias y cánones, así como de las tarifas por prestación de los Servicios Complementarios.
- **ANEXOS:** En los anexos se ha desarrollado toda la información que puede ser objeto de frecuentes actualizaciones y su contenido completa la información del IRF.

1.2. OBJETIVOS DEL INFORME DE RED FERROVIARIA

El objetivo del presente documento "Información sobre la Red Ferroviaria" (en adelante IRF) es dar a conocer a las EE.FF. y a otros Candidatos las características de la infraestructura y las condiciones de acceso a la Red Ferroviaria gestionada por la Autoridad portuaria de Huelva (RFAPH), facilitando toda la información necesaria sobre las instalaciones ferroviarias del Puerto de Huelva puestas a su disposición, la capacidad de cada tramo de la Red y las conexiones con la RFIG gestionada por Adif. También se establecen las normas generales, plazos, procedimientos y criterios que rigen la adjudicación de capacidad y la tarificación por los diferentes servicios ferroviarios prestados por la APH.

1.2.1. Red Ferroviaria del Puerto de Huelva, RFAPH

Conforme se establece en el artículo 39 de la LSF, 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 RFIG, formarán parte de ésta y se incorporarán al Catálogo de infraestructuras de la RFIG. La Autoridad Portuaria ejercerá respecto de las infraestructuras ferroviarias existentes en los puertos de interés general, 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 de la LSF.

La red gestionada por el Puerto de Huelva comprende las instalaciones ubicadas en la zona de servicios interior del Puerto, compuesta por la RFAPH vías e instalaciones conectadas a la RFIG administrada por el ADIF. Además de lo anterior la APH tiene un contrato de arrendamiento de una parcela de terreno sobre la que desarrollar un punto de carga y descarga de mercancías transportadas por ferrocarril en la instalación de Sevilla Majarabique, cuyo modelo de explotación se detallará en el apartado correspondiente, dada la relevancia que esta tiene en cuanto a la cadena logística de la APH.

1.2.2. Ámbito de aplicación. RFAPH

La red ferroviaria gestionada por la Autoridad Portuaria de Huelva (en adelante RFAPH) comprende las infraestructuras ferroviarias existentes en la zona de servicio del Puerto de Huelva, cuya administración se le encomienda a la APH, en los términos previstos por la Ley del Sector Ferroviario.

La RFAPH se compone de infraestructuras de ancho ibérico que discurren a lo largo de la zona de servicio portuaria, estando actualmente en vigor la Consigna AO/CO N° 27/17 del 17 de octubre de 2017

En esta consigna, se definen los puntos de conexión existentes entre la RFIG administrada por ADIF y la RFIG administrada por la APH.

-PUNTO DE CONEXIÓN FÍSICA.

Existen dos puntos de conexión física entre la RFIG, administrada por el ADIF y el Puerto de Huelva, que delimita la administración de ambas Redes:

-) Uno situado en el P.K. 0+000 del ramal, situado entre la Aguja N°79 (P.K. 107+584 de la línea de Bif. Los Naranjos a Huelva Término) y la intersección especial protegida como un Paso a Nivel Tipo A del P.K. 0+018 del Ramal y dentro de terrenos de la AP de Huelva.
-) Otro en la señal de Parada de Pantalla, situado en la intersección del límite de la zona de servicios de la APH y la vía V1S3 hacia coto Palos.

-PUNTO DE CONEXIÓN FUNCIONAL.

Existen dos puntos de conexión funcional, que delimitan el ámbito de actuación del Responsable de circulación del ADIF y del Responsable de circulación del Puerto de Huelva (en lo sucesivo Responsable de circulación de la APH), estos son:

-) Punto de conexión funcional sito en el Cartelón LÍMITE de vía 1S2 para acceder al Sector 2.
-) Punto de conexión funcional sito en el Cartelón LÍMITE de vía 2S2 para acceder al Sector 2.

Los puntos de conexión físicos y funcionales no son coincidentes.

CONEXIÓN RFAPH CON RFIG. Ancho ibérico

LÍNEA DE CONEXIÓN	Desde el P.K. 000+000 hasta el P.K. 005+800 de la vía general V1 y V2, coincidiendo con el punto de conexión funcional situado en el límite de la zona de servicio del puerto cartelón de "LÍMITE"
PUNTO DE CONEXIÓN FÍSICO	Existen dos puntos: -PK 000+000 del Ramal situado en la aguja 79, sita en el P.K. 107+584 de la línea Majarabique-Estación-Huelva Término. -PK 000+018 del Ramal, en la intersección especial protegida como un Paso a Nivel Tipo A situado en el interior de la zona de servicios de la APH.
PUNTO DE CONEXIÓN FUNCIONAL	Existen dos puntos: -PK 000+000 de la vía V1S2 para acceder al Sector 2, situado en el cartelón "LÍMITE". -PK 000+000 de la vía V2S2 para acceder al Sector 2, situado en el cartelón "LÍMITE".

LONGITUD DE LA RED GESTIONADA POR LA APH

LONGITUD TOTAL DE LA RED FERROVIARIA	34.178 metros
LONGITUD RED DE ACCESO. Línea de conexión RFIG con RFAPH	V1=5.800 metros V2=5.815 metros
LONGITUD EN ZONA DE SERVICIOS DEL PUERTO DE HUELVA	22.563 metros

En el Capítulo 3 del presente documento (IRFPH) se describe con detalle toda la infraestructura e instalaciones ferroviarias gestionadas por la Autoridad Portuaria de Huelva.

1.3. MARCO LEGAL

El Marco básico legal ferroviario del Puerto de Huelva se fundamenta en los Reglamentos y Directrices de la Unión Europea y su transposición a la legislación española, además de su normativa de desarrollo y otras disposiciones. En el ANEXO 2 del presente documento (IRF) se incluye un resumen de la documentación de referencia más relevante.

1.4. ESTATUS JURÍDICO DE LA IRF

1.4.1. Consideraciones generales

La Información sobre la Red del Puerto de Huelva (IRFPH) tendrá carácter vinculante para las EE.FF. y otros Candidatos que quieran acceder a las infraestructuras ferroviarias de la zona de servicio del puerto para la prestación de servicios de transporte ferroviario, así como para la Autoridad Portuaria de Huelva, en cuanto a los derechos y deberes que de ella se deriven.

Las referencias mencionadas en este documento (IRF) a disposiciones vigentes (Leyes, Reales Decretos, Órdenes Ministeriales,...) tendrá carácter únicamente informativo, prevaleciendo en todo caso el texto de la disposición vigente en ese momento.

1.4.2. Información sobre Seguridad en la circulación

En materia de seguridad, en relación con la circulación y la reglamentación, la información contenida en el presente documento (IRF) tiene carácter únicamente informativo, siendo de aplicación en cualquier caso lo especificado en el Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF), Libro de Normas de Circulación Ferroviaria en Puertos (LNCFP), Sistema de Gestión de la Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APH, Consignas e Instrucciones que los complementan y demás normativas vigentes.

Los sistemas de Gestión de Seguridad en la Circulación de los administradores de infraestructuras han de cumplir los requisitos establecidos en el Reglamento Europeo 1169/2010.

La APH tiene un Sistema de Gestión de la Seguridad en la Circulación Ferroviaria (SGSF) cuyo objetivo es mantener y mejorar eficazmente el nivel de la seguridad en la circulación, estableciendo que la responsabilidad de la seguridad en la circulación ferroviaria sobre las infraestructuras ferroviarias existentes en los puertos de interés general corresponde a las Autoridades Portuarias que las administran y a las entidades que presten servicios ferroviarios sobre ellas.

1.4.3. Solicitudes, alegaciones y reclamaciones

Se puede realizar solicitudes dentro del ámbito competencial ferroviario de la APH, formular alegaciones en los procedimientos instruidos por la misma y presentar reclamaciones que corresponda resolver a la APH, cuando se considere que alguno de los servicios prestados por ésta no se ha ajustado a la información presentada en el presente documento (IRF).

En función de la naturaleza de la comunicación, las EE.FF. y Candidatos, podrán dirigirse a las siguientes direcciones:

SOLICITUDES	<p>Gestión de Tráfico. Departamento de Explotación de la APH</p>
	<p>Autoridad Portuaria de Huelva Avda. Real Sociedad Colombina Onubense, s/n. 21001 Huelva (España) aph@puertohuelva.com</p>
ALEGACIONES	<p>Infraestructura e Instalaciones. Departamento de Explotación de la APH</p>
	<p>Autoridad Portuaria de Huelva Avda. Real Sociedad Colombina Onubense, s/n. 21001 Huelva (España) aph@puertohuelva.com</p>

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), de conformidad con lo previsto en la ley 3/2013 de 4 de junio, resolverá con carácter vinculante los conflictos que pudieran surgir entre las EE.FF. o los Candidatos y ADIF, en relación con la declaración sobre la red, el procedimiento de adjudicación de capacidad y el otorgamiento y uso del certificado de seguridad, lo que se pondrá en conocimiento de la APH. Del mismo modo, la citada Comisión ejercerá las competencias propias de la Administración General del Estado en cuanto a la interpretación de las cláusulas para la obtención de licencias y autorizaciones para la prestación de servicios.

Para aquellos conflictos que pudieran surgir entre las EE.FF. y Candidatos y la APH, respecto a la cuantía, estructura y aplicación de las tarifas exigibles por la prestación de servicios, o los niveles de prestación de los mismos, se acudiría a la CNMC, que podrá solicitar la intervención del Ministerio de Fomento para la inspección técnica de los servicios, instalaciones y actuaciones de las empresas del sector ferroviario.

No se considera responsabilidad de la APH los daños o perjuicio tales como: pérdidas, averías, retrasos, etc. sufridos por las mercancías durante el transporte, ni los daños sufridos por los vehículos ferroviarios, salvo si la EE.FF. o Candidato prueba indiscutiblemente que dichos daños o perjuicios son imputables a la APH.

La APH no será responsable frente a las EE.FF. de los daños y perjuicios que se produjeran en la prestación de los servicios cuando éstos sean consecuencia de situaciones de fuerza mayor.

Las EE.FF. o los Candidatos habilitados serán responsables ante a la APH de los daños y perjuicios que causen a ésta, tanto en personas y/o cosas, así como en sus instalaciones, infraestructura ferroviaria, maquinaria, etc., y en las de terceros.

1.5. VALIDEZ DE LA IRF

1.5.1. Proceso de elaboración y aprobación de la IRF

Conforme lo indicado en la cláusula novena del “Convenio entre ADIF, Organismo Público Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Huelva, de conexión de las infraestructuras ferroviarias del Puerto de Huelva con la RFIG administrada por el ADIF”, la APH se compromete a elaborar, actualizar, aprobar y publicar el documento de la “Información sobre la red ferroviaria existente en el Puerto de Huelva”.

Con carácter previo a su aprobación, será remitida a Organismo Público Puertos del Estado para que en el plazo máximo de dos (2) meses, realice las observaciones que considere oportunas. Transcurrido dicho plazo, la APH aprobará la IRF del Puerto de Huelva, que entrará en vigor 15 días después de la fecha de aprobación.

1.5.2. Período de validez del IRF

El IRF del Puerto de Huelva entrará en vigor **a partir de su publicación** y será válido hasta que se publique alguna modificación. La APH podrá actualizar el documento (IRF) cuando así lo requieran sus contenidos.

1.5.3. Proceso de actualización del IRF

Las modificaciones que se produzcan en la IRF del Puerto de Huelva deberán ser aprobadas por el Consejo de Administración. Posteriormente se publicarán en la web de la APH.

Las modificaciones del IRF no podrán suponer restricciones o limitaciones de la Capacidad adjudicada, salvo circunstancias extraordinarias debidamente acreditadas o con el consentimiento de los adjudicatarios afectados, o sean actuaciones eventuales necesarias para la explotación. En este último supuesto, será suficiente a efectos de publicidad la comunicación a los adjudicatarios afectados y la disponibilidad para cualquier Candidato. Las modificaciones deberán ser comunicadas a las empresas adjudicatarias de capacidad afectadas con la suficiente antelación para que hagan las alegaciones oportunas si así lo consideran oportuno.

En caso de erratas de impresión, dudas de interpretación o ausencia de información en la IRF, la APH adoptará las acciones que estime oportunas en cada situación, comunicándoselo a los Candidatos

afectados. De igual modo, cualquier modificación en la legislación o normativa que afecte a la IRF del Puerto de Huelva se incorporará a la misma.

Las modificaciones que se puedan producir, en relación a informaciones técnicas, tendrán efectos inmediatos desde su publicación o desde la fecha en la que se disponga en la propia modificación.

1.6. PUBLICACIÓN Y DISTRIBUCIÓN DEL IRF

El IRF del Puerto de Huelva estará disponible en formato PDF, en la página web de la APH, www.puertohuelva.com, una vez aprobada la versión actualizada del documento.

Asimismo, de acuerdo a lo establecido en la cláusula novena del "Convenio entre Adif, Organismo Público Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Huelva, de conexión de las infraestructuras ferroviarias del Puerto de Huelva con la RFIG administrada por el Adif", el IRF se incorporará en la Declaración sobre la red de Adif.

Además la APH pone a disposición de las EE.FF. y demás Candidatos una dirección de correo electrónico aph@puertohuelva.com, donde pueden dirigirse, para solicitar información complementaria sobre el contenido y alcance de la IRF.

1.7. DIRECTORIO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE HUELVA

Para consulta de las EE.FF. o de otros candidatos o mayor información sobre la red ferroviaria del Puerto de Huelva se podrán dirigir además de a las direcciones señaladas en el punto 1.4.3 Solicitudes, alegaciones y reclamaciones de la IRF al siguiente contacto:

DIRECTORIO DE APH

Autoridad Portuaria de Huelva

REGISTRO GENERAL DE LA APH
aph@puertohuelva.com

Avda. Real Sociedad Colombina Onubense,
s/n. 21001 Huelva (España)

Departamento de Explotación de la APH

D. Abelardo Budia Quesada
aph@puertohuelva.com

Avda. Real Sociedad Colombina Onubense,
s/n. 21001 Huelva (España)

Información sobre Terminales de Mercancías

División de Conservación, Instalaciones y Operaciones Terrestres

D. César López Martín
aph@puertohuelva.com

Avda. Real Sociedad Colombina Onubense,
s/n. 21001 Huelva (España)

Seguridad en la Circulación

División de Protección Portuaria

D. Víctor C. Rubio Faure
Jefe de Seguridad en la Circulación Ferroviaria
aph@puertohuelva.com

Avda. Real Sociedad Colombina Onubense,
s/n. 21001 Huelva (España)

1.8. Glosario

El Glosario de los términos utilizados en la IRFPH se puede consultar en el ANEXO 3, donde se incluyen los acrónimos y definiciones principales.

El contenido del glosario es solamente informativo, las definiciones son de carácter general y no es legalmente vinculante.

Adicionalmente, Rail Net Europe (RNE) ha publicado un glosario de términos en inglés que está disponible en:

http://www.rne.eu/ns_glossary



Puerto de Huelva

Autoridad Portuaria de Huelva

CAPÍTULO 2

Condiciones de acceso

CAPÍTULO 2: CONDICIONES DE ACCESO

2.1. INTRODUCCIÓN

Teniendo en cuenta que la forma de acceso a la Red Ferroviaria del Puerto de Huelva (RFPH) es a través de la Línea Majarabique-Estación-Huelva Término perteneciente a la RFIG gestionada por ADIF, la APH considera que la posesión de Licencia en vigor de EE.FF. o Título habilitante emitidos por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria o por la Autoridad competente de otro Estado Miembro de la Unión Europea y el Certificado de Seguridad correspondiente otorgado por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, son suficientes para poder acceder a la red ferroviaria del Puerto de Huelva.

Por tanto, toda empresa ferroviaria habilitada para el transporte de mercancías con licencia para circular por la RFIG y Certificado de Seguridad, conforme a la LSF, podrá solicitar acceso a las instalaciones del Puerto de Huelva.

Se considera EE.FF. a aquellas entidades titulares de una Licencia de Empresa Ferroviaria cuya actividad principal consiste en prestar servicios de transporte de mercancías por ferrocarril, en los términos establecidos en la LSF. Las EE.FF. deberán, en todo caso, aportar la tracción. Se consideran, asimismo, EE.FF. aquellas que aporten exclusivamente la tracción (artículo 48 de LSF y artículo 58, 1º y 2º del RSF)

Las EE.FF. y demás Candidatos que deseen operar en la Red ferroviaria gestionada por APH deberán estar inscritos en el Registro Especial Ferroviario (artículo 61 de la LSF y artículo 129 del RSF), dependiente de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

2.2. REQUISITOS GENERALES DE ACCESO

2.2.1. Solicitud de adjudicación de capacidad de infraestructura

Cualquier empresa ferroviaria que desee acceder al mercado del transporte ferroviario y a la red ferroviaria del Puerto de Huelva gestionada por la APH debe cumplir lo establecido en la Ley del Sector Ferroviario (LSF), en el artículo 58 al artículo 97 del RSF, y su normativa de desarrollo.

Según se establece en el Convenio entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Huelva, en su cláusula **Decimoquinta. Reglas para la adjudicación de capacidad y organización de franjas horarias**, ADIF podrá adjudicar la capacidad de las infraestructuras existentes en la RFAPH integradas en las líneas de conexión, dado que dispone de señalización e instalaciones de seguridad, así como organizar las franjas horarias en las líneas de conexión del Puerto previa conformidad de la APH.

Entre las condiciones más importantes a cumplir, destacan:

- Poseer la Licencia de Empresa Ferroviaria o Título Habilitante (este último para otros Candidatos distintos de EE.FF.).

- Obtener el Certificado de Seguridad.
- Disponer de Autorización para prestar el servicio auxiliar (servicio comercial en las instalaciones de los puertos de interés general) de maniobras y otras operaciones al tren en la RFAPH, o bien acreditar que este servicio auxiliar será prestado por empresa autorizada.
- Emitir solicitud de adjudicación de capacidad al ADIF, acorde al modelo de solicitud de capacidad Nacional/Internacional se encuentra disponible el ANEXO 4 del presente documento.

El transporte de mercancías por ferrocarril, según la normativa española y de la Unión Europea (UE), se encuentra liberalizado. Por tanto, cualquier Candidato del Estado español o de otro Estado miembro de la UE puede solicitar Adjudicación de Capacidad de infraestructura para la realización de estos transportes, siguiendo el procedimiento establecido.

2.2.2. Licencias y habilitaciones

Para acceder a la Red ferroviaria del Puerto de Huelva, las EE.FF. y otros candidatos deben disponer de las mismas licencias y habilitaciones que las requeridas para circular por la RFIG.

Las Licencias a las EE.FF. y las Habilitaciones a otros Candidatos distintos de las EE.FF. son concedidas por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria de conformidad con el Art. 49 de la ley 38/2015, del Sector Ferroviario.

Los requisitos para su obtención se encuentran regulados en el Título IV, capítulo II de LSF y Título III, capítulo II y III del RSF (RD 2387/2004, de 30 de diciembre)

2.2.3. Certificado de seguridad

Para acceder a la Red ferroviaria del Puerto de Huelva, las EE.FF. deben disponer de los certificados requeridos para circular por la RFIG según se establecen en el R.D. 810/2007, de 22 de junio de 2007, y sus modificaciones (R.D. 918/2010, R.D. 641/2011 y R.D. 1006/2015) por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación en la RFIG.

La competencia para expedir, renovar, modificar o revocar los Certificados de Seguridad es de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, según lo dispuesto en el Art.65 de la ley 38/2015, del Sector Ferroviario.

Los requisitos para su obtención se encuentran regulados en el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, modificado por Real Decreto 641/2011, de 9 de mayo.

El Certificado de seguridad, por una parte, acredita que la empresa ferroviaria titular dispone de un adecuado sistema de gestión de la seguridad. Por otra parte, por cada línea ferroviaria sobre la que tenga previsto realizar su actividad, se acredita el cumplimiento de los requisitos exigidos por la LSF, el RSF y las demás normas de desarrollo de dicha Ley respecto a la circulación ferroviaria, el personal ferroviario y el material rodante.

El periodo de vigencia del certificado es de cinco años, renovable por idéntico periodo de tiempo, siempre y cuando se cumplan los requisitos en relación con el Sistema de Gestión de Seguridad en la Circulación implantado por la E.F., los títulos habilitantes exigidos al personal de conducción y las autorizaciones al material rodante y cuantas condiciones aparezcan recogidas en el R.D. 810/2007, modificado por el R.D. 918/2010, de 16 de julio, y en el R.D. 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento sobre Seguridad en la Circulación de la RFIG.

2.2.4. Responsabilidad civil y seguros

Para acceder a la Red ferroviaria del Puerto de Huelva, las EE.FF. o Candidatos habilitados necesitarán los seguros requeridos para circular por la RFIG, según se establecen en el R.D. 810/2007, de 22 de junio.

Las EE.FF., en el momento de iniciar sus actividades ferroviarias, dispondrán de un seguro o afianzamiento mercantil que tenga la cobertura de responsabilidad civil de dicha empresa suficiente en la que puedan incurrir, conforme a lo establecido en el artículo 53 de la LSF, así como en el artículo 63 del RSF (modificado por la Disposición adicional séptima del Reglamento de Seguridad, R.D. 810/2007, de 22 de junio, en sus apartados 2 y 3).

Esta Responsabilidad Civil tendrá una cobertura sobre los daños causados a la carga, así como una garantía que cubrirá la responsabilidad derivada de daños a la infraestructura ferroviaria, daños a los trenes, daños a terceros (bienes); asimismo cubrirá la muerte o lesión de terceros. También tendrá garantizada la cobertura en el caso del transporte ferroviario de mercancías peligrosas. Por otra parte, el Reglamento del Sector Ferroviario establece en su Artículo 63 el importe y las condiciones de cobertura de Responsabilidad Civil, en función de la naturaleza de los servicios que se vayan a prestar.

Asimismo y, según se recoge en el artículo 91 del RSF, los cargadores y los destinatarios de las mercancías que se ocupen de efectuar la entrega o la recogida de las mismas en una terminal ferroviaria, deberán ser autorizados a entrar en dicha terminal con los vehículos apropiados siempre que esté cubierta, por el correspondiente seguro, la Responsabilidad Civil en la que puedan incurrir por los daños y perjuicios que pudieran causar.

2.2.5. Requisitos para la solicitud de adjudicación de capacidad

Las EE.FF. que estén en posesión de una Licencia y quieran acceder a la red ferroviaria gestionada por la APH, deberán solicitar la correspondiente capacidad a ADIF, de acuerdo al procedimiento establecido en la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril y en sus modificaciones.

El ADIF adjudicará la capacidad de la línea de conexión de forma coordinada con la APH acorde a lo recogido en la cláusula decimoquinta del convenio de conexión.

Respecto de la prestación de servicios complementarios y auxiliares, clasificados como comerciales en los puertos de interés general atendiendo a lo detallado en el Artículo 46 de la LSF, la APH tiene redactado el condicionado para la prestación del servicio auxiliar de maniobras y cualquier otro relacionado con las operaciones al tren y el condicionado para la prestación del servicio complementario de carga y descarga de UTÍ's sobre y desde vagón, los cuales se adjunta al presente documento. Ambos servicios, así como cualquier otro considerado comercial en los puertos de interés general en la LSF y el desarrollo de actividades industriales, comerciales o de servicios por terceros requerirá la obtención de autorización de la Autoridad Portuaria (Artículo 139 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).

Todo Candidato con Licencia o Habilitación e inscrito en el Registro Especial Ferroviario puede solicitar Capacidad y acceder a la red ferroviaria gestionada por la APH en los términos y condiciones de su Licencia o Habilitación, conforme a lo establecido en la LSF y a lo determinado en esta IRF.

Asimismo, las EE.FF. están obligadas a tener concedido el correspondiente Certificado de Seguridad del que sean titulares, por el que se acredita tener conocimiento y cumplir la normativa en vigor de Seguridad en la Circulación que les afecte, así como estar al corriente de los pagos derivados de las obligaciones económicas contraídas con la APH.

2.3. NORMATIVA DE CIRCULACIÓN

La circulación de trenes y maniobras en el interior de la red ferroviaria del Puerto de Huelva, se realizarán aplicando las normativas estatales vigentes para la circulación ferroviaria, con objeto de garantizar una explotación ferroviaria segura y eficiente. El personal que intervenga en tareas relacionadas con la circulación está obligado a conocer las normativas citadas, así como deberá estar habilitado acorde a la Orden FOM/2872/2010 de 5 de noviembre y autorizado en el caso de que sea preciso para el ejercicio de sus funciones.

Las normativas base de referencia son:

- R.D. 664/2015. Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF).
- Consigna de conexión de la RFIG administrada por ADIF con la RFAPH administrada por la Autoridad Portuaria de Huelva, AO/CO N° 27/17 del 17 de octubre de 2017.
- Modificación de la consigna AO/CO N° 27/17 de mayo de 2018.
- Consigna aplicable en la red ferroviaria interior del Puerto de Huelva, A/C 001/2018 de 23 de febrero de 2018.
- Consigna para regulación de los transportes con mercancías peligrosas aplicable en la red ferroviaria interior del Puerto de Huelva, C 02/2018 de 23 de febrero de 2018.

Las normativas de circulación que afectan a la RFAPH se facilitarán por la APH a todas las EE.FF., previamente al inicio de sus actividades.

De acuerdo con la disposición adicional tercera del R.D. 810/2007, de 22 de junio, corresponde a la APH la responsabilidad de la seguridad en la circulación ferroviaria sobre las infraestructuras ferroviarias que administre en el Puerto de Huelva. Asimismo, son también responsables de la seguridad en la circulación sobre las infraestructuras ferroviarias existentes en el Puerto de Huelva las entidades que presten servicios ferroviarios sobre ellas.

2.4. TRANSPORTES EXCEPCIONALES

Estos transportes son los que se realizan por vehículos con mercancías que presentan dificultades especiales debido a su peso, dimensiones, acondicionamiento u otras características particulares y que requieren unas condiciones especiales de circulación. Podrán transportarse por ferrocarril si se adaptan a las condiciones exigidas por la Autoridad Portuaria de Huelva, teniendo en cuenta las instalaciones ferroviarias y el material que se va a utilizar y, una vez examinadas las particularidades de la pieza o unidad de cargamento que se desea transportar.

Tendrán esta consideración los siguientes tipos de transportes:

- Los cargamentos que no cumplan las disposiciones establecidas en la Instrucción General 66 (Cargamento) de Adif y aquellos para los que no existan prescripciones alternativas equivalentes.
- Los cargamentos que, teniendo en cuenta las reducciones en anchura correspondientes, rebasen el gálibo de cargamento aplicable en la red ferroviaria del Puerto de Huelva (Gálibo de Ancho Ibérico), establecido en el apartado 3 del presente documento.
- Las unidades de cargamento rígidas transportadas sobre 2 o más vagones de bogies provistos de traviesa giratoria o giratoria-deslizante.
- Las unidades de cargamento flexibles de una longitud superior a 36 m cargadas sobre varios vagones sin traviesa giratoria.
- Las unidades que pesen más de 22,5 toneladas/eje y/o si están cargadas sobre vagones plataforma rebajados.
- Los vagones que deban ser transportados en barco y estén sometidos a las disposiciones del Anejo IV, punto 4 del RIV.
- Los vehículos ferroviarios que circulen sobre sus propias ruedas y no estén matriculados en alguna red ferroviaria.
- Los vagones de más de 8 ejes, cuando estén cargados.
- La circulación de vagones pasados de fecha de revisión en más de 6 meses, en el caso de vagones vacíos y más de 14 días, en el caso de vagones cargados.

La disponibilidad de la infraestructura ferroviaria de la red del Puerto de Huelva para este tipo de transportes estará condicionada a las dimensiones o masas excepcionales transportadas, por lo que dichos tráficó deberán ser solicitados, previamente a su realización, a la Autoridad Portuaria de Huelva. Será esta la que, una vez estudiada toda la documentación correspondiente, fijará los condicionantes y posibles restricciones que deban aplicarse en este transporte en lo que a su competencia se refiere, autorizando o denegando su realización.

Para obtener información adicional al respecto, consultar con el Departamento de Explotación de la APH:

Avda. Real Sociedad Colombina Onubense, s/n. 21001 Huelva (España)

aph@puertohuelva.com

2.5. MERCANCÍAS PELIGROSAS

Un transporte de sustancias o materiales peligrosos debe estar autorizado exclusivamente bajo las condiciones establecidas y reguladas según las disposiciones siguientes:

- Reglamento relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID).
- RD 145/89, de 20 de enero. Sobre admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos. Con especial incidencia en el Capítulo I.4 "Admisión y notificación" y el Capítulo I.10. "Obligaciones del ferrocarril y de los vehículos en relación de mercancías peligrosas".
- R.D. 412/2001 de 20 de abril, por el que se regulan diversos aspectos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.
- Reglamento de Explosivos (R.D. 230/1998, de 16 de febrero).
- Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG), publicado por la Organización Marítima Internacional (OMI), cuando los bultos, contenedores, cisternas portátiles y los contenedores cisterna, así como los vagones completos constituidos por bultos conteniendo una única y misma mercancía, no respondan por completo a las disposiciones de embalaje, embalaje en común, inscripciones y etiquetado de bultos o de etiquetado y señalización naranja de vagones y contenedores del RID, pero que son conformes a las disposiciones del Código IMDG. Estos serán admitidos para el transporte multimodal que incluya un recorrido marítimo. Esto no es aplicable para las mercancías clasificadas como peligrosas en las clases 1 a 9 del RID, y consideradas como no peligrosas conforme a las disposiciones aplicables del Código IMDG.

Además de lo anterior la APH tiene publicada consigna nº 02/18 de 23 de febrero de 2018 para la regulación de mercancías peligrosas

Este tipo de transporte de mercancías peligrosas, sólo se podrá realizar por las EE.FF. que así lo tengan expresamente solicitado y autorizado en su Licencia de empresa ferroviaria, en donde se expresan las garantías que ofrecen, con arreglo a la legislación vigente y al cumplimiento de todas las prescripciones y normas que rigen dichos transportes, para salvaguardar la seguridad de terceros y de las infraestructuras.

Las EE.FF. deberán avisar con antelación por la APH, cuando vaya a acceder al Puerto de Huelva una composición ferroviaria con Mercancía Peligrosa, especificando el tipo de material que transporta.

Si una E.F o Candidato no comunica a la APH la circulación por la RFAPH con mercancías peligrosas, la E.F. podrá ser penalizado por la APH y será responsable de cualquier incidente o accidente que se pudiera producir en su transporte a través de la Red ferroviaria del Puerto de Huelva.

Para obtener información adicional al respecto, consultar con el Departamento de Explotación de la APH:

Avda. Real Sociedad Colombina Onubense, s/n. 21001 Huelva (España)

aph@puertohuelva.com

2.6. REQUISITOS TÉCNICOS DEL MATERIAL RODANTE

Los criterios de homologación y autorización del material rodante, están descritos en el RSF, en la Orden FOM 167/2015, de 6 de febrero, por la que se regulan las condiciones para la entrada en servicio de subsistemas de carácter estructural, líneas y vehículos ferroviarios, que desarrolla los artículos 10 y 16 del real decreto 1434/2010, de 5 de noviembre, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la RFIG.

La red ferroviaria del Puerto de Huelva no está electrificada, por ello sólo podrán circular los trenes traccionados por locomotoras diésel o duales (con el modo de tracción diésel).

La RFAPH presenta unas características específicas, por lo que no se permite el acceso indiscriminado a cualquier tipo de material, estableciendo limitaciones como el tipo de tracción, de carga máxima y longitud máxima de la composición ferroviaria. Estos parámetros se encuentran definidos a continuación en el Capítulo 3 del presente documento.

Las composiciones ferroviarias que no cumplan con estas especificaciones serán considerados como transportes excepcionales y su circulación está condicionada a su autorización previa y expresa por parte de la APH.

La APH podrá paralizar los servicios o actividades ferroviarias, según lo establecido en el artículo 104 de la LSF y el artículo 25 de la Orden FOM/167/2015, de 6 de febrero, si detecta una infracción, por incumplimiento de las normas, que comprometa la seguridad en la circulación del transporte que se vaya a realizar en la RFAPH.

Las posibles infracciones detectadas, por incumplimiento de las normas, darán lugar al inicio del correspondiente expediente sancionador, según se establece en el Título VII (Régimen sancionador y de inspección) de la LSF y por el correspondiente Título IV, (Régimen sancionador) del Libro Tercero Régimen de policía, Capítulo I (Infracciones) y Capítulo II (Sanciones y otras medidas) del 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.

2.7. REQUISITOS DEL PERSONAL FERROVIARIO

La Ley del Sector Ferroviario en su Art. 69 y el RCF en Cap.2 del Libro 3 establece que el personal que preste sus servicios en el ámbito de la red ferroviaria del Puerto de Huelva habrá de contar con la cualificación y aptitud suficiente que permita la prestación del servicio ferroviario con las debidas garantías de seguridad y eficiencia.

2.7.1. Habilitación y formación

El personal ferroviario de circulación del Puerto de Huelva, Responsable de Circulación del Puerto y, en su defecto (caso 4.2 de la consigna AO/CO 27/17 conexión ferroviaria), Auxiliar de Circulación, que preste servicios estará en posesión del correspondiente título habilitante o autorización que le permita ejercer las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación de la RFAPH, según establece la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre.

Además las EE.FF. deberán acreditar ante la APH que su personal ferroviario, relacionado con la seguridad en la circulación, tiene la formación adecuada y los títulos habilitantes correspondientes para ejercer las funciones realizadas, según se establece en 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 y en la Orden FOM/679/2015, de 9 de abril, que modifica la anterior Orden.

Es responsabilidad del Responsable de Seguridad en la Circulación de cada E.F., el disponer de los correspondientes títulos habilitantes, en cada caso, para su personal ferroviario, con su vigencia. También este Responsable será el encargado de promover el otorgamiento, renovación, suspensión y revocación de las autorizaciones para ejercer acorde a su habitación en el ámbito de la RFIG administrada por la APH al personal que le corresponda, según la legislación vigente.

El personal ferroviario de las EE.FF. relacionado con la seguridad en la circulación ferroviaria está obligado a conocer, en la parte competencial que les afecte la normativa de circulación en vigor (consignas, circulares, etc.) para poderlos aplicar en el ejercicio de sus funciones de una forma segura y eficiente.

2.7.2. Idioma

Todas las comunicaciones relacionadas con la Seguridad en la Circulación en la Red ferroviaria gestionada por la APH se efectuarán en castellano, conforme al Real Decreto 810/2007, de 22 de junio.

Por tanto, el personal ferroviario deberá poseer la capacidad lingüística en el idioma castellano que les permita comunicarse de manera activa y eficaz en situaciones tanto normales como irregulares y/o de emergencia.

2.7.3. Inspección de la Autoridad Portuaria de Huelva sobre el personal

Cualquier posible infracción detectada, por incumplimiento de las normas, dará lugar a la iniciación del correspondiente expediente sancionador de conformidad con el LSF, Título VII (Régimen sancionador y de inspección).

Las EE.FF. y demás Candidatos habilitados, durante el ejercicio de su actividad ferroviaria, tendrán la obligación de acreditar que su personal ferroviario relacionado con la seguridad en la circulación ferroviaria está en posesión de los correspondientes títulos habilitantes establecidos en la legislación vigente, y facilitar a la APH la inspección del personal, no teniendo derecho la EE.FF. a reclamar por retrasos o daños económicos, por esta causa, en caso de inhabilitación del personal. No obstante, APH procurará que las inspecciones originen los menores trastornos posibles en las operaciones de las EE.FF. y demás Candidatos.



Puerto de Huelva

Autoridad Portuaria de Huelva

CAPÍTULO 3

Descripción de las infraestructuras ferroviarias

CAPÍTULO 3: DESCRIPCIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

3.1. INTRODUCCIÓN

En este capítulo se describen las características principales de las infraestructuras ferroviarias en la zona de servicio del Puerto de Huelva que, según establece el Art.39 de la Ley Sector Ferroviario, administra y gestiona la Autoridad Portuaria de Huelva.

La RFAPH está conectada con la RFIG, formando parte de ésta, y se incorporará al Catálogo de infraestructuras de la RFIG.

3.2. ÁMBITO DE LA RED GESTIONADA POR APH

La RFAPH está compuesta por líneas de tráfico único (Mercancías), siendo todas las líneas de ancho Ibérico (separación entre carriles 1.668 mm), sin electrificar.

En el ANEXO 6 se incluyen información relativa a la identificación y situación de las vías, con carácter únicamente informativo; en caso de discrepancia entre el contenido de estos ANEXOS y la documentación reglamentaria, prevalecerá la documentación referida sobre la de los ANEXOS.

3.2.1. Límites geográficos

El Puerto de Huelva se encuentra ubicado en las coordenadas geográficas de Longitud Oeste (Greenwich) 6° 49' 28,5'' W y Latitud Norte 37° 8' 11,2'' N, en un enclave estratégico para el comercio con Europa, y el resto del mundo, a través del Mar Mediterráneo y el Océano Atlántico.



El Puerto de Huelva posee de una red ferroviaria (RFAPH) que permite la circulación de composiciones ferroviarias desde la RFIG de ADIF a los diferentes muelles.



Localización de puntos singulares en el Puerto de Huelva

3.2.2. Conexiones con otras redes

El acceso ferroviario al puerto de Huelva se realiza a partir de un ramal, situado entre la Aguja N°79 (P.K. 107+584) de la línea de Bif. Los Naranjos a Huelva Término y desde la que se enlaza también con la línea Huelva-Zafra.

A partir de este ramal se da servicio a la zona industrial del puerto interior en sus fachadas oriental y occidental, al Muelle Ingeniero Juan Gonzalo del puerto exterior, y a la zona industrial asociada (Polígono Industrial Nuevo Puerto, Refinería, etc.)

Las distancias desde Huelva a los centros ferroviarios citados son:

- Huelva-Sevilla: 109 Km
- Huelva-Zafra: 179 Km



Existen dos **puntos de conexión física** entre el Puerto de Huelva y la REFIG administrada por ADIF, que delimita la administración de ambas redes.

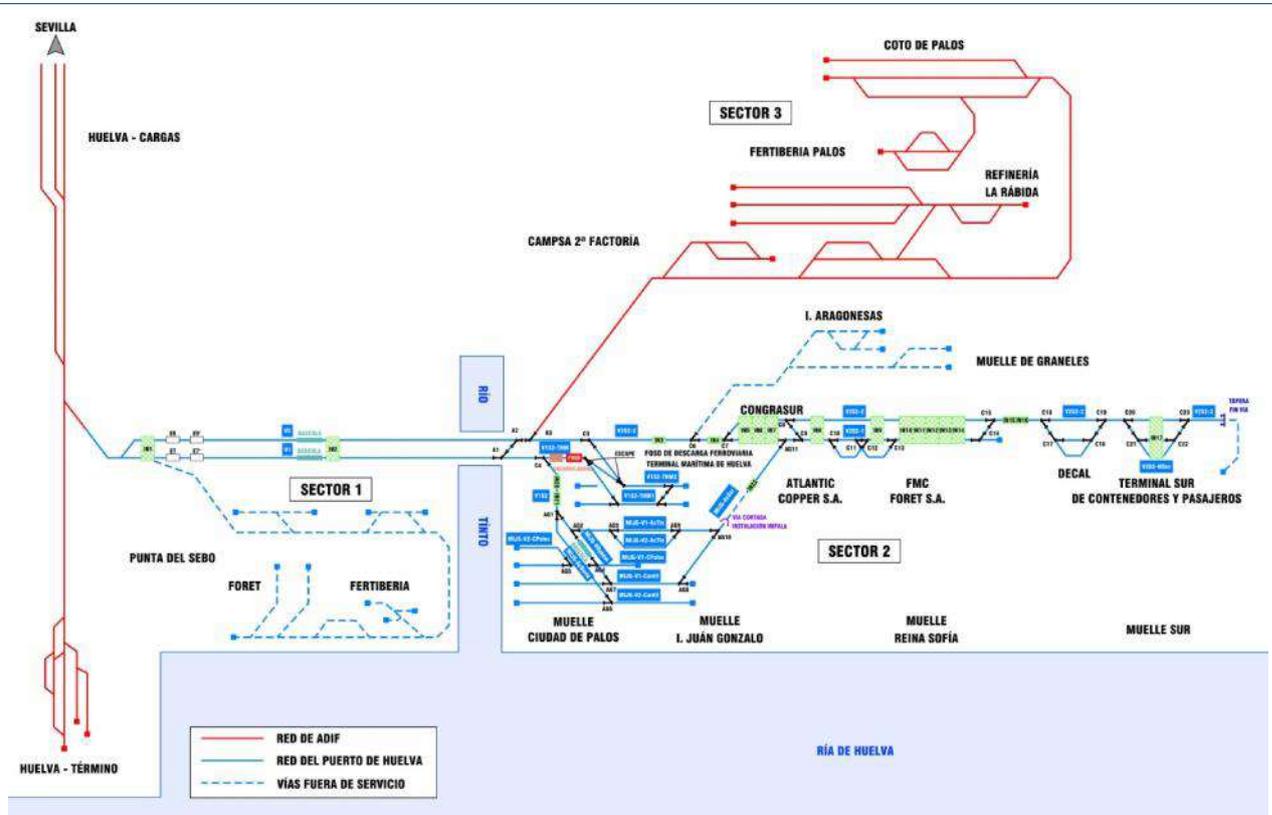
- P.K. 000+000. Ramal situado entre la aguja 79, sita en el P.K. 107+584 de la línea Majarabique – Estación-Huelva Termino.
- P.K. 000+018. Intersección especial protegida como un Paso a Nivel tipo A del Ramal, situado en terreno de la APH.

Los **punto de conexión funcional** que delimitan el ámbito de actuación del Jefe de Circulación de Huelva-Cargas administrado por ADIF y del Responsable de Circulación del Puerto de Huelva, se encuentra en:

- P.K.005+800. Línea de conexión V1, sito en cartelón LÍMITE de la vía V1S2 que permite el acceso al sector 2.
- P.K.005+800. Línea de conexión V2, sito en cartelón LÍMITE de la vía V2S2 que permite el acceso al sector 2.



Conexión ferroviaria de la RFAPH con la RFIG



Esquema de vías de la RFAPH

3.2.3. Información adicional sobre la red

La integración del transporte por ferrocarril en Europa exige una compatibilidad técnica de la infraestructura, del material rodante y de la señalización, así como una compatibilidad de procedimientos operacionales y legales en toda la red ferroviaria europea para lograr el objetivo de interoperabilidad del sistema ferroviario.

Para solicitar información adicional no recogida en el presente documento las EE.FF. y Candidatos, podrán solicitarla en la siguiente dirección:

División de Conservación, Instalaciones y Operaciones Terrestres

D. César López Martín
 aph@puertohuelva.com

Autoridad Portuaria de Huelva

Avda. Real Sociedad Colombina Onubense, s/n.
 21.001 Huelva (España)

3.3. DESCRIPCIÓN DE LA RED GESTIONADA POR APH

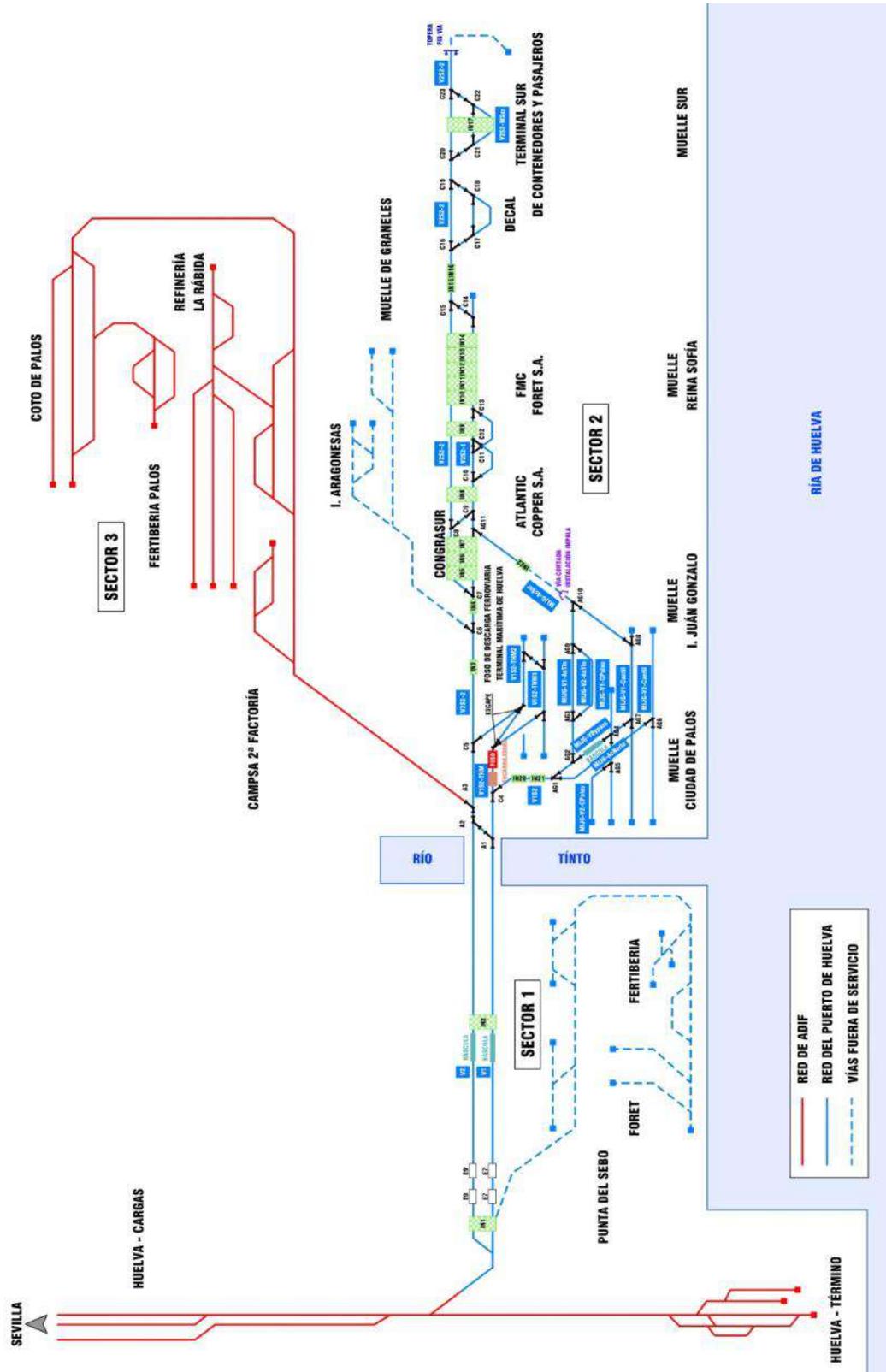
3.3.1. Identificación geográfica

Actualmente la RFAPH tiene unos 34 km de longitud de vía no electrificada, que da acceso a las terminales ferroviarias de la zona de servicio del Puerto de Huelva.

Las características de las instalaciones ferroviarias del Puerto de Huelva se recogen en el cuadro siguiente.

ZONA	VÍAS	TRAMO	LONGITUD (metros a origen)	ANCHO DE VÍA	SERVICIO	
Línea de conexión	Vía general V1	Acceso PK 0+000 – desvío 79, P.K. 107+584 línea Majarabique –Estación-Huelva Termino, con A1 en vía directa hasta cartelón LÍMITE (Sector 2)	5.800 m.	Ibérico	Zona de servicio del Puerto de Huelva	
	Vía general V2	Acceso PK 0+000 – desvío 79, P.K. 107+584 línea Majarabique – Estación-Huelva Termino. Acceso por V1 hasta PK5+550 ESC-V1-V2, con A1 en vía desviada, con A2 en vía desviada, y A3 en vía directa hasta cartelón LÍMITE (Sector 2)	5.815 m.	Ibérico	Zona de servicio del Puerto de Huelva	
SECTOR 2	V1S2	Acceso por V1 desde cartelón LÍMITE PK 0+000 con C4 en vía desviada hasta Muelle Ingeniero Juan Gonzalo.	640 m	Ibérico	Muelle Ing. Juan Gonzalo. Gráneles, siderúrgicos – chatarra – otros.	
	V1S2-THM	Acceso por V1 desde cartelón LÍMITE PK 0+000 con C4 en vía directa hasta Terminal Marítima de Huelva pasando por el Foso de Carga.	1.800 m	Ibérico	Terminal Marítima de Huelva. Mercancía a granel – Foso de descarga	
	V2S2-1	Acceso por V2S2 desde PK 1+900 con C6 y C7 en vía directa hasta PK 4+900 con C14 en vía directa.	3.000 m.	Ibérico	FIN VÍA	
		Acceso por V2S2 desde PK 1+900 con C6 y C7 en vía directa hasta PK 4+800, conexión con V2S2-2 en PK 4+900 con C14 en vía desviada y C15 en vía desviada, mediante escape.	2.900 m.	Ibérico	V2S2-1	
		Acceso por V2S2 desde PK 1+900 con C7 en vía directa hasta PK 3+035 con C10 en desviada.	1.135 m.	Ibérico	Acceso ATLANTIC COOPER	
	V2S2-2	Acceso por V2S2 desde cartelón LÍMITE PK 0+000 con C6 (PK 1+700) en vía directa y C7 (PK 1+900) en vía desviada, hasta PK 7+950.	7.950 m	Ibérico	FIN VÍA	
		Acceso por V2S2 desde cartelón LÍMITE PK 0+000, con C6 en vía directa y C7 en vía desviada, hasta PK 5+140 con C16 en desviada.	5.140 m.	Ibérico	Acceso DECAL	
		Acceso por V2S2 desde cartelón LÍMITE PK 0+000, con C6 en vía directa y C7 en vía desviada, hasta PK 6+400 con C20 en vía desviada.	6.400 m.	Ibérico	Terminal de Contenedores Muelle SUR	
	SECTOR 3	RAMAL COTO PALOS	Acceso a Línea conexión V1 PK 0+000 – desvío 79, P.K. 107+584 línea Majarabique –Estación-Huelva Termino, hasta PK5+550 ESC-V1-V2, con A1 en vía desviada, con A2 en vía desviada, y A3 en vía desviada (Sector 3)	-	Ibérico	REFINERIA/FERTIBERIA Fuera de la zona de servicio del Puerto de Huelva

A continuación se incluye un esquema de la red ferroviaria del Puerto de Huelva. Para mayor detalle se puede consultar el ANEXO 7, donde se incluyen planos de detalle de las instalaciones de los diversos muelles.



Esquema de vías de la RFAPH

3.3.2. Prestaciones técnicas de la red

1. Ancho de vías y desvíos

La RFAPH está compuesta por una red de vías de ancho ibérico con unas infraestructuras que está sin electrificar. El tráfico ferroviario es exclusivamente de mercancías.

- Ancho ibérico que conecta con la RFIG administrada por ADIF (1,668 m).

Los aparatos de vía o desvíos se caracterizan por el accionamiento del cambio de agujas manual (sin motorizar) de tipo A y C. A lo largo de la red existen un total de 23 cambios de aguja en vía de servicio, además de los correspondientes en terminales.

En el ANEXO 6 del presente documento (IRFPH) se representan las vías existentes en la red ferroviaria del Puerto de Huelva, con una longitud total de 34.178 metros aproximadamente, y la localización de los desvíos y la tipología de los mismos.

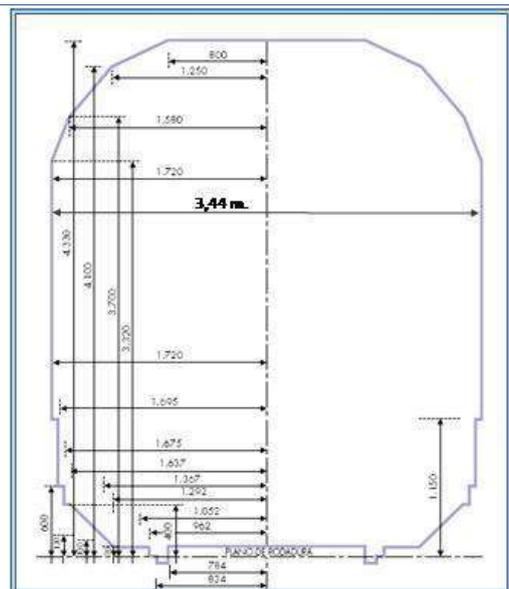
2. Gálibo

Las prescripciones técnicas que deberán cumplir la carga y el acondicionamiento de las mercancías sobre los vagones tienen por objeto garantizar la seguridad en la circulación y la prevención de incidentes, tanto en la RFAPH como en la RFIG.

En la red ferroviaria del Puerto de Huelva son de aplicación los contornos de gálibo contenidos en la Orden FOM/1630/2015, de 14 de julio, por la que se aprueba la «Instrucción ferroviaria de gálibos». No obstante, es potestad de la APH la circulación de trenes con gálibo superior al admitido en la red ferroviaria del puerto que administra, siempre que no afecte a la circulación en la RFIG. A este respecto, la EE.FF. interesada presentará una descripción detallada de la composición, de la mercancía a transportar y del itinerario a seguir al responsable de la Seguridad en la Circulación Ferroviaria de la APH.

El Transporte Excepcional que se realice en la zona de servicio del Puerto de Huelva debe ser objeto de aceptación por parte de la APH. En este sentido, se atenderá a lo estipulado en el Apartado 2.5 del presente documento (IRFAPH) de Transportes Excepcionales y a las Directivas de Cargamento de la UIC, dadas por la Convención Internacional relativa al transporte de Mercancías por Ferrocarril (CIM).

Las dimensiones máximas de los vehículos ferroviarios que pueden circular por la red ferroviaria del Puerto de Huelva vienen determinadas por el siguiente esquema gráfico de gálibo.



Gálibo de ancho ibérico (1.668 m.)

3. Límite de carga

La RFIG gestionada por ADIF que conecta con la RFAPH es de categoría D4, por tanto las cargas máximas permitidas en la red ferroviaria administrada por el Puerto de Huelva corresponderá a su carga admisible, siendo:

- 22,50 toneladas/eje.
- 8,00 toneladas/metro lineal.

4. Rampas características

La rampa característica determina la carga máxima remolcable por una locomotora en un itinerario concreto. La aplicación de la carga máxima, de forma general, puede dar lugar a limitaciones de velocidad de circulación y a restricciones en la capacidad del tramo.

En el caso concreto de la RFAPH, la rampa característica de la línea de conexión, PK 000+000 (Las Metas) hasta el PK 005+800 (Zona de servicio del Puerto de Huelva) de las vías general 1 y 2, no supera el 2,41‰ a lo largo de 80 m en la V1, siendo estas unas rampas favorables y que a priori no condicionan de manera significativa la carga máxima remolcable.

La máxima rampa característica de la RFAPH está situada en el PK 2+900, en donde se alcanzan las 7,5‰ a lo largo de 55 m de la vía V2S2-1y V2S2-2, rampa que no es suficiente como para condicionar de manera significativa la carga máxima remolcable.

5. Radio mínimo de curvatura

El radio mínimo de curva en la red ferroviaria del Puerto de Huelva es de unos 265 metros y se sitúa en la línea de conexión V1 y V2 a la salida del viaducto que cruza la ría del Tinto (PK 5+400).

6. Intersecciones especiales

Se denominan intersecciones especiales 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 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)).

En el Puerto de Huelva existen 21 intersecciones especiales. Aun no siendo pasos a nivel conforme a lo prescrito en el artículo 8 de la LSF, estas intersecciones están protegidas, al menos como si fuesen pasos a nivel tipo A, esto es protegidos exclusivamente con señales fijas. Uno de ellos, el situado en la Vía 2S2 PK1+200, está protegido como SLA, y el situado en la Vía 1S2 PK 0+640 con semáforos enclavados regulado bajo consigna.

En el ANEXO 6 del presente documento (IRFAPH) se representan las vías existentes en la red ferroviaria del Puerto de Huelva y la localización de todas las intersecciones especiales.

7. Velocidad máxima

El régimen de circulación es marcha de maniobras, por tanto y según el Reglamento de Circulación Ferroviaria 1.5.1.4-*Condiciones de marcha especiales*, impone al maquinista la obligación de avanzar con prudencia, sin exceder la velocidad de **30 km/h** si la locomotora va tirando del tren, o de 20 km/h si va empujándolo, de forma que pueda detener el tren ante cualquier obstáculo visible desde el puesto de conducción o ante una señal de parada.

En cualquier caso, la velocidad se adecuará a la indicada por las señales correspondientes instaladas en la vía y/o en Boletines de Ordenes e Información emitidos al efecto.

8. Longitud máxima de los trenes

La determinación de la longitud máxima de los trenes en la red ferroviaria del Puerto de Huelva, por razones de limitación física, seguridad o explotación, tiene por objeto operar en condiciones adecuadas que optimicen la explotación.

La longitud máxima de los trenes que circulan en el Puerto de Huelva está fijada en **750 metros** (pudiéndose admitir longitudes mayores bajo requerimiento y autorización expresa), no obstante existe la impuesta por ADIF relativa a la longitud de trenes de mercancías en la RFIG exterior del Puerto, siendo 500 m de longitud básica y 550 m de longitud especial.

La longitud de los trenes también está condicionada por la limitación de la capacidad de estacionamiento de las vías y en las terminales. En el siguiente cuadro se detallan las limitaciones de longitud motivadas por la infraestructura de las terminales:

ZONA	VÍAS	LONGITUD VÍA ÚTIL (metros)	LONGITUD MÁX. DE TREN (metros)	SERVICIO	VÍA/TERMINAL	
Línea de conexión	Vía general - V1	5.800 m.	750	Zona de servicio del Puerto de Huelva	VÍA	
	Vía general - V2	5.800 m.	750	Zona de servicio del Puerto de Huelva	VÍA	
SECTOR 2	V1S2	640 m	600	Muelle Ing. Juan Gonzalo.	TERMINAL	
	V1S2-THM FOSO DESCARGA	1.800 m	500	THM - Foso de descarga	TERMINAL	
	V2S2-1	V2S2	1.900 m.	750	Bifurcación V2S2	VÍA
			3.000 m	-	FIN VÍA	VÍA
			2.900 m.	-	V2S2-1	VÍA
			1.135 m.	200	Acceso ATLANTIC COOPER	TERMINAL
	V2S2-2		6.015 m	750	FIN VÍA	VÍA
			3.240 m.	2 x 160 *	Acceso DECAL	TERMINAL
		1.445 m.	2x750	Terminal Contenedores Muelle SUR	TERMINAL	

*Longitud máxima impuesta por terminal de DECAL

Por encima de dicha longitud, la disponibilidad del servicio se encontrará condicionada a su autorización expresa de circulación por parte del Departamento de Explotación de la APH, previa solicitud por parte de las EE.FF.

9. Energía disponible

La red ferroviaria del Puerto de Huelva no está electrificada.

3.3.3. Sistemas de seguridad, control del tráfico y comunicaciones

La RFAPH únicamente cuenta con **sistema de seguridad** en la línea de conexión (E7-E7' en V1 y E9-E9' en V2), mediante una serie de señales luminosas (semáforos) con sus correspondientes balizas del sistema de protección de trenes ASFA. Estas instalaciones de seguridad forman parte del Control de Tráfico Centralizado (CTC) del enclavamiento electrónico gestionado por ADIF.

Los **sistemas de comunicación** utilizados, para y durante la circulación de las composiciones ferroviarias en la RFAPH, entre los Responsables de Circulación del Puerto y de ADIF, y de estos con el personal de conducción de las EE.FF. son los siguientes:

- Radiotelefonía, Modo C, Canal 6.
- Radio transmisor UHF.
- Telefonía móvil.
- Telefonía fija.

De estos sistemas de comunicación, se deberán tener en cuenta las prescripciones establecidas en la legislación vigente para el uso adecuado de dispositivos de comunicación y dispositivos electrónicos durante la conducción.

3.4. RESTRICCIONES DE TRÁFICO

3.4.1. Líneas especializadas

Las instalaciones ferroviarias del Puerto de Huelva son exclusivamente el tráfico de mercancías.

3.4.2. Normativa medioambiental

Las EE.FF. deben cumplir con la normativa medioambiental vigente en el Estado Español, que le sea de aplicación, en toda la red ferroviaria del Puerto de Huelva, especialmente en materia de control de incendios, contaminación acústica, emisiones de humos, mercancías peligrosas, etc. En caso de incumplimiento medioambiental, la APH podrá adoptar medidas oportunas de circulación y de estacionamiento de los trenes, así como la impuesta por la legislación vigente.

A este respecto, el conjunto de procedimientos alternativos a la operativa habitual viene recogido en el Plan de Autoprotección del Puerto de Huelva, para cuando estén involucradas mercancías peligrosas y para el resto de emergencias, que establecen 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.

3.4.3. Transporte de mercancías peligrosas

El transporte de mercancías peligrosas en la red ferroviaria gestionada por la APH se rige por las prescripciones principales:

- Real Decreto 412/2001, de 20 de abril, por el que se regulan diversos aspectos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril (RID).
- Real Decreto 145/89, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos, así como las prescripciones del Reglamento Internacional sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID) en vigor.

En caso de anomalía, la Autoridad Portuaria podrá adoptar las medidas oportunas de circulación y operación de los trenes. A este respecto, el conjunto de procedimientos alternativos a la operativa habitual debe estar recogido en el Plan de Contingencias y Sistema de Gestión de la Seguridad elaborado por la APH.

3.4.4. Restricciones en túneles – Pasos superiores

No existen túneles en la red ferroviaria del Puerto de Huelva.

Las restricciones de circulación bajo el paso superior de la carretera N-442, situado en el PK 5+800 de la vía general V1 y V2, están condicionadas a las dimensiones máximas de los vehículos ferroviarios que pueden circular por la RFAPH. Ver Punto 3.3.2. Prestaciones técnicas de la red, Apartado 2 – Gálbo.



Paso Superior de la carretera N-442

3.4.5. Restricciones en puentes y viaductos

La velocidad máxima de circulación de trenes por el puente que cruza el Río Tinto (PK 4+500 al 5+400) es la misma que la limitación establecida por el régimen de maniobras en la RFAPH (30 Km/h), teniendo en cuenta que en el PK 4+800 existe una señal de preaviso de limitación de velocidad a 5 Km/h que se hará efectiva a partir del PK 5+300, a la entrada de la curva de radio $R_{mín}=265m$.

3.5. DISPONIBILIDAD DE INFRAESTRUCTURAS

Actualmente y al amparo del Acuerdo vigente entre ADIF y la APH para la realización de los servicios ferroviarios especificados, el horario semanal de servicio del Puerto de Huelva es:

De LUNES a DOMINGO	24 horas
---------------------------	-----------------

3.6. INSTALACIONES DE SERVICIO

3.6.1. Terminales de transporte de mercancías

Las terminales de transporte de mercancías son infraestructuras que permiten complementar el transporte ferroviario de mercancías mediante una serie de operaciones sobre el tren y/o sobre la mercancía que se transporta.

Atendiendo a su funcionalidad, podemos distinguir las siguientes instalaciones de servicio:

	TERMINAL	Tipo de instalación	Mercancías	EXPLOTADOR
Fuera de Zona de Servicio del Puerto de Huelva	MAJARABIQUE (Sevilla)	PUNTO DE CARGA Y DESCARGA, TERMINAL INTERMODAL.	UTI's, Automóviles, bobinas – siderúrgico, CM, etc.	TERMISUR - EUROCARGO
	CEPSA REFINERÍA LA RÁBIDA	PUNTO DE CARGA Y DESCARGA, DERIVACIÓN PARTICULAR	UTI's, Graneles líquidos	CEPSA REFINERÍA LA RÁBIDA
	FERTIBERIA, S.A. (Palos de la Frontera)	PUNTO DE CARGA Y DESCARGA, TERMINAL INTERMODAL. DERIVACIÓN PARTICULAR	UTI's, Graneles líquidos	FERTIBERIA, S.A.
Dentro a Zona de Servicio del Puerto de Huelva	MUELLE SUR	PUNTO DE CARGA Y DESCARGA, TERMINAL INTERMODAL.	UTI's, Automóviles, bobinas – siderúrgico, CM, etc.	Otros explotadores a riesgo y ventura. Servicio comercial
	MUELLE ING. JUAN GONZALO	PUNTO DE CARGA Y DESCARGA	Carbón, siderúrgico.	SAGEP
	FOSO DE DESCARGA DE MERCANCIAS	PUNTO DE DESCARGA	Granel	Otros explotadores a riesgo y ventura. Servicio comercial
	TERMINAL MARITIMA DE HUELVA	PUNTO DE CARGA Y DESCARGA. DERIVACIÓN PARTICULAR	Granel	TMH
	DECAL	PUNTO DE CARGA Y DESCARGA, DERIVACIÓN PARTICULAR	Graneles líquidos	DECAL

En el ANEXO 6 del presente documento (IRFPH) se representa mediante plano la localización y descripción de las instalaciones de servicio existentes en la red ferroviaria del Puerto de Huelva.

3.6.2. Vías de apartado

Las vías de apartado son instalaciones de servicio dedicadas al apartado de material ferroviario (locomotoras, vagones individuales o conjunto de vagones), por un tiempo determinado (material dentro de un ciclo productivo) o indeterminado (material fuera del ciclo productivo).

Las vías V2S2-1 y V2S2-2 de la RFAPH se podrían utilizar como vías de apartado de composiciones ferroviarias previa solicitud de la EF y correspondiente autorización de la APH. A este respecto la APH tiene publicada tarifa de aplicación por ocupación de vías de ferrocarril, la cual es:

F1 03. Ocupación de vías de ferrocarril.

- a) Tarifa por ocupación de vía férrea: 3,63 €/ml/día.
- b) Se establece una carencia en su aplicación de 48 horas por lo que esta tarifa será de aplicación a partir del tercer día de ocupación de la vía.
- c) Se establecen penalizaciones por ocupaciones prolongadas de las vías mediante la aplicación de los siguientes coeficientes:

<u>Coeficiente</u>	<u>Periodo de aplicación</u>
1	Hasta el 7º día de ocupación
2	Desde el 8º hasta el 15º día
6	Desde el 16º al 30º día
10	Desde el 31º al 60º día
20	A partir del día 61º

*En vigor desde 01/01/14
Modificación: No revisada
Publicado: BOPH nº
Tarifas revisables por: Consejo de Administración APH.*

En el ANEXO 6 del presente documento (IRFPH) se localización y descripción de las posibles vías de apartado existentes en la red ferroviaria del Puerto de Huelva.

3.6.3. Instalaciones de aprovisionamiento de combustible

El Puerto de Huelva **dispone de punto móvil** de suministro de combustible, mediante autorización de prestación del servicio comercial dentro de la zona de servicios. Para ello la APH cuenta con un censo de prestadores que está a disposición para su consulta

3.6.4. Otras instalaciones

Para obtener más información contactar con el Departamento de Explotación de la APH:

Avda. Real Sociedad Colombina Onubense, s/n. 21001 Huelva (España)

aph@puertohuelva.com

3.7. CAPACIDAD ESTIMADA DE LA INFRAESTRUCTURA

Entendemos capacidad como el número de trenes que puede circular por una determinada infraestructura en un intervalo de tiempo dado, y de acuerdo con un sistema de explotación prefijado.

La capacidad de la red ferroviaria del Puerto de Huelva está condicionada, como el de cualquier otra infraestructura, por:

- Subsistemas estructurales (infraestructura, energía, control – mando y señalización, material rodante)
- Sistema de explotación.
- Horario de prestación de servicios.
- Otros específicos.

Actualmente la capacidad de la RFAPH está condicionada principalmente por el sistema de explotación, por el cual se establecen tres cantones diferenciados:

- Línea de conexión.
- Sector 2.
- Sector 3.

Inicialmente se establece una capacidad teórica de 20 trenes-maniobras/día en cada sentido en línea de conexión y por extensión en el sector 2 y 3.

El tramo Huelva-Sevilla, perteneciente a la red de ancho ibérico de ADIF exterior al Puerto de Huelva, ofrece una capacidad expresada en surcos de trenes correspondiente unos 25 trenes/día, en ambos sentidos (Manual de capacidades ADIF-Junio 2017).

3.8. OCUPACIÓN ACTUAL DE LA INFRAESTRUCTURA Y NIVEL DE CONGESTIÓN

En el caso de la red ferroviaria del Puerto de Huelva, el tráfico actual es de unos 5 trenes-maniobras de mercancías/día, alcanzando en torno al 12,5 % de su capacidad teórica máxima.

3.9. DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA

3.9.1. Actuaciones previstas

El Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Huelva tiene previsto realizar actuaciones en los distintos subsistemas, teniendo en cuenta la Instrucción **IFI-2016-Instrucción ferroviaria para el proyecto y construcción del subsistema de infraestructura** (Actualmente Ed.BORRADOR) elaborada por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y pendiente de la aprobación del Ministerio de Fomento.

Debemos destacar las siguientes actuaciones:

I. Ámbito de naturaleza estructural:

- **Infraestructura:** En las actuaciones sobre la vía existente (renovaciones de vía) se instalará travesía de hormigón PR-01 de ancho mixto, con carril de barra larga soldada a los pocos tramos que aún son sobre travesía de madera. A corto plazo está prevista la renovación de la vía general V2 perteneciente a la línea de conexión de la RFAPH que permitirá aumentar la capacidad de la infraestructura de forma eficiente y segura.
- **Control-mando y señalización:** la APH va a realizar actuaciones al objeto de dotar la RFAPH de un sistema de seguridad que le permita aumentar la capacidad de la infraestructura de forma eficiente y segura.

II. Ámbitos de naturaleza funcional:

- **Explotación y gestión del tráfico:** Se establecen procedimientos (Sistema de Gestión Ferroviaria) y equipamientos asociados, que permitirán asegurar una explotación coherente de los diferentes subsistemas estructurales, la planificación y la gestión del tráfico. También quedará definida las cualificaciones profesionales exigibles para la prestación de los servicios en la RFAPH.
- **Mantenimiento:** Se establecen un Plan de Inspección y mantenimiento, los equipos y maquinaria de mantenimiento asociados, que permiten realizar las operaciones de mantenimiento correctivo y preventivo de carácter preceptivo, para garantizar las prestaciones establecidas en el presente documento (IRFAPH).

3.9.2. Actualizaciones de activos de la RFAPH

En esta edición de este documento, la información de activos está actualizada; por ello, no procede.

Además de estos objetivos técnicos, las condiciones establecidas en dicho documento pretenden controlar los costes de inversión y los de funcionamiento, pues la vigilancia e inspecciones de las infraestructuras periódicamente permite un mantenimiento preventivo (menor coste) y no un mantenimiento correctivo (conllevan actuaciones de mayor coste).

Las obras de mejora y conservación de la infraestructura ferroviaria y no ferroviaria que afecten a la RFAPH se planifican al objeto de obtener una óptima explotación ferroviaria, prevaleciendo en todo momento esta última.

Con carácter general, la APH programará las tareas de mantenimiento y obras en sus instalaciones en periodos de horarios libres de tráfico ferroviario. Si se tuviera que realizar un mantenimiento correctivo o reparación de la infraestructura que pudiera afectar la circulación de alguna composición ferroviaria, se realizará, si es posible, una reparación provisional, aplicando las restricciones de circulación necesarias con el fin de garantizar la seguridad sin impedir su circulación, planificando la reparación definitiva en periodos con franjas horarias sin tráfico, si fuese posible.

Acorde a lo establecido en el convenio de conexión en su estipulación décima, en relación a la circulación en la línea de conexión, se utilizarán las normas de circulación que son de aplicación en las instalaciones administradas por ADIF, por ello los trabajos de mantenimiento y conservación a ejecutar en la línea de conexión deberán ser comunicados previamente al ADIF al objeto de ser incluidos en acta semana de trabajos con los condicionantes que introduzcan (compatibles o no compatibles con la circulación).

En el resto de la infraestructura ferroviaria administrada por el ADIF, los trabajos de mantenimiento y conservación serán coordinados a través del Dpto. de Explotación, estableciéndose los condicionantes oportunos para ejecutarlos de forma segura.

En los casos en que no se pueda evitar que el tráfico ferroviario sufra alteraciones considerables, las EE.FF. y demás candidatos habilitados tienen derecho a recibir, en tiempo oportuno, una información precisa de las repercusiones significativas que pudieran producirse en las franjas horarias establecidas.

Después de la finalización de los trabajos, también se deberá comunicar la reanudación de la circulación ferroviaria a los interesados por parte de la APH, EE.FF., ADIF, otros Candidatos habilitados, ...



Puerto de Huelva

Autoridad Portuaria de Huelva

CAPÍTULO 4

Adjudicación de capacidades

CAPÍTULO 4: ADJUDICACIÓN DE CAPACIDADES

4.1. INTRODUCCIÓN

La adjudicación de capacidad de infraestructura es la asignación de las franjas horarias definidas en la Declaración sobre la Red, a las EE.FF. y otros Candidatos, con el fin de que un vehículo ferroviario pueda circular, entre dos puntos, durante un período de tiempo determinado, según establece la Ley del Sector Ferroviario Art. 33. La adjudicación de capacidad es un trámite esencial dentro de los requisitos establecidos a los Candidatos y EE.FF. que quieran acceder a la RFIG y, por tanto, deseen prestar servicios ferroviarios en la RFAPH.

Actualmente, ante solicitudes de acceso emitidas por las EE.FF. es ADIF quien podrá adjudicar capacidad hasta la instalación logística Huelva Mercancías (http://www.adif.es/es_ES/infraestructuras/terminales/43023/ficha_instalacion_logistica_0072.shtml), acorde a su procedimiento general establecido en la Orden FOM/897/2005, el artículo 7.3 apartados a) y b). Tras este punto hasta la terminal que corresponda del interior de la RFIG administrada por la APH el acceso será acorde a los planes horarios fijados según los establecido en el convenio de conexión.

Caso en el que alguna EE.FF. solicite acceso con punto destino una terminal ferroviaria de la RFIG administrada por la APH, podrá hacerlo, siendo ADIF quien podrá adjudicar previa conformidad de la APH. A este respecto, ADIF obrará acorde a su procedimiento general establecido en la Orden FOM/897/2005, el artículo 7.3 apartados a) y b).

ADIF pondrá en conocimiento de la APH aquellos Candidatos y EE.FF. que soliciten capacidad para operar en el Puerto de Huelva para la conformidad y consentimiento de ésta. Una vez adjudicada la capacidad por parte de ADIF, los Candidatos tendrán preferencia para circular sobre la línea de conexión del puerto, frente a otras composiciones sin capacidad asignada.

La adjudicación de capacidad comporta el derecho de acceso a la infraestructura adjudicada y a las correspondientes bifurcaciones y desvíos de la red gestionada por la APH, así como a recibir el servicio de gestión de la circulación propio del servicio de acceso.

4.2. DESCRIPCIÓN DEL PROCESO DE SOLICITUD DE CAPACIDAD

Según lo señalado en el Capítulo VIII del Título II, de la LSF, sobre infraestructuras ferroviarias en los puertos y aeropuertos, las Autoridades Portuarias de los Puertos de Interés General no tienen competencias en la adjudicación de capacidad de las infraestructuras en los puertos.

La adjudicación de la capacidad de la línea de conexión será por ADIF, conforme a lo establecido 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.
- Los métodos y procedimientos definidos en la Declaración de Red actualizada por el ADIF.
- Convenio el ADIF, OPPE, APH de conexión entre las infraestructuras del puerto de interés general de Huelva con la RFIG.

El criterio principal empleado en la adjudicación de capacidad de la red ferroviaria de la zona de servicio del puerto será el de operar en condiciones de seguridad, con optimización de los medios disponibles. Para las solicitudes y adjudicación de capacidad ADIF pondrá a disposición de los Candidatos y EE.FF. la utilización de medios informáticos o en su defecto aceptará solicitudes por escrito.

Adicionalmente, ADIF propondrá a las EE.FF. y demás Candidatos el establecimiento de acuerdos marco que agilicen los trámites de solicitud de capacidad. Los acuerdos marco no especificarán las franjas horarias, pero establecerán las características de la capacidad de infraestructura solicitada y ofrecida a los candidatos y los procedimientos para satisfacer sin merma los derechos de los demás candidatos y sus legítimas necesidades comerciales. Asimismo, podrán establecer pautas de colaboración entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y los candidatos para la mejora de la calidad de los servicios ofrecidos. En todo caso, la existencia de un acuerdo marco entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y un candidato no exime a éste de efectuar la solicitud de la capacidad de infraestructura que precise.

4.2.1. Requisitos que deben cumplir los candidatos y tipos de candidatos

Conforme a lo estipulado en el artículo 34 de la LSF y 47.4 del Reglamento que la desarrolla, los Candidatos que podrán solicitar capacidad comprenden:

- EE.FF. con licencia en vigor, o Agrupaciones Empresariales Internacionales debidamente autorizadas.
- Personas jurídicas distintas de las anteriores (cargadores y operadores de transporte combinado) que estén interesados en la prestación de servicios de transporte ferroviario en el Puerto de Huelva y disponga de la correspondiente autorización.
- Administraciones Públicas con atribuciones en materia de prestación de servicios de transporte.

Los Candidatos solicitarán a ADIF la adjudicación de capacidad en los términos que se recogen en el Registro Especial Ferroviario (REF), adjuntando los siguientes datos y documentos:

- Identificación del Candidato y representante, con la acreditación de las personas que le representan, incluyendo el domicilio social y documento acreditativo de su inscripción en el REF.
- En caso de EE.FF., se presentará una copia compulsada del Certificado de Seguridad. En las solicitudes de capacidad para la elaboración del Horario de Servicios se admite un documento que recoja el compromiso de aportar una copia compulsada del Certificado de Seguridad, cuando sea aprobado, que se presentará en la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias por parte de la E.F. antes de la aprobación definitiva del Horario de Servicio y un mes antes del inicio del mismo.
- En el transporte de mercancías peligrosas el Candidato declarará las garantías que ofrece para salvaguardar la seguridad de terceros y de las propias infraestructuras, de acuerdo a la legislación vigente.

- Los datos de la solicitud quedarán recogidos conforme al modelo vigente recogido en el anexo correspondiente de la Declaración de Red de ADIF.

4.2.2. Solicitudes de surcos

Además del proceso de adjudicación de capacidad, los distintos Candidatos podrán reservar surcos para el desarrollo del tráfico ferroviario, lo que redundará en una mejora de la calidad y gestión del tráfico e influyendo de manera positiva en la puntualidad, velocidad comercial y capacidad de la vía.

El procedimiento de solicitud y adjudicación de los distintos tipos de surcos se especificará en el sistema que previamente cada Candidato acuerde con ADIF, para lo cual los Candidatos utilizarán preferentemente los medios informáticos, o el correo electrónico, de acuerdo al modelo del correspondiente Anexo de la Declaración sobre la Red de ADIF actualizada. En el caso de que esta solicitud competa a la Red Ferroviaria del Puerto de Huelva, se requerirá el conocimiento y confirmación expresa de la APH.

Las EE.FF. que realicen transportes excepcionales en la RFAPH deberán solicitar autorización expresa a la APH, informando del transporte a realizar, las características, gálibo, horario e itinerario así como documento que acredite la adjudicación de la capacidad de la RFIG administrada por ADIF.

4.2.3. Control de uso de surcos

Las EE.FF. y demás Candidatos están obligados a utilizar la capacidad adjudicada y en las condiciones en que les fue asignada. Se considera una infracción grave la no utilización de la capacidad adjudicada en el caso de infraestructura congestionada cuando sea por causas imputables a la E.F.

Mensualmente, el Gestor de Capacidades (en adelante GC) de ADIF realizará un análisis del nivel de utilización de los surcos que han sido asignados, que será comunicado a la APH, las EE.FF. y demás Candidatos. Cuando el GC detecte una falta de utilización reiterada de los surcos asignados, propondrá a los Candidatos la supresión o modificación de los mismos, especialmente en el caso de infraestructuras congestionadas. Este hecho se pondrá asimismo en conocimiento de la APH.

Si durante un periodo continuado de un mes el porcentaje de uso de la infraestructura es inferior al 50 %, el GC podrá modificar la asignación de capacidad sin restricciones de horario, comunicando por escrito y justificando las causas de la solución adoptada. Posteriormente, el Candidato o la E.F. disponen de un periodo de 10 días para la presentación de alegaciones.

4.3. PLAZO DE SOLICITUD DE CAPACIDAD

El plazo para la presentación de las solicitudes de adjudicación de capacidad se iniciará en la fecha en que se publique el acuerdo de aprobación de la declaración sobre la red y concluirá, en el caso de las solicitudes de capacidad para tráficos ferroviarios internacionales, ocho (8) meses antes de la entrada en vigor del horario de servicio y seis (6) meses antes de la referida fecha para el resto de las solicitudes.

4.4. CRITERIOS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA ELABORACIÓN DEL PROYECTO DE HORARIO DE SERVICIO Y COORDINACIÓN ENTRE LOS CANDIDATOS Y EL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS

Según el artículo 7.2 de 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, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias adjudicará la capacidad de infraestructura ferroviaria de acuerdo con el siguiente procedimiento:

- El horario de servicio se fijará una (1) vez al año y entrará en vigor a las doce de la noche del segundo sábado de diciembre. El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias podrá acordar otras fechas de entrada en vigor y de vigencia para el nuevo horario de servicio siempre que lo comunique, previamente y con la necesaria antelación, al Ministerio de Fomento y, en el caso de que aquél afecte a tráficos internacionales, a la Comisión Europea.
- El horario de servicio recoge el conjunto de todos los datos que determinan los movimientos planificados de trenes y material rodante que tendrán lugar sobre una determinada infraestructura, en el período al que dicho horario de servicio se refiere.
- El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias determinará, en colaboración con los administradores de infraestructuras de otros Estados, las franjas horarias consideradas necesarias para la explotación de tráficos internacionales, como mínimo, once (12) meses antes de que vaya a entrar en vigor el horario de servicio.
- Cumplidos los plazos de presentación de las solicitudes de adjudicación de capacidad referidos en el apartado anterior, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias elaborará el proyecto de horario de servicio y lo comunicará a los solicitantes, como mínimo, tres (3) meses antes de la entrada en vigor de dicho horario. Durante este periodo, se intentará la coordinación de las solicitudes presentadas.
- Los solicitantes de capacidad dispondrán de quince (15) días naturales, a contar desde la comunicación del proyecto de horario de servicio, para presentar las alegaciones que estimen oportunas.
- Dos (2) meses antes de la entrada en vigor del horario de servicio, se procederá a su aprobación y a la adjudicación definitiva de la capacidad, comunicando la correspondiente resolución a todos los candidatos que hubieren presentado solicitud.

No obstante lo anterior, la declaración sobre la red para las solicitudes de capacidad para tráficos ferroviarios internacionales, podrá contemplar unos plazos diferentes a los fijados, en función de los acuerdos que, a tal efecto, adopte el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias con los administradores de infraestructuras de otros Estados.

4.5. PROCEDIMIENTO DE REAJUSTE Y REASIGNACIÓN DE CAPACIDAD ADJUDICADA

Un (1) mes antes de la entrada en vigor del horario de servicio, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias pondrá a disposición de los candidatos la capacidad que no hubiere sido adjudicada de acuerdo con el procedimiento descrito anteriormente. La referida capacidad podrá ser solicitada, a partir de dicho momento y hasta la conclusión de la vigencia del horario de servicio, conforme al siguiente procedimiento:

- Las solicitudes de adjudicación de capacidad de infraestructura, a las que se refiere este apartado, obtendrán la respuesta del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias en el plazo máximo de cinco (5) días hábiles a contar desde la fecha de su recepción en su registro de entrada, de acuerdo con las reglas o criterios por él establecidos y siempre que se cumplan los requisitos previstos, para la solicitud de capacidad, en el artículo 10.
- Excepcionalmente y en la forma y condiciones que establezca el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias en la declaración sobre la red, los candidatos podrán solicitar, de forma motivada, la adjudicación de capacidad hasta un día antes de la utilización efectiva de la franja ferroviaria solicitada. A tal efecto, esta solicitud deberá ser presentada por el candidato antes de las doce (12:00) horas del día anterior al de la pretendida prestación del servicio. El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias responderá a dicha solicitud antes de las dieciocho (18:00) horas del referido día.

La resolución adoptada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias que ponga fin al procedimiento de adjudicación de capacidad, podrá ser impugnada ante el Comité de Regulación Ferroviaria, en aplicación del artículo 153.3 del Reglamento del Sector Ferroviario.

4.6. CONTROL DEL USO DE CAPACIDAD (SURCOS)

4.6.1. Procedimiento de adjudicación

Conforme a lo indicado en el artículo 11 de 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, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias adjudicará la capacidad de infraestructura solicitada de la siguiente forma:

- a. Si hubiere capacidad disponible para todos los candidatos, se les adjudicará.
- b. Si existiera coincidencia de solicitudes para una misma franja horaria o la red hubiere sido declarada como congestionada, se tomarán en cuenta para su asignación, por orden descendente de prioridad, las siguientes prioridades de adjudicación:

1. Las que, en su caso, establezca el Ministerio de Fomento para los distintos tipos de servicios dentro de cada línea, tomando en especial consideración los servicios de transporte de mercancías.
2. La existencia de infraestructuras especializadas y la posibilidad de atender dichas solicitudes en dichas infraestructuras.
3. Los servicios declarados de interés público.
4. La asignación y utilización efectiva por el solicitante, en anteriores horarios de servicio, de las franjas horarias cuya adjudicación se solicita.
5. Los servicios internacionales.
6. La eventual existencia de acuerdos marco que prevean la adjudicación de esa solicitud de capacidad.
7. La solicitud, por un candidato, de una misma franja horaria durante varios días de la semana o en sucesivas semanas del periodo horario.
8. La eficiencia del sistema.

4.6.2. Procedimiento de coordinación de solicitudes

De acuerdo con el artículo 8 de 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, si durante el período previsto para la elaboración del proyecto de horario de servicio el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias comprobara que, una vez aplicados los criterios de adjudicación descritos en el apartado anterior, existen solicitudes incompatibles entre sí, recurrirá a su coordinación para intentar, en lo posible, satisfacerlas.

En la coordinación de solicitudes, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias resolverá los conflictos, pudiendo proponer a los candidatos adjudicaciones de capacidad de infraestructuras que difieran de lo solicitado. Los candidatos podrán aceptar o rechazar la propuesta en el plazo máximo de diez (10) días hábiles desde que se les notifique.

4.6.3. Declaración de la infraestructura como congestionada

Siguiendo el artículo 17 de 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, cuando, tras coordinar las franjas horarias solicitadas y consultar con los candidatos afectados, no sea posible atender, en la debida forma, las solicitudes de capacidad de infraestructura ferroviaria, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias declarará la parte de la infraestructura afectada como congestionada, informando de ello al Ministerio de Fomento.

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, en caso de infraestructura congestionada, podrá modular la aplicación de los estrictos criterios de adjudicación descritos anteriormente, con objeto de garantizar, en la mayor medida posible, el acceso de todos los candidatos que hayan solicitado la adjudicación de capacidad.

En el plazo de seis (6) meses desde la declaración de la infraestructura como congestionada, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias realizará el análisis de capacidad. Dicho análisis tendrá por objeto determinar, por una parte, las limitaciones de capacidad de infraestructura que impiden atender debidamente las solicitudes y, por otra, proponer actuaciones que permitan satisfacer solicitudes adicionales. El análisis establecerá las causas de la congestión y las medidas que pueden adoptarse a corto y medio plazo para mitigarlas.

En el plazo máximo de seis (6) meses a contar desde la fecha de finalización del análisis de capacidad, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias deberá elaborar un plan de aumento de capacidad, previa consulta a los candidatos afectados, que tendrá por objeto minimizar las limitaciones de capacidad que hayan motivado la calificación de un tramo como infraestructura congestionada y será remitido al Ministerio de Fomento.

4.7. RESTRICCIONES DE USO DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

Las labores de mantenimiento y conservación de las infraestructuras ferroviarias del Puerto de Huelva son competencia de la APH. Generalmente, este trabajo no conlleva restricciones de tráfico, pero, cuando el tráfico ferroviario se vea inevitablemente afectado, la APH procurará minimizar las repercusiones de las obras en el mismo, a la vez que asegurará que los trabajos se ejecutan de manera razonable desde un punto de vista técnico y económico.

En los casos que se produzcan alteraciones significativas en el tráfico, las EE.FF. y los Candidatos tienen derecho a recibir en el tiempo y la forma oportuna la información precisa de las repercusiones que pudieran afectar a los tráficos programados.

La programación de actuaciones en la infraestructura de la APH se gestionará a través de la División de Conservación, Instalaciones y Operaciones terrestres.

A estos efectos, se consideran trabajos permanentes, aquellos que tengan una repercusión continuada de tres (3) meses, o cuando las consecuencias en el tráfico sean significativas.

En los casos en que se vayan a producir variaciones importantes en los Horarios de Servicio, se programarán sesiones ordinarias de ajuste y sesiones extraordinarias cuando por motivos excepcionales sea necesario.

Los Candidatos deberán asumir en sus trenes las repercusiones que se deriven de los trabajos llevados a cabo cuando la APH haya comunicado con suficiente antelación con un plazo mínimo de dos (2) semanas.

4.7.1. Transportes excepcionales

Los transportes excepcionales en la RFIG gestionada por ADIF, como es el caso de la conexión ferroviaria de la red de ancho convencional con el Puerto de Huelva, están regulados y deben estar autorizados por la APH.

En el caso de los transportes excepcionales en la RFAPH, la Autoridad Portuaria podrá establecer una regulación específica, coherente con la instrucción señalada anteriormente.

4.7.2. Transporte de mercancías peligrosas

El transporte de mercancías peligrosas por la RFAPH y en las líneas de conexión de ésta con la red ferroviaria administrada por ADIF, está regulado por lo establecido en el Reglamento Relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID). En la red de ancho ibérico del puerto y en su conexión con la red de ADIF, se seguirán también las Condiciones de Aplicación al Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril, que recoge fundamentalmente las condiciones exigibles al transportista y expedidor de un mercancía por ferrocarril y otras disposiciones contenidas en el R.D. 412/2001 de 20 de abril por el que se regulan diversos aspectos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril (B.O.E. nº 110 de 8 de mayo de 2001).

Además de las normas anteriores, en la zona de servicio del Puerto de Huelva es de aplicación el Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos. Este Real Decreto describe de manera detallada las condiciones por las que deben admitirse en el puerto, tanto por vía marítima como terrestre, las mercancías peligrosas, asignando responsabilidades a cada una de las partes involucradas en dicho transporte.

Las EE.FF. que tengan que circular con mercancías peligrosas por la RFAPH deberán cumplir las condiciones necesarias para garantizar la seguridad de su circulación, así como solicitar autorización expresa a la APH.

4.8. PERTURBACIONES Y CONTROL DEL TRÁFICO

4.8.1. Criterios para el control del tráfico

El control del tráfico debe basarse en principios de transparencia y no discriminación, pudiéndose aplicar los siguientes criterios de regulación:

- Preferencia de los trenes con reserva de capacidad frente a aquellos que no hayan reservado.
- Con el objetivo de minimizar los efectos de posibles retrasos, se dará preferencia a los trenes que circulan en el tiempo y surco asignado frente a los retrasados.

- En el caso de perturbaciones de tráfico por incidencia o accidente que perturbe el tráfico ferroviario, la APH adoptará las medidas oportunas para restablecer la situación de normalidad a la mayor brevedad posible. A tal fin, la APH dispone de un Plan de Contingencias con las medidas técnicas, humanas y organizativas para minimizar los posibles efectos.

4.8.2. Normas aplicables

La APH deberá adoptar las medidas necesarias para restablecer la situación de normalidad, de conformidad con lo estipulado en el artículo 37.1 de la LSF, cuando se produzca una perturbación del tráfico.

El Plan de Contingencias de la Autoridad Portuaria recoge el conjunto de procedimientos alternativos a la operativa habitual, con el objetivo de minimizar las consecuencias de cualquier incidencia o contingencia que pueda perturbar el desarrollo del tráfico ferroviario, desde el plano preventivo, predictivo y correctivo.

En virtud del artículo 37 de la LSF, en caso de urgencia o cuando la infraestructura ferroviaria haya quedado inutilizable, la APH podrá, de acuerdo con ADIF y sin previo aviso, suprimir o desviar los surcos en la red ferroviaria que administra durante el tiempo que estime oportuno, además de informar lo antes posible a los operadores a los efectos que estime oportunos. En este caso, los Candidatos y EE.FF. no tendrán derecho a exigir compensación o indemnización alguna.

La Autoridad Portuaria de Huelva podrá exigir a las EEFF y a su personal que ponga a su disposición los medios técnicos y humanos que se consideren necesarios, para restablecer el tráfico a la mayor brevedad posible. A tal fin, las EE.FF. y la APH actuarán en coordinación y colaboración mutuas, para conseguir los objetivos de calidad del servicio perseguidos.

4.8.3. Medidas a adoptar respecto a las perturbaciones en el tráfico

La APH ejerce, en virtud de lo dispuesto en la LSF, las competencias de administrador de infraestructuras ferroviarias. No obstante, actualmente la APH tiene contratado el servicio básico de acceso a la infraestructura al ADIF, estando dentro del alcance la coordinación del acceso y expedición de trenes desde/hacia la infraestructura ferroviaria administrada por la APH.

Para la resolución de los conflictos que pudieran plantearse en relación con los procedimientos de adjudicación de capacidad, aplicación de tarifas y aplicación de los criterios contenidos en las declaraciones sobre la red, se acudirá al Comité de Regulación Ferroviaria (CRF).

4.9. RECLAMACIONES ANTE LA COMISIÓN NACIONAL DE LOS MERCADOS Y COMPETENCIA

La presentación de alegaciones respecto a la asignación de capacidad tendrá un plazo establecido por quince (15) días naturales a contar desde la fecha de comunicación del horario de servicio a los Candidatos.

Independientemente de las alegaciones previstas en el proceso de asignación de capacidades de la Declaración sobre la Red de ADIF, los Candidatos podrán acudir, si así lo estiman conveniente, en el plazo máximo de un (1) mes desde la correspondiente resolución, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante CNMC).

La CNMC procederá a resolver los conflictos que puedan plantearse entre ADIF y los Candidatos, en relación con los procedimientos de adjudicación de capacidades, dictando resoluciones vinculantes para las entidades que actúen en el ámbito ferroviario, que tendrán eficacia ejecutiva, sin perjuicio de poder ser recurridas, en alzada, ante el Ministro de Fomento.

De este modo, ADIF y los Candidatos están obligados a cumplir las resoluciones que dicte la CNMC en el ejercicio de sus funciones.

Las reclamaciones de los Candidatos y las resoluciones la CNMC que puedan suponer una modificación significativa de las condiciones de operación pactadas con las Empresas Ferroviarias y/o Candidatos, o afectar a terceros, serán materia de análisis de la Comisión mixta de seguimiento del Convenio entre ADIF y la APH.

4.10. MEDIDAS PARA FAVORECER EL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES IMPUESTAS A LAS EMPRESAS FERROVIARIAS

Con objeto de hacer posible el cumplimiento de las obligaciones de colaboración de las EE.FF., sobre todo para el tratamiento de las perturbaciones de tráfico ferroviario, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias facilitará a las mismas toda la información necesaria al respecto, aplicando el principio de transparencia para ayudar a las empresas ferroviarias a comprender lo que de ellas se espera (incluido lo que deben y no deben hacer).

La APH y las EE.FF. establecerán un acuerdo de tráfico en el que se designarán las personas o entes autorizados para la toma rápida de decisiones operativas, especialmente en lo que respecta a las interrupciones de tráfico.



Puerto de Huelva

Autoridad Portuaria de Huelva

CAPÍTULO 5

Servicios de APH

CAPÍTULO 5: SERVICIOS FERROVIARIOS DEL PUERTO DE HUELVA

Con arreglo a lo dispuesto en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario:

- La prestación del **servicio básico de acceso a la infraestructura ferroviaria**, en los puertos de interés general tendrá la consideración de servicio general (Artículo 46 LSF) y serán proporcionados por los administradores de infraestructuras ferroviarias (Artículo 20 LSF), cuyo administrador es la autoridad portuaria, pudiéndose por los administradores generales de infraestructuras ferroviarias u otras entidades públicas o privadas, previo acuerdo entre dicha entidad y la correspondiente autoridad portuaria.
- La prestación de **servicios complementarios** en la Red Ferroviaria de Interés General y en las áreas de las zonas de servicio ferroviario administradas por el administrador de infraestructuras ferroviarias, se efectuará en régimen de Derecho privado y podrá ser realizada:
 - a. Por el administrador de infraestructuras ferroviarias por sus propios medios o mediante gestión indirecta a través de empresas contratistas seleccionadas conforme a la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales; y en los supuestos que ésta no sea de aplicación, conforme al ordenamiento jurídico privado con observancia de los principios de publicidad y concurrencia. Dichas empresas contratistas deberán disponer de un título habilitante para la prestación del servicio complementario correspondiente, otorgado por el administrador de infraestructuras ferroviarias; y deberán ajustar su actuación a los principios de igualdad de trato, transparencia y no discriminación.
 - b. Directamente, a su riesgo y ventura, por empresas prestadoras provistas del preceptivo título habilitante otorgado por el administrador de infraestructuras ferroviarias, siempre que dispongan de los espacios, instalaciones o medios necesarios para la realización de la prestación correspondiente, a través del oportuno acuerdo o contrato con dicho administrador.
 - c. Las empresas ferroviarias y los candidatos titulares de material rodante, presten o no servicios complementarios al amparo de lo establecido en los epígrafes a) y b) anteriores, podrán realizar para sí mismos dichos servicios complementarios siempre que hayan suscrito con el administrador de infraestructuras ferroviarias el correspondiente acuerdo o contrato sobre disponibilidad de espacios y, en su caso, de instalaciones o medios que sean solicitados por la empresa ferroviaria o candidato. La autoprestación podrá realizarse directamente o a través de contrato con terceros. En este caso, los prestadores deberán estar en posesión del correspondiente título habilitante otorgado por dicho administrador. En el supuesto contemplado en la presente letra c) las empresas ferroviarias y otros candidatos tendrán prohibida la prestación de servicios complementarios a empresas distintas.

Concretamente en los puertos de interés general (Artículo 46 LSF), los servicios complementarios tendrán la consideración de **servicios o actividades comerciales** a los efectos del 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.

- La prestación de **servicios auxiliares** en la Red Ferroviaria de Interés General y las áreas de sus zonas de servicio administradas por el administrador de infraestructuras ferroviarias se efectuará en régimen de Derecho privado, sin que sea precisa autorización previa alguna de la administración ferroviaria y sin que sea obligatoria dicha prestación. En todo caso la empresa

prestadora deberá haber suscrito con el administrador de infraestructuras ferroviarias el correspondiente acuerdo o contrato sobre disponibilidad de espacios y, en su caso, de las instalaciones o medios cuya utilización le hubiera solicitado al mismo. El administrador de infraestructuras ferroviarias podrá prestar en cualquier caso los servicios auxiliares.

Concretamente en los puertos de interés general (Artículo 46 LSF), los servicios auxiliares tendrán la consideración de **servicios o actividades comerciales** a los efectos del 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.

5.1. SERVICIOS DE ACCESO A LA RED GESTIONADA POR LA AUTORIDAD PORTUARIA DE HUELVA

La APH en el ámbito de las instalaciones de servicio de su competencia, presta el servicio básico de acceso a través de un acuerdo con el administrador general de la infraestructura ferroviaria, ADIF.

Todas las EE.FF. y resto de Candidatos debidamente habilitados tendrán derecho a recibir en condiciones de igualdad el denominado paquete de acceso mínimo, conforme a la Directiva 2001/14/CE, en el que se incluye:

- a) Tramitación de la solicitud de capacidad de la infraestructura.
- b) Derecho a utilizar la capacidad adjudicada.
- c) Utilización de las bifurcaciones y desvíos de la red.
- d) Control del tren, incluida señalización, regulación, expedición, así como la comunicación y suministro de información sobre circulación ferroviaria.
- e) Suministro de cualquier información necesaria para la explotación del servicio ferroviario para el que se le ha adjudicado capacidad.

Además de los anteriores, los accesos a las instalaciones y suministro de servicios comprenden:

- f) Las terminales de carga.
- g) La estación de clasificación.
- h) Las instalaciones de formación de trenes; excluyendo las operaciones sobre el material, que corresponden a la empresa ferroviaria.
- i) Las vías de apartado.
- j) Las instalaciones de mantenimiento y otras instalaciones técnicas.

5.2. SERVICIOS COMPLEMENTARIOS Y AUXILIARES

Son **servicios complementarios**, según el Anexo I.18 de la LSF los siguientes:

- Suministro de corriente de tracción.
- Suministro de combustible de tracción en instalaciones fijas.
- Precalentamiento de trenes de viajeros.
- Contratos personalizados para:
 - Control de transporte de mercancías peligrosas.
 - Asistencia a la circulación de convoyes especiales.
- Carga y descarga de unidades de transporte intermodal (UTI) sobre y desde vagón.

En la RFAPH se presta el servicio de carga y descarga de unidades de transporte intermodal (UTI) sobre y desde vagón como un servicio comercial prestándose en régimen de concurrencia requiriendo la obtención de autorización de la APH. Para la obtención de la autorización, el prestador deberá ajustarse a las condiciones particulares elaboradas por la APH al objeto de garantizar unas condiciones mínimas de seguridad y eficiencia. El citado condicionado se aporta como ANEXO 6 de la presente IRFAPH.

Además del anterior servicio, también se presta el servicio de suministro de combustible en la modalidad de punto móvil, por lo que a los efectos de la LSF no es considerado servicio complementario. El censo de proveedores prestadores de este servicio de suministro de combustible es:

EXTE.	TITULAR	TELEFONO	DOMICILIO	CONTACTO
SC:005	INTRASA	2 2215	CTRA. SAN MARTIN DE VALDEIGLESIAS 000 ALCORCON	Elvaro Suñaga
SC:00	ISAGON S.L.	5 55 25	CTRA. NACIONAL 4 5 000 M. 1 000 VALVERDE EL CAMINO	Ildeonso Calderay
SC:00	T.P.H. S.L.	544514 0	CTRA. DE LA ESCLESA S/N SEVILLA	José Miguel Avilés
SC:00	MARMISOR S.L.	5 5 014	PGNO. IN. CORTIJO REAL C/ LA UNION 12 ALGECIRAS	Miguel Ruiz Gil
SC:011	SERMALIB S.L.L.	5 251	P.I. MIRADOR DEL OIELT NAVEN DELVA	José Antonio Franco
SC:012	SERVICIOS AGENTES MARITIMOS S.L.	5 4 5	PGNO. IN. PALMONES II C/ RAGAMINAS 2 LOS BARRIOS	José Antonio Alad
SC:01	INVERSIONES ONBENSES S.L.	5 010	CORACION DE JESUS 10 SAN BARTOLOMEO LA TORRE	Miguel Ángel López Santana
SC:014	COMBUSTIBLES BASTILIPO S.A.	5 151	LOS ALMENDROS 2 VILLAMARTIN	Tomás Medina Parra
SC:015	GALP ENERGIA ESPAÑA S.A.	1 14 00	ANABEL SEGURA 1 EFICIO VEGA NORTE ALCOBENCAS	Carlos Alberto Ventura Pires

Son **servicios auxiliares** los siguientes:

- El acceso a las redes de telecomunicación.
- El suministro de información complementaria.
- La inspección técnica del material rodante.
- Los servicios de venta de billetes en estaciones de transporte de viajeros.

- Los servicios de mantenimiento pesado de material rodante, siendo éstos los que requieren instalaciones específicas en las que se realizan tareas que no se llevan a cabo como parte de las operaciones diarias de rutina y que requieren que el vehículo sea retirado del servicio.
- Los servicios de maniobras y cualquier otro relacionado con las operaciones del tren.

En la RFAPH se presta el servicio maniobras y cualquier otro relacionado con las operaciones del tren como un servicio comercial prestándose en régimen de concurrencia requiriendo la obtención de autorización de la APH. Para la obtención de la autorización, el prestador deberá ajustarse a las condiciones particulares elaboradas por la APH al objeto de garantizar unas condiciones mínimas de seguridad y eficiencia. El citado condicionado se aporta como ANEXO 6 de la presente IRFAPH.

El censo de proveedores prestadores de este servicio auxiliar de maniobras y cualquier otro relacionado con las operaciones del tren es:

EXTE.	TITULAR	TELEFONO	DOMICILIO	CONTACTO
SA00MANTREN01	Renfe Mercancías S.A.	01 00 00 00	Estación de Chamartín Agustín de Foxos/n 200 Madrid	José Miguel Prieto

5.3. SOLICITUD DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN LAS INSTALACIONES DE SERVICIO (TERMINAL LOGÍSTICA DE MAJARABIQUE-SEVILLA)

La explotación de la Terminal de Majarabique ha sido adjudicada a la mercantil "Termisur Eurocargo, S.A.", siendo este un tercero independiente de la APH, mediante un procedimiento de contratación acorde a la Ley 31/2007 de 30 de octubre por el cual el Explotador será el encargado de la prestación de servicios complementarios así como los auxiliares que se estimen oportunos siempre y cuando cumplan con los requisitos que se fijan en cuanto a personal habilitado y medios adscritos al servicio.

Como adjudicataria de la prestación del contrato para la Explotación de servicios de la Terminal Logística Ferroviaria de Majarabique (Sevilla), por Resolución del Presidente de la Autoridad Portuaria de Huelva, de fecha 31 de enero de 2017, se solicitó, en cumplimiento del artículo 102 de la Ley 3812015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, del pliego de condiciones para la adjudicación del contrato y del propio contrato suscrito con esa Autoridad Portuaria de Huelva, ante la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia (CNMC), informe favorable a la propuesta de tarifas para 2017 correspondientes a los servicios complementarios que prestará en las citadas instalaciones.

Que la CNMC por resolución de fecha 27 de abril de 2017 ha informado favorablemente las propuestas tarifarias comunicadas por Termisur Eurocargo, S.A. para 2017 según detalle siguiente:

- Tránsito entre 0 y 2 días en la instalación 24,00 €/UTI
- Tránsito hasta 7 días en la instalación 37,50 €/UTI
- Exceso sobre 7 días de tránsito en la instalación 3.6 €/día



Puerto de Huelva

Autoridad Portuaria de Huelva

CAPÍTULO 6

Régimen económico y tributario

CAPÍTULO 6: RÉGIMEN ECONÓMICO Y TRIBUTARIO

6.1. INFORMACIÓN SOBRE CÁNONES Y DEMÁS TASAS EXISTENTES

La Ley del Sector Ferroviario regula el régimen jurídico de aplicación de las tasas, cánones y tarifas. El régimen general de tarifas se acoge a lo dispuesto en el artículo 101 de la LSF.

- La prestación de los servicios complementarios estará sujeta al pago de tarifas, que se determinarán conforme a lo dispuesto en el artículo 102 de la LSF, y tendrán el carácter de precios privados.
- La prestación de servicios auxiliares estará sujeta a precios libremente acordados entre las partes. No obstante, cuando tales servicios sean prestados por un solo proveedor, los precios que éste aplique no podrán superar el coste de su prestación más un beneficio razonable.

El régimen económico de la prestación de servicios complementarios y auxiliares en los puertos de interés general es el definido en el 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 para servicios comerciales.

6.2. TARIFAS APLICABLES POR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS POR EL ADMINISTRADOR DE LA INFRAESTRUCTURA

La APH no presta servicios auxiliares y complementarios dado que estos son de tipo comercial y por tanto solo podría prestarlos en los casos en que no exista iniciativa privada. La APH ha redactado los oportunos condicionados así como tramitado las solicitudes y autorizaciones de las empresas que los prestan al objeto de favorecer su prestación en régimen de concurrencia.



Puerto de Huelva

Autoridad Portuaria de Huelva

ANEXOS

ANEXO 1: FUNCIONES Y COMPETENCIAS ASIGNADAS A LOS PRINCIPALES AGENTES DEL SECTOR FERROVIARIO.

MINISTERIO DE FOMENTO

Es el encargado de la ordenación y planificación estratégica del sector ferroviario y su desarrollo. Entre sus principales funciones se incluye el establecimiento y elaboración de las reglas básicas y normativas que rigen el mercado ferroviario, especialmente lo relacionado con la seguridad e interoperabilidad del sistema y las relaciones existentes entre los distintos agentes del sector.

Como órgano encargado de la definición y supervisión del régimen tarifario, podrá modificar la cuantía de los cánones ferroviarios de acuerdo con lo estipulado en la Ley del Sector Ferroviario y demás normativa vigente.

AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) es un organismo público de los regulados en la Ley 28/2006, de 18 de julio, de Agencias estatales para la mejora de los servicios públicos.

Su ámbito de competencias es el sistema ferroviario de competencia estatal: la Red Ferroviaria de Interés General, y los servicios que por ella discurren.

En dicho ámbito ejercerá como **autoridad responsable de la seguridad ferroviaria**, tal y como se establece en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, realizando la ordenación y supervisión de la seguridad de todos los elementos del sistema ferroviario: las infraestructuras, el material rodante, el personal ferroviario y la operación ferroviaria.

Asimismo, llevará a cabo las funciones relacionadas con la interoperabilidad del sistema ferroviario de competencia estatal, correspondiéndoles asimismo el otorgamiento, suspensión y revocación de licencias a las empresas ferroviarias.

Su Estatuto fue aprobado mediante el Real Decreto 1072/2014, de 19 de diciembre, que fija como inicio de su actividad el 1 de abril de 2015.

AUTORIDAD PORTUARIA DE HUELVA

El papel ejercido por la Autoridad Portuaria de Huelva en materia ferroviaria viene establecido en el Artículo 39 de la Ley del Sector Ferroviario, por el que las Autoridades Portuarias son llamadas a asumir una serie de funciones propias de un administrador de infraestructuras ferroviarias, sobre las infraestructuras ferro-portuarias presentes en la zona de servicio del puerto.

Según este artículo, en su apartado 2, la Autoridad Portuaria tiene las competencias de un administrador de infraestructuras ferroviarias definidos en el apartado 1 del artículo 23, salvo en lo siguiente:

- La elaboración, aprobación y publicación de la declaración sobre la red.
- La adjudicación de capacidad de infraestructura a las empresas ferroviarias y restantes candidatos enumerados en el artículo 34 que lo soliciten y la celebración de acuerdos marco con aquéllas.
- La determinación, revisión y cobro de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, conforme al régimen legal y reglamento de aplicación.

- La cooperación con los organismos que en otros Estados miembros de la Unión Europea administren las infraestructuras ferroviarias, para establecer y adjudicar capacidad de infraestructura que abarque más de una red nacional.

Respecto de la elaboración, aprobación y publicación de la declaración de red, aun cuando en el artículo 23 de la LSF se exime a las AA.PP. de su cumplimiento, en la propia LSF se cataloga a las instalaciones portuarias vinculadas a actividades ferroviarias como instalaciones de servicio (Artículo 42 LSF) apuntando en el Artículo 42.4 LSF que existirá una declaración de red que incluirá la información respecto de a las condiciones de acceso a estas instalaciones de servicio y la prestación de servicios en ellas. Además de lo anterior en la cláusula novena del convenio de conexión, la APH se compromete a elaborar, actualizar, aprobar y publicar un documento de información de red tomando como referencia el contenido previsto para la declaración sobre la red de ADIF en el artículo 4 de la Orden FOM/897/2005.

Por último, la disposición adicional séptima de la LSF contiene el régimen de aplicación previsto para los puertos de interés general.

ADIF

Se configura como un organismo público adscrito al Ministerio de Fomento con personalidad jurídica propia y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y patrimonio propio. Se rige por el Estatuto de ADIF, la Ley del Sector ferroviario, Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado y normativa que las desarrolle.

COMISIÓN NACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA

Es el organismo independiente encargado de resolver los conflictos que pudieran surgir entre los Candidatos y ADIF, en relación con el procedimiento de adjudicación de capacidad, o trato discriminatorio en el acceso a las infraestructuras y/o servicios, el otorgamiento y uso de los certificados de seguridad, la aplicación de los criterios de la Declaración de Red de ADIF y de la cuantía y estructura tarifaria a los operadores

Asimismo, resolverá cuantas dudas surjan respecto a la interpretación de las cláusulas de las licencias y autorizaciones para la prestación de servicios ferroviarios en la RFIG y en el Puerto de Huelva.

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Es el órgano independiente encargado de la investigación técnica de los accidentes graves e incidentes que se produzcan sobre la RFIG y del establecimiento del alcance y los procedimientos que habrán de seguirse en la investigación de los mismos, así como para poder evitarlos en el futuro.

No obstante, con independencia de la investigación que decida emprender esta Comisión en el caso de producirse un accidente sobre la red ferroviaria del Puerto de Huelva, perteneciente a la RFIG, tanto la Autoridad Portuaria como la Empresa Ferroviaria implicada llevarán a cabo una investigación interna de los mismos, colaborando con la Comisión en lo que ésta estime conveniente, sin interferir en la misma.

ANEXO 2: MARCO JURÍDICO DE APLICACIÓN.

1. NORMATIVA DE PUERTOS

[Ley 27/1992, de 24 de noviembre](#), de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

[Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre](#), aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM)

[Ley 2/2012, de 29 de junio](#), de Presupuestos Generales del Estado para el años 2012.

[Ley 17/2012, de 27 de diciembre](#), de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013.

[Ley 2/2013, de 29 de mayo](#), de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

[Ley 22/2013, de 23 de diciembre](#), de Presupuestos Generales del Estado para el año 2014.

[Ley Orgánica 9/2013, de 20 de diciembre](#), de control de la deuda comercial en el sector público.

[Real Decreto Ley 1/2014, de 24 de enero](#), de reforma en materia de infraestructuras y transporte, y otras medidas económicas.

[Orden FOM/163/2014, de 31 de enero](#), por la que se modifica el anexo III del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

[Real Decreto-Ley 8/2014, de 4 de julio](#), de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.

[Ley 14/2014, de 24 de julio](#), de Navegación Marítima.

[Ley 18/2014, de 15 de octubre](#), de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.

[Ley 36/2014, de 26 de diciembre](#), de Presupuestos Generales del Estado para el año 2015.

2. NORMATIVA GENERAL FERROVIARIA

a. **General del sector**

[Ley 38/2015 de 29 de septiembre](#), del sector ferroviario

[Ley 39/2003 de 17 de noviembre](#), del sector ferroviario. (Versión consolidada) -Ley derogada-

[Real Decreto 2387/2004 de 30 de diciembre](#), por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario. (Versión consolidada)

b. **Normas reguladoras de los agentes del sistema**

[Ley 28/2006 de 18 de julio](#), de Agencias estatales para la mejora de los servicios públicos (Versión consolidada)

[Ley 40/2015 de 1 de octubre](#), de Régimen Jurídico del Sector Público

[Ley 3/2013 de 4 de junio](#), de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (Versión consolidada)

[Real Decreto 623/2014 de 18 de julio](#), por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios y la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.

[Real Decreto-ley 15/2013 de 13 de diciembre](#), sobre reestructuración de la entidad pública empresarial «Administrador de Infraestructuras Ferroviarias» (ADIF) y otras medidas urgentes en el orden económico.

[Real Decreto 2395/2004 de 30 de diciembre](#), por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (versión consolidada).

[Real Decreto 1044/2013 de 27 de diciembre](#), por el que se aprueba el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad.

[Real Decreto-ley 22/2012 de 20 de julio](#), por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios.

[Real Decreto 2396/2004 de 30 de diciembre](#), por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora (Versión consolidada).

c. Otra normativa de funcionamiento del sector ferroviario

[Orden FOM/1977/2015 de 29 de septiembre](#), sobre el procedimiento de licitación para el otorgamiento del título habilitante para la realización del transporte ferroviario de viajeros previsto en el Acuerdo del Consejo de Ministros de 13 de junio de 2014, por el que se determina el número y vigencia de títulos habilitantes para la prestación de servicios de transporte ferroviario de viajeros en régimen de concurrencia en determinadas líneas y tramos de la Red Ferroviaria de Interés General.

[Orden FOM/189/2015 de 11 de febrero](#), por la que se desarrollan principios básicos de aplicación de incentivos en el sistema de los cánones por utilización de las infraestructuras ferroviarias, establecidos en el artículo 73 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.

[Orden FOM/710/2015 de 30 de enero](#), por la que se aprueba el Catálogo de líneas y tramos de la Red Ferroviaria de Interés General.

[Real Decreto 627/2014 de 18 de julio](#), de asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y sus familiares.

[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 (Versión consolidada).

[Orden FOM/898/2005 de 8 de abril](#), por la que se fijan las cuantías de los cánones ferroviarios establecidos en los artículos 74 y 75 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.

[Orden FOM/1403/2013 de 19 de julio](#), sobre servicios de transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística.

[Resolución de 27 de junio de 2014](#), de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 13 de junio de 2014, por el que se determina el número y vigencia de títulos habilitantes para la prestación de servicios de transporte ferroviario de viajeros en régimen de concurrencia en determinadas líneas y tramos de la Red Ferroviaria de interés general

3. **NORMATIVA EN MATERIA DE SEGURIDAD**

a. **Disposiciones generales**

[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. (**Texto Consolidado**)

[Real Decreto 918/2010 de 16 de julio](#), por el que se modifica el Real Decreto 810/2007.

[Real Decreto 641/2011 de 9 de mayo](#), por el que se modifica el Real Decreto 810/2007.

[Real Decreto 1006/2015 de 6 de noviembre](#), por el que se modifica el Real Decreto 810/2007

[Real Decreto 623/2014 de 18 de julio](#), por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios y la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.

[Real Decreto 1072/2014 de 19 de diciembre](#), por el que se crea la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y se aprueba su Estatuto.

4. **NORMATIVA EN MATERIA DE INTEROPERABILIDAD**

[Real Decreto 1434/2010 de 5 de noviembre](#), sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de interés general.

[Orden FOM/3218/2011 de 7 de noviembre](#), por la que se modifican los anexos II, V y VI del Real Decreto 1434/2010.

[Orden FOM/421/2014 de 13 de marzo](#), por la que se modifica el anexo III del Real Decreto 1434/2010.

[Orden FOM/22/2015 de 19 de enero](#), por la que se modifica el anexo III del Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de interés general.

[Orden FOM/167/2015 de 6 de febrero](#), por la que se regulan las condiciones para la entrada en servicio de subsistemas de carácter estructural, líneas y vehículos ferroviarios.

[Orden FOM/2437/2015 de 13 de noviembre](#), por la que se modifican los anexos I, V y VI del Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de interés general

5. **NORMATIVA RELATIVA AL PERSONAL FERROVIARIO**

[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/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 (Versión consolidada).

6. **NORMATIVA RELATIVA A VEHÍCULOS Y A SU MANTENIMIENTO**

[Orden FOM/167/2015 de 6 de febrero](#), por la que se regulan las condiciones para la entrada en servicio de subsistemas de carácter estructural, líneas y vehículos ferroviarios.

[Real Decreto 1544/2007 de 23 de noviembre](#), por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.

[Orden FOM/233/2006 de 31 de enero](#), por al que se determina el régimen de homologación de los centros de material rodante y sus condiciones de funcionamiento (versión consolidada).

7. **NORMATIVA REGLAMENTARIA DE CIRCULACIÓN**

[Real Decreto 664/2015 de 17 de julio](#), por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria.

ANEXO 3: GLOSARIO DE TÉRMINOS ESPECÍFICOS.

- **Adjudicación de Capacidad:** Otorgamiento por parte de ADIF del derecho a servirse de capacidad de infraestructura ferroviaria.
- **Apartadero:** Infraestructura ferroviaria de titularidad pública o privada, consistente en una instalación de vías para la carga, descarga y estacionamiento de vagones con enlace a una línea mediante una o más agujas de plena vía, que sirve para complementar la Red Ferroviaria de Interés General.
- **Autorización de circulación de vehículos ferroviarios:** Es otorgada, por ADIF al fabricante o titular del vehículo ferroviario que va a circular por la Red Ferroviaria de Interés General (en adelante RFIG), una vez obtenida la Autorización de Puesta en Servicio otorgada por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (en adelante AESF)
- **Autorización de Puesta en Servicio:** Todo vehículo ferroviario que vaya a circular por la RFIG, entre la que se incluye la red del Puerto de Huelva, deberá disponer de dicha autorización (de primer o segundo nivel), otorgada por la AESF.
- **Autorización de seguridad:** Otorgada por la AESF acredita que el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha establecido un sistema propio de gestión de la seguridad, y está en condiciones de cumplir los requisitos necesarios para administrar la infraestructura ferroviaria en condiciones de seguridad.
- **Banda de mantenimiento:** Reserva de capacidad de vía necesaria para el mantenimiento ordinario de la infraestructura.
- **Candidato:** La empresa ferroviaria con licencia o una agrupación internacional de empresas ferroviarias. Asimismo, pueden ser Candidatos otras personas jurídicas, que sin tener la condición de empresas ferroviarias, estén interesadas en la explotación del servicio, tales como las agencias de transporte, los cargadores y los operadores de transporte combinado.
- **Capacidad de infraestructura:** Número de franjas horarias que pueden disponerse en un tramo de la infraestructura ferroviaria durante un periodo de tiempo determinado y en función del tipo de tráfico.
- **Certificado de Seguridad:** Establece las condiciones que deben cumplir las Empresas Ferroviarias que presten un servicio ferroviario en materia de gestión de la seguridad, de personal de conducción y acompañamiento, y de material rodante, así como en cualquier otras materias que se determinen reglamentariamente.
- **Convenio Marco:** Convenio firmado entre ADIF y Puertos del Estado firmado el 30 de diciembre de 2005, sobre la aplicación de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario en la Red Ferroviaria de Interés General ubicada en los Puertos de Interés General.
- **Declaración sobre la red:** Declaración que detalla las normas generales, plazos, procedimientos y criterios relativos a los sistemas de cánones y adjudicación de capacidad. Contiene, asimismo, cualquier otra información que pueda ser necesaria para cursar una solicitud de capacidad de infraestructura.



- **Empresa Ferroviaria (EF)**: Aquella entidad cuya actividad principal consista en prestar servicios de transporte de mercancías o viajeros por ferrocarril, debiendo ser dicha empresa, en todo caso, la que aporte la tracción. También se incluyen en el concepto las empresas que aportan exclusivamente la tracción.
- **Especificaciones Técnicas de Homologación (ETH)**: Conjunto de normas técnicas, requisitos y condiciones que, en materia de seguridad, fiabilidad, compatibilidad técnica, salubridad, protección del medioambiente y, en su caso, interoperabilidad (ETI), deben cumplir todos los vehículos ferroviarios para obtener las autorizaciones de puesta en servicio y circulación.
- **Franja horaria**: Capacidad de infraestructura necesaria para que un tren circule entre dos puntos, en un momento dado.
- **Habilitación**: Título diferente al de licencia, necesario para solicitar por otros Candidatos distintos de las Empresas Ferroviarias (EE.FF.) y que estén interesados por su vinculación directa con el ejercicio de su actividad, la capacidad de explotación de un servicio ferroviario. Se exceptúan de dicho requisito las Administraciones Públicas.
- **Horario de servicio**: Conjunto de los tráficos programados durante un periodo acordado y que, en la actualidad, se hace coincidir con el año natural.
- **Información sobre la Red**: Documento que detalla las normas generales, plazos, procedimientos y criterios relativos al sistema tarifario y de adjudicación de capacidad. Contiene, asimismo, cualquier otra información que pueda ser necesaria para cursar una solicitud de capacidad de infraestructura.
- **Infraestructura congestionada**: Tramo de infraestructura para el cual no puede atenderse plenamente la demanda de capacidad de infraestructura durante determinados periodos, ni siquiera tras la coordinación de las distintas solicitudes de capacidad.
- **Licencia**: Autorización concedida por un Estado a una empresa a la que se reconoce como EF, que puede estar limitada a la prestación de determinados tipos de servicios de transporte.
- **Línea**: Parte de la infraestructura ferroviaria que une dos puntos determinados y que está integrada por los siguientes elementos: plataformas de vía, superestructuras, como carriles y contracarriles, traviesas y material de sujeción, obras civiles e instalaciones de seguridad, de electrificación, de señalización y de telecomunicación de la vía y elementos que permiten el alumbrado.
- **Línea de conexión del Puerto de Huelva**: Línea que conecta la red de ADIF con el complejo ferroviario de Huelva.
- **Manual de Circulación**: Conjunto de normas de circulación, complementarias al Reglamento de Circulación.
- **Plan de Aumento de Capacidad**: Medidas que acompañadas de un calendario de aplicación, se proponen para mitigar las limitaciones de capacidad que hayan motivado la calificación de un tramo como infraestructura congestionada.
- **Plan de Contingencias**: Plan elaborado por la APH que recoge las medidas necesarias para restablecer la situación de normalidad en caso de accidente de fallo técnico, o de cualquier otra incidencia que perturbe el tráfico ferroviario. En el ámbito de la RFIG, su aprobación corresponde al Ministerio de Fomento.

- **Plan de Transporte (PT)**: Conjunto de operaciones planificadas de manera estable por una EF u otros Candidatos, encaminadas a la prestación de servicios de transporte, asociadas a una asignación de surcos y de recursos técnicos y humanos.
- **Punto de conexión físico**: Punto que delimita la titularidad de las infraestructuras ferroviarias que integran la línea de conexión. Existen dos puntos de conexión física entre el Puerto de Huelva y la REFIG administrada por ADIF, que se encuentra en el P.K. 0+000 del Ramal situado entre la aguja 79, sita en el P.K. 107+584 de la línea Majarabique-Estación-Huelva Termino, y en la intersección especial protegida como Paso a Nivel Tipo A, el cual se encuentra en el P.K. 0+018 del Ramal y dentro de terreno de la APH.
- **Punto de conexión funcional**: Punto situado en la línea de conexión que delimita el ámbito de actuación de cada responsable de circulación en una línea de conexión. Sirve para determinar la responsabilidad derivada de la gestión de las operaciones. En la actualidad y conforme a la Consigna AO nº964/CO nº 861. Existen dos punto de conexión funcional situados en el cartelón LÍMITE de la Vía 1S2 y vía 2S2 para acceder al Sector 2.
- **Red Ferroviaria de Interés General (RFIG)**: Está integrada por las infraestructuras ferroviarias que resultan esenciales para garantizar un sistema común de transportes ferroviarios 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.
- **Reglamento de Circulación del Puerto de Huelva**: Conjunto de normas y disposiciones fundamentales que rigen la circulación de trenes y maniobras. Tienen como objetivo último la garantía de una explotación ferroviaria segura y eficiente en la zona de servicio del Puerto de Huelva.
- **Reglamento General de Circulación (RGC)**: Conjunto de normas y disposiciones fundamentales que rigen la circulación de trenes y maniobras y tienen como objetivo último la garantía de una explotación ferroviaria segura y eficiente en la Red Ferroviaria de Interés General.
- **Servicio internacional de transporte de mercancías**: Cualquier servicio de transporte en que el tren cruce, al menos, una frontera de un Estado miembro. El tren puede componerse y/o dividirse y las distintas secciones tener diferentes orígenes y destinos, siempre que todos los vagones crucen, al menos, una frontera.
- **Surco**: Capacidad de la infraestructura necesaria para que un tren se desplace de un punto a otro de la Red, en un periodo de tiempo determinado.
- **Tramo**: Parte significativa de una línea ferroviaria.



ANEXO 4: MODELO DE SOLICITUD DE CAPACIDAD.



Candidato representante _____

Domicilio (a efectos de notificaciones) _____

Registro Especial Ferroviario _____

Fecha de Petición: _____

Fecha de Aceptación: _____

Nº. de Ficha: _____

Fecha de Asignación: _____

Capacidad Asignada: _____

Origen: _____ Destino: _____

Corredor: _____ Ruta: _____

Días de Circulación: _____

Periodo de Circulación: _____ del _____ al _____

Denom. Comercial: _____ Longitud: _____

Horario solicitado (S/L/P): _____ a las _____ Estación: _____

Materias peligrosas: _____ Prescrip. Especiales: _____

Observaciones: _____

CAMBIOS DE TRACCIÓN

Hasta	Tipo	Peso	Locomora	Número
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____

Observaciones: _____

PARADAS

Estación	Minutos	Tipo	Descripción
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____

Observaciones: _____

ANEXO 5: CONSIGNA DE CONEXIÓN FERROVIARIA.

A continuación se adjunta los siguientes documentos:

- 5.1. CONSIGNA AO/CO nº 27/17 para la "CONEXIÓN FERROVIARIA CON AUTORIDAD PORTUARIA DE HUELVA Y RAMAL DE TORRE ARENILLAS Y COTO PALOS".**
- 5.2. CONSIGNA A/C nº01/18 para la "REGULACIÓN DE LAS OPERACIONES EN LA RFIG ADMINISTRADA POR LA AUTORIDAD PORTUARIA DE HUELVA".**
- 5.3. CONSIGNA C nº02/18 para la "REGULACIÓN DE LOS TRANSPORTES CON MERCANCÍAS PELIGROSAS".**



Puerto de Huelva



Autoridad Portuaria de Huelva

Registro General

Salida N°. 201700100002717
27/10/17 13:41:26

A/A: D. Fernando Oviedo Agudo
Gerente de A. de Servicios Logísticos
Estación de Santa Justa, 3ª planta.
41007 - Sevilla

Rrf.: CL/mf

Huelva, a 27 de octubre de 2017

ASUNTO: Remisión de consigna AO/CO N° 27/17

Muy Señor nuestro:

Adjunto se le devuelve único original de la consigna AO/CO nº 27/17 de fecha 17 de octubre de 2017 para la "Conexión Ferroviaria con Autoridad Portuaria de Huelva y Ramal de Torre Arenillas y Coto de Palos" firmado por los representantes de la Autoridad Portuaria de Huelva definidos en su pie de firmas.

Sin otro particular, reciba un cordial saludo.

Jefe de la División de Conservación,
Instalaciones y Operaciones Terrestres,



Edo.: Cesar López Martín

DIRECCIÓN DE SERVICIOS LOGÍSTICOS	
Gerencia A. Servicios Logísticos Sur	
31 OCT 2017	
ENTRADA	SALIDA
N.º	N.º



Puerto de Huelva



Autoridad Portuaria de Huelva

Registro General

Salida N°. 201700100002717
27/10/17 13:41:26

A/A: D. Fernando Oviedo Agudo
Gerente de A. de Servicios Logísticos
Estación de Santa Justa, 3ª planta.
41007 - Sevilla

Rrf.: CL/mf

Huelva, a 27 de octubre de 2017

ASUNTO: Remisión de consigna AO/CO N° 27/17

Muy Señor nuestro:

Adjunto se le devuelve único original de la consigna AO/CO n° 27/17 de fecha 17 de octubre de 2017 para la "Conexión Ferroviaria con Autoridad Portuaria de Huelva y Ramal de Torre Arenillas y Coto de Palos" firmado por los representantes de la Autoridad Portuaria de Huelva definidos en su pie de firmas.

Sin otro particular, reciba un cordial saludo.

Jefe de la División de Conservación,
Instalaciones y Operaciones Terrestres,



Fdo.: César López Martín

Para dar registro de salida y sacar copia del documento que se acompaña computada.

CCM



COPIA

DIRECCIÓN DE SERVICIOS LOGÍSTICOS **adif**
Gerencia A. Servicios Logísticos Sur

25 OCT 2017

ENTRADA	SALIDA
N.º.....	N.º 241

Sr. Director de la Autoridad Portuaria
AUTORIDAD PORTUARIA DE HUELVA
Avda Real Sdad Colombina Onubense, 1

21001 - HUELVA

Sevilla, 25 de octubre de 2017
G.P.S. 119 0241/2017

DILIGENCIA: Para hacer constar que el presente documento en fotocopia ha sido cotejado, en mi presencia, con el original, siendo fiel reflejo del mismo.

Fecha: 27.10.2017

EL SECRETARIO GENERAL



ASUNTO: CONSIGNA A0/CO Nº 27/17

Fco. Javier Capitán Márquez

Adjunto le remito el único original de la Consigna A0/CO nº 27/17 de fecha 17 de octubre de 2.017 para la "Conexión ferroviaria con Autoridad Portuaria de Huelva y Ramal de Torre Arenillas y Coto de Palos", con ruego sea firmado por los representantes de esa Autoridad Portuaria y devuelto a esta Gerencia para su publicación por parte de la Gerencia de Área de Circulación Sur.

Atentamente,

Fdo. Fernando Oviedo Agudo
GERENTE DE A. SERVICIOS LOGÍSTICOS

DIRECCIÓN DE SERVICIOS LOGÍSTICOS
Gerencia de Área de Servicios Logísticos Sur.

Estación de Santa Justa, 3ª planta.
Avda. de Kansas City, s/n
41007 - SEVILLA

Tel. (+34) 954 485 440
Fax: (+34) 954 485 369

www.adif.es





CONSIGNA	AO/CO
	Nº 27/17
	Sevilla, 17 de octubre de 2017
CONEXIÓN FERROVIARIA CON AUTORIDAD PORTUARIA DE HUELVA Y RAMAL DE TORRE ARENILLAS A COTO DE PALOS	

Organismo: Gerencia de Área de Circulación Sur
APLICACIÓN

Fecha: A partir del próximo 26 de Octubre

Documentos conexos: Consigna A de de Huelva Mercancías
Consigna AO/CO que regula la organización del servicio
Consigna AO/CO que regula instalaciones y régimen de servicio de Torre Arenillas a Coto de Palos

Documentos anulados: Consigna AO/CO nº 21 de fecha 10-01-17

Línea 440 de: Bif. Los Naranjos a Huelva Término

0.- OBJETO

La presente Consigna se realiza en orden a las exigencias legales y reglamentarias indicadas en el actual contexto normativo del sector ferroviario para la conexión de la Red Ferroviaria de Interés General (REFIG), administrada por ADIF, con la Red Ferroviaria administrada por la Autoridad Portuaria de Huelva (en lo sucesivo AP de Huelva), y tiene por objeto establecer las normas de circulación, así como las relaciones básicas de coordinación entre las Dependencias de ADIF y la AP de Huelva, en virtud del Convenio establecido al efecto.

1.- DOCUMENTOS RELACIONADOS

- Reglamento de Circulación Ferroviaria.
- Consigna A de Huelva Mercancías, Consigna AO/CO que regula la organización del servicio, Consigna AO/CO que regula las instalaciones y régimen de servicio de Torre Arenillas a Coto de Palos.
- Libro de Normas de Circulación Ferroviaria en Puertos.

2.- INSTALACIONES

El Puerto de Huelva está conectado con la REFIG, administrada por ADIF, a través de dos enlaces:

- Señales E7 y E9 ubicadas en los p.k. 107+776 y 107+772 de la línea de Bif. Los Naranjos a Huelva Término, para acceder a/desde Huelva Mercancías.

- Señales Portátiles de Parada (señal P1D, Libro Segundo, Capítulo 1 del RCF) conjugadas con agujas 1, 2 y 3 para acceder al Sector 2 por vías 1S2 – 2S2 y Ramal de Torre Arenillas a Coto de Palos (en lo sucesivo Sector 3).

En virtud del Convenio de conexión establecido al efecto, e identificados expresamente en el Dibujo Anexo a esta Consigna, se establecen los siguientes puntos de conexión:

2.1.- LÍNEA DE CONEXIÓN

Es la comprendida entre la Aguja nº 77 y los puntos funcionales (Cartelón LIMITE) para el Sector 2 y hasta la Señal de Parada de Pantalla para el acceso al Sector 3.

Esta Línea de conexión será considerada como **Cantón de Bloqueo Único**, el cual tiene los siguientes puntos de acceso:

- A través de la Aguja nº 1, en posición directa para el acceso a la Vía 1S2 del Sector 2 de la AP de Huelva.
- A través de la Aguja nº 2, en posición directa o invertida para el acceso a la Vía 2S2 del Sector 2 de la AP de Huelva en función de la vía de circulación.
- A través de la Aguja nº 3 en posición invertida, para el acceso al Sector 3 de ADIF.

El Cantón de Bloqueo Único lo conforman las vías 1 y 2 desde señales E7 – E9 hasta las pantallas de Parada que protegen el Sector 2 de la AP de Huelva y el Sector 3 de la REFIG
A los efectos de explotación, el Cantón de Bloqueo Único se considerará como si de una Vía Única se tratara.

A los efectos de aplicar los procesos de circulación que se determinan en esta Consigna para liberar el Cantón, será necesario que la maniobra con destino a uno de los dos Sectores, haya rebasado completamente la Señal correspondiente y se haya restituido la misma a su posición normal (ordenando Parada).

2.2.- PUNTO DE CONEXIÓN FÍSICA

Existen dos puntos de conexión física entre la REFIG, administrada por ADIF, y el Puerto de Huelva, que delimita la administración de ambas Redes:

- Uno situado en el p.k. 0+000 del Ramal, situado entre la Aguja nº 79 (p.k. 107+584 de la línea de Bif. Los Naranjos a Huelva Término) y el Paso a Nivel del Tipo A del p.k. 0+018 del Ramal y dentro de terrenos de la AP de Huelva.
- Otro en la Señal de Parada de Pantalla.

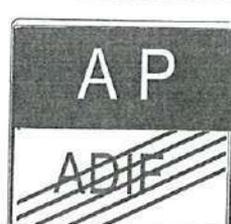
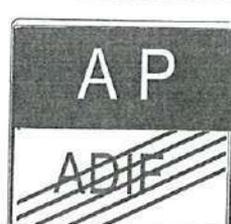
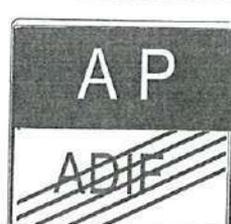
Límite Físico entre Administradores de Infraestructuras		INDICACIONES				
<p align="center">Leyenda del Cartelón Límite Físico</p> <p align="center">Día y noche</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">Lado AP Huelva sentido ADIF</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">Lado ADIF sentido AP Huelva</td> </tr> <tr> <td align="center">  </td> <td align="center">  </td> </tr> </table> <p align="center"><i>El fondo de la parte superior podrá ser en color Azul</i></p>			Lado AP Huelva sentido ADIF	Lado ADIF sentido AP Huelva		
Lado AP Huelva sentido ADIF	Lado ADIF sentido AP Huelva					
						

Figura 1

2.3.- PUNTO DE CONEXIÓN FUNCIONAL

Existen dos puntos de conexión funcional, que delimitan el ámbito de actuación del Responsable de circulación de Huelva Mercancías y del Responsable de circulación del Puerto de Huelva (en lo sucesivo Responsable de circulación de la APH), estos son:

- Punto de conexión funcional sito en el Cartelón LÍMITE de vía 1S2 para acceder al Sector 2.
- Punto de conexión funcional sito en el Cartelón LÍMITE de vía 2S2 para acceder al Sector 2.

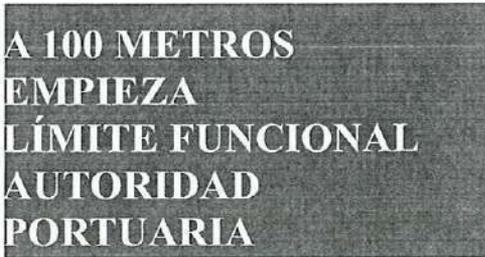
Límite Funcional de Administradores de Infraestructuras	INDICACIONES
Leyenda del Cartelón de Anuncio Límite Funcional	
Día y noche	<p>Se coloca en cada una de las vías de la línea para anunciar y dar a conocer el punto de conexión funcional, que delimita el ámbito de actuación del Responsable de circulación de la Autoridad Portuaria de Huelva</p> <p>La leyenda estará inscrita con el término EMPIEZA para que sea perceptible por los maquinistas de los trenes o maniobras que circulen por la línea de conexión hacia el puerto (la información de los metros es a modo de ejemplo).</p>
	
<i>El fondo podrá ser en color Azul</i>	

Figura 2

Límite Funcional de Administradores de Infraestructuras	INDICACIONES
Leyenda del Cartelón Límite Funcional	
Día y noche	<p>Se coloca en cada una de las vías de la línea para dar a conocer el punto hasta el que se puede efectuar movimientos de maniobras en el interior del puerto. Se sitúa en la línea de conexión, en el punto de conexión funcional, que delimita el ámbito de actuación del Responsable de circulación de la Autoridad Portuaria de Huelva</p> <p>La leyenda estará inscrita con el término EMPIEZA para que sea perceptible por los maquinistas de los trenes o maniobras que circulen por la línea de conexión hacia el puerto o TERMINA para los que se encuentran en el interior del puerto (figura K artículo 2.1.3.13 del RCF).</p>
	
<i>El fondo podrá ser en color Azul</i>	

Figura 3

2.4.- SEÑALES

El Aspecto y Ordenes de las Señales, incluidas en el Enclavamiento Electrónico de Huelva Mercancías, que se encuentran emplazadas en las Vías Generales 1 y 2 de la AP de Huelva, son:

SEÑALES			Capítulo 1, Sección 2 del RCF		
VÍA 1	VÍA 2	Denominación	Aspecto	ORDENES	
E'7	E'9	Avanzada	Señal FF5A Señal FF3A	2.1.2.4 2.1.1.3	Anuncio de Parada Anuncio de Precaución
E7	E9	Entrada	Señal FF7A Señal FF5A Señal FF3A	2.1.2.7 2.1.2.4 2.1.1.3	Parada Anuncio de Parada Anuncio de Precaución

Todas las señales están dotadas de sus correspondientes balizas del Sistema ASFA y se encuentran ubicadas conforme lo recogido en punto 2.1.1.4 del RCF, estando normalmente encendidas en el terreno.

Para proteger las Agujas nº 1 y 2 de acceso al Sector 2, hay instaladas señales mecánica de Pantalla (*) en vías 1S2 y 2S2

Para proteger la Aguja nº 3 de acceso al Sector 3, hay instalada Señal mecánica de Pantalla (*), previo al inicio de la Zona del Sector 3.

En las vías de acceso a las Vías Generales 1 y 2 de la AP de Huelva desde el Sector 2, se han instalado dos Cartelones con la inscripción "LIMITE", delimitando hasta dónde se permiten los movimientos de maniobras interiores dentro de dicho Sector.

(*) Señales mecánicas de pantalla con dos indicaciones posibles: Parada (señal P1D, Libro Segundo, Capítulo 1 del RCF) y de perfil permitiendo el paso.

2.5.- DESCRIPCIÓN Y MANEJO DE LAS INSTALACIONES

Agujas nº 77 y nº 79 (dotadas de motores).

Son accionadas desde el Enclavamiento Electrónico de Huelva Mercancías, al estar incluidas en el mismo.

Agujas nº 1 (acceso al Sector 2 por vía 1S2) y nº 2 (acceso al Sector 2 por vía 2S2 y al Sector 3)

Ambas agujas forman escape y como norma general se encontraran aseguradas en posición invertida de forma que:

- La Aguja 1, instalada en el pk 005+532 y la Aguja 2, instalada en el pk 005+564, permiten el acceso normal al Sector 2 por vía 2S2.

Para asegurar el escape 1/2 en su posición (invertido), la instalación ha sido dotada de los siguientes elementos:

- Caja con candado unificado y llave 333, situada entre Aguja 1 y Señal Portátil de Parada (en vía 1S2 del Sector 2), en cuyo interior se encuentra alojada la llave "A1".
- Una cerradura Bouré sencilla cerrada de llave "A1", para asegurar la Aguja 1 en posición invertida.
- Una cerradura Bouré abierta de llave "X1", que se libera al invertir y asegurar la Aguja 1 en posición normal.
- Una cerradura Bouré sencilla cerrada de llave "X1", instalada en la marmita de accionamiento de la Señal Portátil de Parada, que asegura dicha Señal en indicación de Parada.
- Una cerradura Bouré sencilla cerrada de llave "A2", para asegurar la Aguja 2 en posición invertida. En las proximidades de la Aguja 2, se encuentra caja con candado unificado y llave 333, en cuyo interior se encuentra alojada la llave "A2".



Para acceder a Vía General 2, se operará como sigue:

- De la caja a la que se accede con llave 333, se extraerá la llave "A2".
- Con la llave "A2" se abrirá la cerradura Bouré sencilla cerrada instalada en la Aguja 2, procediéndose a situarla en posición normal.

Para acceder al Sector 2 por vía 1S2, se operará como sigue:

- De la caja a la que se accede con llave 333, se extraerá la llave "A1".
- Con la llave "A1" se abrirá la cerradura Bouré sencilla cerrada instalada en la Aguja 1, situándola y abrochándola en su posición normal, permitiendo retirar la llave "X1".
- Con la llave "X1" se abrirá la cerradura Bouré sencilla cerrada instalada en la marmita de accionamiento que mueve la Señal Portátil de Parada, pasando a posición de perfil permitiendo el paso.

Una vez la maniobra rebase la Aguja 1 y Señal Portátil de Parada, se restituirán los aparatos a su posición primitiva, procediendo de forma inversa a la indicada anteriormente.

Aguja nº 3 (accesos al Sector 2 por vía 2S2 y al Sector 3 Ramal de Torre Arenillas a Coto de Palos).

Como norma general la Aguja 3, instalada en el pk 005+597, se encontrará asegurada en posición normal, permitiendo el acceso al Sector 2 por vía 2S2.

En el pk 000+050, del Sector 3, se ha instalado una Señal Portátil de Parada, dotada de marmita de accionamiento, que asegura dicha Señal en indicación de Parada.

Para asegurar dicha posición la instalación ha sido dotada de los siguientes elementos:

- Caja con candado y llave 333, situada entre Aguja 3 y Señal Portátil de Parada (en vía 2S2 del Sector 2), en cuyo interior se encuentra alojada la llave "A3".
- Una cerradura Bouré sencilla cerrada de llave "A3", para asegurar la Aguja 3 en posición normal.
- Una cerradura Bouré abierta de llave "X4", que se libera al invertir y asegurar la Aguja 3 en posición invertida.
- Una cerradura Bouré sencilla cerrada de llave "X4", instalada en la marmita de accionamiento de la Señal Portátil de Parada, que asegura dicha Señal en indicación de Parada.

Para acceder al Sector 2 por vía 2S2, se operará como sigue:

Es el itinerario que se encuentra establecido en esta Consigna (escape 1/2 en invertido y Aguja 3 en normal).

- De la caja a la que se accede con llave 333, se extraerá la llave "A3".
- Con la llave "A3" se abrirá la cerradura Bouré sencilla cerrada instalada en la marmita de accionamiento que mueve la Señal Portátil de Parada, pasando a posición de perfil permitiendo el paso.

Para acceder al Sector 3, se operará como sigue:

- De la caja a la que se accede con llave 333, se extraerá la llave "A3".
- Con la llave "A3" se abrirá la cerradura Bouré sencilla cerrada instalada en la Aguja 3, situándola y abrochándola en su posición invertida, permitiendo retirar la llave "X4".
- Con la llave "X4" se abrirá la cerradura Bouré sencilla cerrada instalada en la marmita de accionamiento que mueve la Señal Portátil de Parada, pasando a posición de perfil permitiendo el paso.

Una vez la maniobra rebase la Aguja 3 y Señal Portátil de Parada, se restituirán los aparatos a su posición primitiva, procediendo de forma inversa a la indicada anteriormente.

3.- CIRCULACIÓN

3.1.- Condiciones generales.

La relación con el Sector 3 (Ramal de Torre Arenilla a Cotos) y la conexión ferroviaria con la Autoridad Portuaria de Huelva, se considera ámbito operacional de maniobras de la Terminal de Huelva Mercancías.

La circulación de composiciones hacia los Sectores 2 ó 3, se realizará preferentemente por la vía general 1, para el paso por la vía general 2 se necesitará autorización previa de la APH que definirá la velocidad máxima de circulación.

3.1.1. Coordinación de la circulación.

1. La circulación segura de los trenes y maniobras requiere la actuación coordinada entre el personal de las Empresas Ferroviaria (EEFF) y de los Administradores de Infraestructura (AAI) afectados. Esta actuación coordinada está basada en:

- a) La identificación precisa de los trenes y maniobras en circulación y el conocimiento de sus horarios, paradas y velocidades.
- b) La información de las circunstancias particulares de cada tren, que las EF han de facilitar a los AAI.
- c) El conocimiento y comunicación por parte de los Administradores de Infraestructura a las empresas ferroviarias de las anomalías que puedan presentar las instalaciones de seguridad.

2. La EF garantizará que se han realizado las comprobaciones necesarias al tren o maniobra antes de su puesta en circulación.

3.1.2. Gestión de la circulación.

La adecuada gestión del tráfico ferroviario requiere que los Responsables de circulación se mantengan permanentemente informados entre sí, siguiendo las instrucciones establecidas por el Puesto de Mando (PM). Además, deberán comunicarse entre sí o al PM cualquier falta de capacidad o anomalía en la línea de conexión.

3.1.3. Información a los Maquinistas:

Los Responsables de Circulación notificarán al maquinista las prescripciones de circulación que sean necesarias: por infraestructura, material, etc.

A los maquinistas de todos los trenes y maniobras se les notificará lo siguiente:

"Maniobra loc. _____ con destino al Sector 2 (vía 152 ó 252) ó Sector 3, según Consigna A0/CO nº 27/17-10-17. Circulará por vía (1 ó 2)".

3.2. OPERATIVA DE ACCESO HACIA Y DESDE EL PUERTO DE HUELVA.

Las circulaciones que entren, o salgan, del Puerto de HUELVA con destino distinto de la estación de Huelva Mercancías, necesariamente se realizarán como Tren.

Cuando sean con destino a Huelva Mercancías las maniobras, a efectos de composición y frenado, se formarán como tren TIPO 50 y llevarán las señales de cola prevista para los trenes, según determina el punto 2.1.7.2 del RCF. Los movimientos entre estas zonas se realizarán tirando con la locomotora en cabeza.

Excepcionalmente, cuando no sea posible el envío de la circulación tirando, se podrá efectuar el movimiento empujando, siendo en este caso preceptivo que se efectúe la maniobra acompañada por un Agente habilitado, situado en cabeza y en comunicación permanente con el Maquinista.

Los movimientos de entrada o de salida en la zona portuaria, desde / hasta el punto de conexión funcional siempre se realizarán con Marcha de Maniobras. En cualquier caso, al paso del vehículo de cabeza por las intersecciones especiales no se excederá la velocidad que determine la AP de Huelva.

La gestión de las circulaciones en el interior de las instalaciones ferroviarias del Puerto de Huelva, será realizada por el Responsable de circulación que designe la AP de Huelva conforme al convenio de conexión y marco normativo vigente.

Los servicios adicionales de acceso a, y desde la REFIG administrada por ADIF, a la Red ferroviaria del Puerto podrán prestarse por ADIF previo acuerdo entre dicha entidad y la AP de Huelva.

Los movimientos de aproximación a cada uno de los Sectores se realizarán con la prudencia que exige la Marcha de Maniobras, garantizándose la parada de la maniobra delante de la respectiva Señal mecánica de Pantalla, que se encontrará ordenando "Parada", para proceder a continuación por el Personal habilitado que la acompaña a realizar las operaciones relacionadas con los aparatos de vía correspondientes y necesarios para su entrada en la respectiva vía, realizando a continuación las operaciones de liberación del cantón de bloqueo.

Las maniobras cuando se dirijan al Sector 2 efectuarán parada ante los puntos de conexión funcionales e iniciarán la marcha una vez que el Personal habilitado que acompaña la maniobra, se haya puesto en contacto con la APH y lo haya autorizado.

4. BLOQUEOS.

El Cantón Único de Bloqueo queda delimitado por las Señales de Entrada E7 y E9 y las Señales mecánicas de Pantalla que en situación normal, se encuentran en posición de Parada.

4.1. Maniobras o Trenes concertados entre Responsables de circulación de ADIF y APH

Con carácter general, la circulación de trenes o maniobras en la línea de conexión será concertada entre los Responsables de Circulación de ADIF y de la APH. En este caso, la gestión del tráfico ferroviario que realiza ADIF y la AP de Huelva requiere, para la coordinación de la circulación, que el Responsable de circulación de ADIF y el Responsable de circulación de la APH, se mantengan previamente informados entre sí, o a través del PM de ADIF, de la situación de los trenes y comuniquen a éste cualquier falta de capacidad o anomalía para su recepción.

La circulación en la línea de conexión se realizarán como tren o maniobra según la franja horaria asignada y la circulación quedará garantizada mediante el intercambio de telefonemas que garanticen la circulación de los mismos desde / hacia el Puerto de Huelva hasta / desde la estación de Huelva Mercancías.

Para la adecuada gestión de las circulaciones, el Responsable de Circulación afectado por la expedición de un tren o maniobra se asegurará de que el trayecto que se encuentra a su cargo está libre de trenes. Una vez hecha esta comprobación, si nada lo impide, cursará a su colateral el siguiente telefonema L4.5 para cada una de las circulaciones a expedir:

BT1	« ¿Puedo expedir tren/maniobra _____ [por la vía (I, II,) hacia el Sector 2 ó 3] a las _____? »
L4.5	

El Responsable de Circulación que reciba el telefonema anterior, contestará con uno de los telefonemas siguientes (L4.6) o (L4.7):

BT2	« Expida tren/maniobra _____ [por la vía (I, II,) hacia el Sector 2 ó 3] »
L4.6	

BT3	« Detenga tren/maniobra _____ . »
L4.7	

Cuando el Responsable de Circulación que corresponda haya denegado la vía para un tren, y tan pronto cambien las circunstancias que motivaron la decisión, avisará verbalmente a su correspondiente, diciendo: "Ya puede pedir vía"

A partir de este momento y una vez cursados de nuevo los telefonemas L4.5 y L4.6, los Responsables de Circulación inscribirán en la columna de trenes en marcha de sus respectivos libros de telefonemas la palabra "Tren/Maniobra".

Si una vez cursados los telefonemas de solicitud y de autorización para el envío de una circulación, no pudiera ser expedido, el Responsable de Circulación que la hubiera solicitado cursará al colateral el siguiente telefonema L4.9:



BT5	«Anulo petición de vía para tren/maniobra _____.»
L4.9	

A partir de este momento, los Responsables de Circulación inscribirán la letra "L" en la columna de trenes en marcha de sus respectivos libros de telefonemas.

Cuando desaparezcan las causas que motivaron la transmisión del telefonema anterior, el Responsable de Circulación lo comunicará verbalmente a su colateral para que le vuelva a solicitar la expedición de la circulación cursando el telefonema L4.5, iniciando de nuevo el proceso.

Una vez que el tren o maniobra ha llegado completo y quedado libre el cantón de bloqueo, el Responsable de Circulación cursará a su colateral el siguiente telefonema L4.8:

BT4	«Llegó tren/maniobra _____.»
L4.8	

El Responsable de Circulación de la APH podrá retirarse, o incorporarse al servicio, si la línea de conexión está libre de circulaciones y una vez se lo comunique al Responsable de Circulación ADIF de Huelva Mercancías, cursándole el siguiente telefonema:

	«Me retiro del servicio _____.»

Al incorporarse al servicio el Responsable de Circulación de la APH también se lo comunicará al Responsable de Circulación de Adif de Huelva Mercancías, mediante el siguiente telefonema:

	«Reanudo el servicio _____.»

Cuando la maniobra se dirija hacia el Sector 3, la persona habilitada de Maniobras que la acompaña informará de su apartado al Responsable de Circulación de Huelva Mercancías, una vez restituidas las instalaciones a su posición normal.

Posteriormente, el Responsable de Circulación de ADIF cursará al Responsable de Circulación de la APH el telefonema Nº BT4, inscribiendo ambos la letra "L" en la columna de Trenes en Marcha del Libro de bloqueo.

Cuando la maniobra tenga como origen el Sector 3 se aplicará el siguiente proceso:

Una vez dispuesta la maniobra, la persona habilitada de Maniobras se pondrá en contacto con el Responsable de Circulación de ADIF y le informará de tal circunstancia.

A continuación el Responsable de Circulación de ADIF transmitirá al Responsable de Circulación de la APH el telefonema:

BT1	« ¿Puedo expedir tren/maniobra _____ [desde el Sector 3 hacia el Sector 2 o Huelva Mercancías por la vía (1 ó 2)] a las _____ ?»
L4.5	

El Responsable de Circulación de la APH le contestará con el telefonema:

BT2	« Expida tren/maniobra _____ [desde el Sector 3 hacia el Sector 2 o Huelva
L4.6	Mercancías por la vía (1 ó 2)] a las _____? »

En este momento el Responsable de Circulación de ADIF comunicará a la persona habilitada de Maniobras que puede dirigirse hacia el Sector 2, ó a Huelva Mercancías, debiendo de normalizar las instalaciones una vez liberadas.

El cantón quedará libre cuando el Responsable de Circulación correspondiente curse el telefonema:

BT4	«Llegó tren/maniobra _____.»
L4.8	

4.2.- Concertación subsidiaria de la Circulación:

Quando sea necesaria la circulación por la línea de conexión en horario en el que no preste servicio el Responsable de Circulación de la APH, se contemplará únicamente la circulación de maniobras entre la estación de Huelva Mercancías con el Puerto de Huelva y Sector 3, con arreglo a los siguientes casos.

4.2.1.- Maniobras en régimen de lanzadera

La línea de conexión se explotará como **CANTÓN ÚNICO DE BLOQUEO** para el movimiento de ida y regreso de la maniobra hacia el Puerto de Huelva y Sector 3

El cantón de bloqueo estará a cargo exclusivo del Responsable de Circulación de ADIF.

Para la adecuada gestión de las circulaciones, éstas deberán tener asignado un número par y otro impar para su identificación según el sentido de circulación.

Las instalaciones de seguridad de la RFIG interior del puerto Huelva deberán estar dispuestas hacia un itinerario seguro, garantizando su posición y acoplamiento de acuerdo a las normas internas de circulación del puerto.

El Auxiliar de Circulación o Auxiliar de Operaciones del Tren con alcance de maniobras, es el personal designado para la realización y acompañamiento de las maniobras. En la línea de conexión, actuará en todo momento conforme a las órdenes del Responsable de Circulación de ADIF y dentro del Puerto conforme a las normas de circulación en el interior del puerto.

Para el envío de la maniobra se tendrá en cuenta lo siguiente:

Una vez llevada a efecto la coordinación correspondiente (personal de la APH con quien contactar para garantizar actuaciones de acceso), el Responsable de Circulación de ADIF, con la antelación necesaria para no retrasar la circulación, cuando el trayecto a recorrer por la línea de conexión esté libre de trenes, y coordinado y garantizado el acceso del Puerto Huelva, según se regulen y determinen en sus normas internas de circulación, inscribirá en el Libro de Bloqueo la Nota nº 1, figurando en la casilla de trenes en marcha el nº de la maniobra que proceda.

11	"A las (horas y minutos)... Envío maniobra nº..... en lanzadera hacia el Puerto de Huelva ó Sector 3 a las (horas y minutos)." Firma
----	--



Seguidamente, establecerá los correspondientes itinerarios de salida de la circulación hacia los Sectores 2 ó 3

El Responsable de Circulación de ADIF notificará al Maquinista según lo establecido en el apartado 3.1.3 de esta consigna y dará las instrucciones necesarias al personal que acompaña a la maniobra para el inicio del movimiento y para que el Maquinista sea informado de las operaciones a realizar.

Cuando la maniobra se encuentre detenida ante el cartelón del punto funcional de la línea de conexión dispuesta para regresar desde las instalaciones del Puerto de Huelva hacia la estación de Huelva Mercancías, el personal que acompaña la maniobra informará al Responsable de circulación de ADIF de dicha circunstancia y, si nada se opone, éste último dará las instrucciones necesarias al primero para el inicio del movimiento de regreso y para que se informe al Maquinista de las operaciones a realizar, indicando en su caso el punto de parada o estacionamiento.

Cuando la maniobra se encuentre estacionada en una vía de la estación de Huelva Mercancías, el personal que acompaña la maniobra informará al Responsable de Circulación de ADIF de su apartado y en su caso, de la restitución de los aparatos a su posición normal, el Responsable de Circulación de ADIF inscribirá en el Libro de bloqueo la nota nº 2 y la letra "L" en la casilla de trenes en marcha, considerando desde ese momento libre de trenes el cantón de bloqueo.

2L	<i>"A las (horas y minutos)... Regresó del Sector 2 ó 3 maniobra en lanzadera nº... a la estación de Huelva Mercancías." Firma</i>
----	--

4.2.2.- Maniobras en un solo sentido con régimen de apartado.

Para poder aplicar este sistema de explotación entre la estación de Huelva Mercancías y el puerto de Huelva o el Sector 3, las normas de circulación interna del puerto deben regular para estos periodos, cómo quedan dispuestas y se garantiza la adecuada posición de las instalaciones de seguridad para permitir la llegada y salida de maniobras desde la misma.

Las condiciones de explotación de la línea de conexión se realizarán como cantón único de bloqueo para el movimiento, bien sea de ida o de regreso de la maniobra hacia/desde el Puerto de Huelva o el Sector 3 desde/hasta la estación de Huelva Mercancías. Para la adecuada gestión de las circulaciones, éstas deberán tener asignado un número par y otro impar para su identificación según el sentido de circulación.

El cantón de bloqueo estará a cargo exclusivo del Responsable de Circulación de ADIF, auxiliado por el personal que acompaña la maniobra, para determinar el apartado de la circulación y la restitución de las instalaciones de seguridad según establezca la normativa interna del puerto, o en su caso, del Sector 3 de ADIF.

El Auxiliar de Circulación o Auxiliar de Operaciones del Tren con alcance de maniobras que efectúe las operaciones, lo hará bajo las órdenes del Responsable de Circulación de ADIF.

Las instalaciones de seguridad de la RFIG interior del puerto Huelva deberán estar dispuestas hacia un itinerario seguro, garantizando su posición y acoplamiento de acuerdo a las normas internas de circulación del puerto. También deberán regular la actuación y posición en las que las instalaciones de seguridad deben quedar en el Puerto de Huelva después de comunicar el apartado de una maniobra, para que en su caso, si es necesario, se pueda enviar una nueva circulación desde la estación de Huelva Mercancías al Puerto.

Para el envío de la maniobra hacia el Puerto, se tendrá en cuenta lo siguiente. Una vez llevada a efecto la coordinación correspondiente (personal de la APH con quien contactar para garantizar actuaciones de acceso), el Responsable de Circulación de ADIF, con la antelación necesaria para no retrasar la circulación y cuando el trayecto a recorrer por el cantón de bloqueo esté libre de trenes y coordinado y garantizado el acceso del Puerto Huelva, inscribirá en el Libro de Telefonemas la Nota nº 1A, figurando en la casilla de trenes en marcha el nº de la maniobra que proceda.



1A	<i>"A las (horas y minutos)... Envío maniobra nº.....en régimen de apartado hacia el Puerto de Huelva ó Sector 3 a las (horas y minutos)." Firma</i>
----	--

Seguidamente, establecerá el correspondiente itinerario de salida de la circulación

El Responsable de Circulación de ADIF dará las instrucciones necesarias al el personal que acompaña la maniobra para el inicio del movimiento y para que se informe al Maquinista de las operaciones a realizar.

Cuando la circulación se encuentre apartada en las instalaciones del Puerto o en el Sector 3, y en su caso, de la restitución de los aparatos a su posición normal, el personal que acompaña la maniobra transmitirá verbalmente al Responsable de Circulación de ADIF el contenido de la Nota nº 2A:

2A	<i>"A las (horas y minutos)... Maniobra nº..... apartada en las instalaciones del Puerto ó Sector 3." Firma</i>
----	---

El Responsable de Circulación de ADIF inscribirá en el Libro de bloqueo la Nota nº 2A y la letra "L" en la casilla de trenes en marcha, considerando desde ese momento libre de trenes el Cantón Único de bloqueo.

Una vez recibida la comunicación verbal de APARTADO, el Responsable de Circulación de ADIF podrá enviar otra circulación al Puerto o Sector 3.

Para recibir una circulación desde el Puerto o Sector 3 hacia la estación de Huelva Mercancías, el Auxiliar de Circulación informará al Responsable de circulación de ADIF de dicha circunstancia.

El Responsable de Circulación de ADIF, con la antelación necesaria para no retrasar la circulación, y cuando el trayecto a recorrer por el cantón de bloqueo esté libre de trenes, inscribirá en el Libro de Bloqueo la nota nº 3A, figurando en la casilla de trenes en marcha el nº de la maniobra que proceda:

3A	<i>"A las (horas y minutos).... Maniobra nº.....queda Autorizada para circular hacia la estación de Huelva Mercancías." Firma</i>
----	---

Seguidamente, dará las instrucciones necesarias al personal que acompaña la maniobra para que inicie el movimiento hacia la estación de Huelva Mercancías y para que se informe al Maquinista de las operaciones a realizar, indicando en su caso el punto de parada o estacionamiento.

Cuando la circulación se encuentre estacionada en una vía de la estación de Huelva Mercancías el personal que la acompaña, informará al Responsable de Circulación de ADIF de su apartado y una vez restituidos los aparatos a su posición normal, el Responsable de Circulación de ADIF inscribirá en el Libro de bloqueo la Nota nº 4A y la letra "L" en la casilla de trenes en marcha, considerando desde ese momento libre de trenes el Cantón Único de Bloqueo

4A	<i>"A las (horas y minutos)... Apartada maniobra nº.....) en la estación de Huelva Mercancías." Firma</i>
----	---

5.- OPERACIONES DE MANIOBRAS.

La gestión y la coordinación de las maniobras interiores del puerto de Huelva o de la estación de Huelva Mercancías que afecten a la línea de conexión se regularán según lo dispuesto en el Capítulo 5 del Libro 3 del RCF y en esta Consigna.



La gestión y la coordinación de las maniobras en vías del puerto no integradas en la línea de conexión se regularán según lo dispuesto en el Capítulo 5 del Libro 3 del RCF y en la Consigna que a tal efecto establezca la Autoridad Portuaria.

6- PRESCRIPCIONES GENERALES PARA LOS TRABAJOS.

Para los trabajos en la línea de conexión será de aplicación el RCF y, en particular, para su planificación y desarrollo, se estará a lo dispuesto en el Capítulo 3 del Libro 3 del RCF.

El inicio de los trabajos requiere la autorización previa del Puesto de Mando, así como que los mismos estén debidamente autorizados mediante el Acta de trabajos correspondiente, salvo en los casos de incidencia, anomalía o imprevistos urgentes.

En estos casos de incidencia, anomalía o imprevistos urgentes, en los que no sea posible la regulación de los trabajos de acuerdo a lo dispuesto en el Capítulo 3 del Libro 3 del RCF, cada una de las redes ferroviarias (ADIF o AP de Huelva) podrá poner en circulación trenes de trabajos o vagonetas para reparar la vía y sus instalaciones y distribuir o recoger materiales en uno o varios puntos del trayecto que gestione, a condición de que no invadan el punto de conexión funcional. Por lo tanto, en estos casos, los trenes de trabajos o vagonetas, sólo podrán ir hasta el límite que marca el punto de conexión funcional de esta consigna, teniendo que regresar desde allí a la dependencia de origen.

Antes de expedir el tren de trabajos o vagoneta, se señalará el tiempo concedido para que permanezca en la línea de conexión, trayecto y punto de conexión funcional hasta el que está permitida la circulación, teniendo en cuenta las necesidades de circulación de los demás trenes en cualquiera de los dos sentidos, y se dará a conocer por escrito al Encargado de los trabajos o Piloto de Seguridad habilitado para concertar trabajos y al Maquinista.

7.- PERSONAL INTERVINIENTE

El personal que intervenga en las operaciones descritas en la Consigna deberá disponer de los títulos y habilitaciones que, para cada administrador de infraestructura, contemple la legislación y el marco normativo vigente para la actividad que realicen. Así mismo, deberá disponer de la información que le afecte de esta Consigna y ser conocedor de la misma.

7.1.- RESPONSABLE DE CIRCULACIÓN DE ADIF

Las funciones del Responsable de Circulación de ADIF serán las relativas a la gestión y control, incluida la regulación, de la circulación ferroviaria sobre las infraestructuras de la RFIG administrada por ADIF, incluyendo la línea de conexión hasta el punto de conexión funcional.

Todas las referencias al Responsable de Circulación de ADIF, se entenderán al Responsable de Circulación del CTC en el caso de que la estación se encuentre en Mando Central.

7.2.- RESPONSABLE DE CIRCULACIÓN DE LA APH

Las funciones del Responsable de Circulación de la APH serán las relativas a la gestión y control, incluida la regulación, de la circulación ferroviaria sobre las infraestructuras de la RFIG administrada por la AP de Huelva, incluyendo la línea de conexión hasta el punto de conexión funcional.

7.3.- MAQUINISTA / AGENTE DE CONDUCCIÓN

Bajo las instrucciones del Responsable de Circulación y, en su caso, del personal que acompaña el tren o maniobra, realiza las operaciones de conducción de vehículos ferroviarios en operaciones asociadas a la entrada y salida de material rodante del Puerto de Huelva.



7.4.- AUXILIAR DE CIRCULACIÓN/AUXILIAR DE OPERACIONES DE TREN CON ALCANCE DE MANIOBRAS.

Bajo las órdenes directas del Responsable de Circulación de ADIF y/o del Puerto de Huelva, acompañando cuando sea necesario al tren o maniobra, ejecuta todas las operaciones relacionadas con los movimientos de los trenes en la conexión ferroviaria entre ambas redes.

7.5.- ENCARGADO DE LOS TRABAJOS O PILOTO DE SEGURIDAD HABILITADO PARA CONCERTAR TRABAJOS.

Personal con la debida habilitación que le faculta, según corresponda, para intervenir en los Sistemas de trabajos en intervalo de liberación por tiempo o EVB en la/s línea/s de conexión del Puerto de Huelva.

8.- ACCIDENTES O INCIDENTES EN LA CIRCULACIÓN.

En caso de accidente o incidente en una línea de conexión el Responsable de Circulación que tenga encomendada la gestión del tramo que corresponda según el lugar del accidente tomará la dirección de los trabajos. ADIF y la AP de Huelva tomarán las medidas oportunas para el restablecimiento del servicio, pudiendo solicitar la cooperación del otro en las operaciones de socorro y la liberación de la vía con los medios disponibles a su alcance.

9.- OPERACIONES PREVIAS PARA EL ACCESO A VÍA REGULADA

La circulación de los trenes y maniobras requiere la coordinación entre el personal de ADIF, de la AP de Huelva y de las Empresas Ferroviarias intervinientes, con el objeto común de garantizar la seguridad en la circulación.

La EF cumplirá lo dispuesto en la Consigna C Nº 46 para los trenes con origen en el puerto, facilitando la Documentación de Admisión del Tren (DAT) a ADIF e informando de ello a la AP de Huelva.

La comunicación de tren dispuesto o maniobra para ser expedido la hará el Maquinista, de acuerdo con el apartado IV de la presente Consigna.

9.1. PROGRAMACION, COORDINACIÓN Y REALIZACIÓN DE OPERACIONES.

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

Centro de Control del Puerto de Huelva.

- Número de telefono: 963809; 959250872, 959250873.
- Número de Fax: 959243991.

Responsable de Circulación del Puerto de Huelva.

- Número de telefono: 973235 – 629168841; 973696 – 630976394

Responsable de Circulación de Huelva Mercancías

- Número de teléfono: 959076277 – 959076279 – 337279 y 337277.
- Número de Fax: 337279.
- Dirección de correo electrónico: ICI.huelvacargas@adif.es

Puesto de Mando de Sevilla.

- Número de teléfono: 954532529 y 954485418 – 385418.
- Dirección de correo electrónico: tecnicosregsev@adif.es



Centro de Gestión de la Jefatura de Tráfico (PM Sevilla).

- Número de Tel.: 954485510-954485377 – 385510-385377.
- Número de Fax: 954485581.
- Dirección de correo electrónico: gestionsev@adif.es – gescoorsev@adif.es.

10.- PRESCRIPCIONES GENERALES.

10.1.- GENERALIDADES.

Los Responsables de Circulación, si no existe aviso en contra, encaminarán las circulaciones sin ninguna restricción, de acuerdo con el Plan de Transporte y según el apartado IV. Podrá variarse el tráfico regular previsto, previa aceptación por parte de ADIF y de la AP de Huelva, cuando con la antelación suficiente se transmita dicha intención por un fax o correo al Centro de Gestión de la Gerencia de Área de Circulación Sur, quien deberá informar a la AP de Huelva, así como cualquier otra indicación relacionada con el tráfico regular, alteración del mismo, servicios especiales, incidencias que afecten o puedan afectar al tráfico ferroviario, etc.

Las averías que se produzcan en Instalaciones de Seguridad de las líneas de conexión, para su reposición, tendrán el tratamiento regulado en el RCF y demás normativa en vigor editada al efecto.

Asimismo, ADIF y la AP de Huelva asegurarán el correcto funcionamiento de las instalaciones a su cargo, realizando los procedimientos de mantenimiento correctivo y preventivo incluidos en sus respectivos planes de acción.

La AP de Huelva podrá regular la circulación ferroviaria en su recinto mediante una Consigna interna que no afectará o condicionará la aplicación de la presente Consigna.

El horario de servicio y las Consignas en vigor en el Puerto de Huelva serán publicados en la Información de Red de la AP de Huelva.

10.2.- COMUNICACIONES.

Todos los telefonemas y notas recogidos en esta Consigna, se inscribirán en el Libro de Telefonemas. A tal efecto, los Responsables de Circulación dispondrán de un Libro de Telefonemas específico y debidamente identificado, para las relaciones de coordinación de la circulación.

La comunicación con el personal de los trenes y maniobras, se realizará preferentemente, por radiotelefonía a través del canal de la banda de regulación correspondiente en la adjudicación de capacidad o en la modalidad "C" de Tren Tierra, según el caso.

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

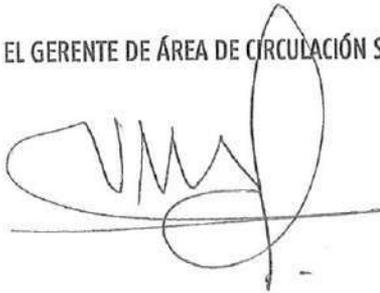
La apertura y cierre de las puertas de acceso, así como de la protección en caso de anomalía o necesidades de explotación de las intersecciones especiales existentes dentro del puerto será realizada por la Autoridad Portuaria.



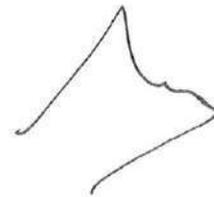
El contenido que le afecte de esta Consigna deberá ser conocido tanto por el personal afectado de ADIF, AP de Huelva y de las EE.FF., debiendo garantizarse por los mismos el cumplimiento de la citada consigna, por medio de las acciones de formación, supervisión y asesoramiento que fueran necesarios.

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

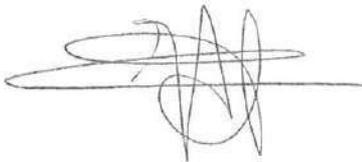
EL GERENTE DE ÁREA DE CIRCULACIÓN SUR



EL DIRECTOR DE LA AP DE HUELVA



EL SUBDIRECTOR DE OPERACIONES RC SUR

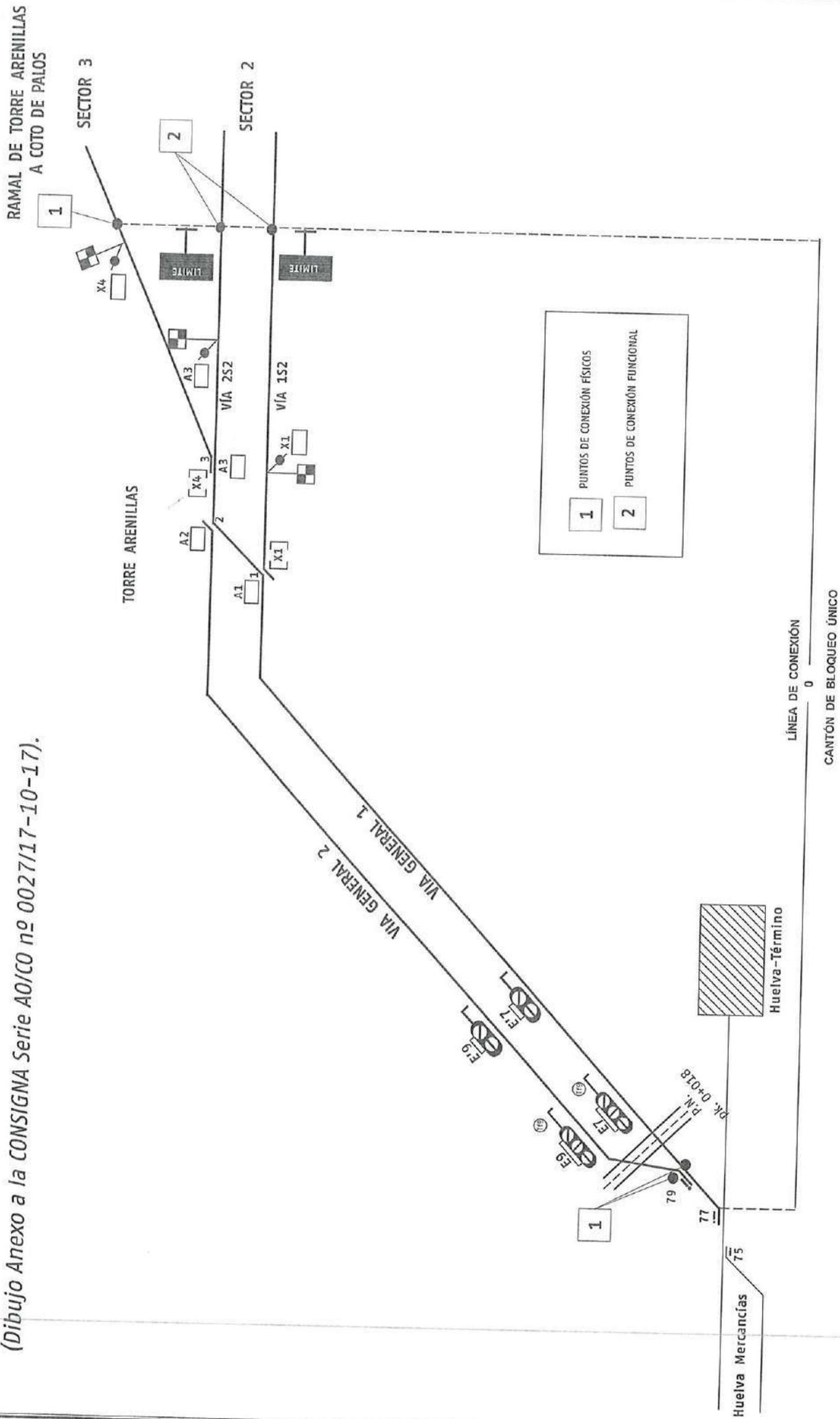


EL RESPONSABLE DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN DE LA AP DE HUELVA



AUTORIDAD PORTUARIA DE HUELVA

(Dibujo Anexo a la CONSIGNA Serie A0/CO n° 0027/17-10-17).



Huelva, 23 de febrero de 2018

CONSIGNA	A	001/2018
	C	001/2018
CONSIGNA PARA LA REGULACIÓN DE LAS OPERACIONES EN LA RFIG ADMINISTRADA POR LA AUTORIDAD PORTUARIA DE HUELVA		

Organismo: Autoridad Portuaria de Huelva. Departamento de Explotación.

Objeto: Regular las operaciones en la RFIG, administrada por la AP de Huelva.

APLICACIÓN

Fecha: 01 marzo 2018

Ámbito: RFIG administrada por la AP de Huelva

1 OBJETO

La presente Consigna se realiza sobre la base del marco reglamentario indicado en el actual contexto del sector ferroviario, para el acceso a la Red Ferroviaria del Puerto de Huelva (en adelante RFAPH), y tiene por objeto la identificación y descripción de las instalaciones de seguridad existentes, así como regular la circulación y maniobras que se realicen en las vías de servicio de las instalaciones ferroportuarias gestionadas por la Autoridad Portuaria de Huelva (en adelante APH), desde y hacia el punto de conexión funcional de la línea de conexión entre la estación de Huelva Mercancías y el Puerto de Huelva, que delimita el ámbito de actuación y responsabilidad entre el Adif y la APH.

2 DOCUMENTOS RELACIONADOS

- Consigna Serie AO/CO 27/17 de 17 de octubre de 2.017 de la Gerencia de circulación Sur y la Autoridad Portuaria de Huelva.
- Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF)
- Libro de Normas de Circulación Ferroviaria en Puertos

- Consigna Serie C 46/16 de 16 de noviembre por la que se regula la Comunicación de Tren Dispuesto para Circular
- Esquema de vías de la RFAPH
- Consigna de MMPP de circulación interior en el Puerto de Huelva

3 INSTALACIONES

Funcionalmente la RFAPH se localiza a partir de los puntos de conexión funcional que separan la gestión de Adif y del Puerto de Huelva, en lo que respecta a operaciones de gestión de circulación. Estos puntos viene definidos en la Consigna Serie AO/CO 27/17 de 17 de octubre de 2.017 de la Gerencia de circulación Sur y la Autoridad Portuaria de Huelva.

Por tanto, a partir de estos elementos singulares se puede considerar la RFAPH que permite el acceso de trenes desde la RFIG administrada por Adif a los diferentes muelles y terminales del Puerto de Huelva. Es en esta red ferroviaria interior en donde es aplicable la presente Consigna.

La RFAPH es la que se reproduce en el Esquema de vías y permite el acceso a las instalaciones de carga y descarga de mercancías y terminales siguientes:

- Muelle Ciudad de Palos
- Muelle I. Juan Gonzalo
- Cargadero de mineral
- Congrasur
- Atlantic Cooper, S.A.
- FMV Foret, S.A.
- Decal
- Terminal Sur

Existe, en muchos tramos, separación entre las plataformas ferroviarias y la viaria. Se producen a lo largo del recorrido ferroviario, varios puntos de cruce a nivel (intersecciones especiales).

3.1 DESCRIPCIÓN DE LAS INSTALACIONES DE SEGURIDAD

Las instalaciones de seguridad de la línea de conexión de la RFAPH con la RFIG administrada por Adif se encuentran especificadas y reguladas conforme a lo dispuesto por la Consigna Serie AO/CO 27/17 de 17 de octubre de 2.017 de la Gerencia de circulación Sur y la Autoridad Portuaria de Huelva.



En la RFAPH, el establecimiento de los itinerarios correspondientes para la circulación ferroviaria se efectúa mediante la transmisión de la posición de agujas en los cambios de forma mecánica, actuándose de forma manual por un Auxiliar de Circulación/Auxiliar de Operaciones del tren con alcance para maniobras, que acompaña a las circulaciones, asegurándose, por medio del conocimiento permanente del Responsable de Circulación del Puerto de Huelva, de la situación de los trenes y de la autorización dada al personal de conducción.

La RFAPH dispone de las siguientes vías, intersecciones especiales y desvíos que permiten la conexión entre las distintas vías de dicha red:

REGISTRO DE INVENTARIO					
VÍAS, INTERSECCIONES ESPECIALES, CALCES DESCARRILADORES, DESVÍOS y TOPERAS					
Nº	Abrev.	VÍA	P.K.	ELEMENTO	Cod. Doc.
	V	V1	0+000 a 5+789	VÍA FERROVIARIA (V)	V1
	V	V2	0+000 a 5+815	VÍA FERROVIARIA	V2
	V	V1S2	0+000 a 0+600	VÍA FERROVIARIA	V1S2
	V	V2S2	0+000 a 1+900	VÍA FERROVIARIA	V2S2
	V	V2S2-2	1+900 a 7+950	VÍA FERROVIARIA	V2S2-2
	V	V2S2-1	1+900 a 4+900	VÍA FERROVIARIA	V2S2-1
	V	AcSurMJG	0+000 a 0+400	VÍA FERROVIARIA	AcSurMJG
INTERSECCIONES ESPECIALES					
01	IE	V1	0+000	INTERSECCIÓN ESPECIAL	IE-V1-0+000
02	IE	V1	2+600	INTERSECCIÓN ESPECIAL	IE-V1-2+600
03	IE	V2S2	1+200	INTERSECCIÓN ESPECIAL	IE-V2S2-1+200
04	IE	V2S2	1+854	INTERSECCIÓN ESPECIAL	IE-V2S2-1+854
05	IE	V2S2-1,2	2+016	INTERSECCIÓN ESPECIAL	IE-V2S2-1-2+016
06	IE	V2S2-1,2	2+105	INTERSECCIÓN ESPECIAL	IE-V2S2-1-2+105
07	IE	V2S2-1,2	2+348	INTERSECCIÓN ESPECIAL	IE-V2S2-1-2+348
08	IE	V2S2-1,2	2+893	INTERSECCIÓN ESPECIAL	IE-V2S2-1-2+893
09	IE	V2S2-1,2	3+400	INTERSECCIÓN ESPECIAL	IE-V2S2-1-3+400
10	IE	V2S2-1,2	3+672	INTERSECCIÓN ESPECIAL	IE-V2S2-1-3+672
11	IE	V2S2-1,2	3+707	INTERSECCIÓN ESPECIAL	IE-V2S2-1-3+707
12	IE	V2S2-1,2	3+823	INTERSECCIÓN ESPECIAL	IE-V2S2-1-3+823



13	IE	V2S2-1,2	3+920	INTERSECCIÓN ESPECIAL	IE-V2S2-1-3+920
14	IE	V2S2-1,2	4+548	INTERSECCIÓN ESPECIAL	IE-V2S2-1-4+548
15	IE	V2S2-1,2	4+875	INTERSECCIÓN ESPECIAL	IE-V2S2-1-4+875
16	IE	V2S2-2	5+110	INTERSECCIÓN ESPECIAL	IE-V2S2-1-5+110
17	IE	V2S2-2	7+450	INTERSECCIÓN ESPECIAL	IE-V2S2-1-7+450
20	IE	V1S2	0+550	INTERSECCIÓN ESPECIAL	IE-V1S2-0+550
21	IE	V1S2	0+640	INTERSECCIÓN ESPECIAL	IE-V1S2-0+640
22	IE	AcSurMJG	0+000	INTERSECCIÓN ESPECIAL	IE-AcSurMJG-0+000
CALCES DESCARRILADORES					
01	CDES	V1	5+600	CALCE DESCARRILADOR	CDES-V1-5+600
02	CDES	V2	5+700	CALCE DESCARRILADOR	CDES-V2-5+700
DESVÍOS					
01	C	V1	5+550	DESVÍO	ESC-V1-V2-5+550
02	C	V2	5+635	DESVÍO	ESC-V1-V2-5+550
03	C	V2	5+627	DESVÍO	DSA-V2-V1S3-5+627
04	C	V1S2	0+000	DESVÍO	DSA-V1-V1S2-0+000
05	C	V2S2	0+400	DESVÍO	DSA-V2S2-V2TMH-0+400
06	C	V2S2	1+700	DESVÍO	DSA-V2S2-ERCROS-1+700
07	C	V2S2	1+900	DESVÍO	DSA-V2S2-X2-1+900
08	C	V2S2-1	2+600	DESVÍO	ESC-V2S2-1a2-2+600
09	C	V2S2-2	2+763	DESVÍO	ESC-V2S2-1a2-2+600
10	C	V2S2-2	3+035	DESVÍO	DSA-V2S2-2-3+035
11	C	V2S2-2	3+260	DESVÍO	DSA-V2S2-2-3+260
12	C	V2S2-2	3+400	DESVÍO	DSA-V2S2-2-3+400
13	C	V2S2-2	3+660	DESVÍO	DSA-V2S2-2-3+660
14	C	V2S2-1	4+762	DESVÍO	ESC-V2S2-2a1-4+800
15	C	V2S2-2	4+806	DESVÍO	ESC-V2S2-2a1-4+800
16	C	V2S2-1	5+140	DESVÍO	DSA-V2S2-Decal-5+140
17	C	V2S2-1	5+180	DESVÍO	DSA-RamalDecal-5+180
18	C	V2S2-1	5+425	DESVÍO	DSA-RamalDecal-5+425
19	C	V2S2-1	5+524	DESVÍO	DSA-V2S2-Decal-5+524
01/10	AG	MJG	0+000	DESVÍO	DSA-MJG-0+000
11	AG	MJG	0+400	DESVÍO	DSA-AcSurMJG-0+400
TOPERAS					
01	TOP	V2S2-1	7+900	TOPERA FIN DE VÍA	TOP-V2S2-1-7+900
02	TOP	V2S2-2	4+900	TOPERA FIN DE VÍA	TOP-V2S2-2-4+900



3.1.1.- INSTALACIONES DE CRUCES VIARIOS EN EL "MUELLE JUAN GONZALO VARA" (VÍAS DEL SECTOR Nº 2 DE LA APH).

Dentro del sector Nº 2 (zona portuaria) existen dos intersecciones especiales afectadas por las maniobras que dan acceso al "Muelle Juan Gonzalo Vara", las cuales están protegidas por:

- Señales ferroviarias en ambos sentidos: M2 y M1 para la entrada Norte y M4 y M3 para la entrada Sur, que presentan la indicación de parada (Art. 2.1.2.7, Señal FF7A del RCF) en situación normal, permitiendo el paso de los vehículos de carretera, y de rebase autorizado (Art. 2.1.2.9, Señal FF8B del RCF) cuando permite el paso de las circulaciones, una vez realizadas las operaciones correspondientes en la instalación.
- Semáforos de carretera a ambos lados de los dos viales, conjugados con la instalación ferroviaria de cada intersección especial, de manera que al pasar las señales ferroviarias a dar la indicación de rebase autorizado, los semáforos correspondientes pasan de presentar verde (situación normal) a presentar, primero amarillo y, segundos más tarde, rojo.

Las maniobras que interesen estas intersecciones especiales, en un sentido u otro, respetarán la indicación de las señales M1, M2, M3 o M4, efectuando parada ante las mismas y no reanudando la marcha hasta que se le autorice convenientemente su rebase mediante el cambio de indicación de las mismas según el siguiente proceso:

- Una vez detenida la Maniobra ante la Señal correspondiente, Auxiliar de Circulación/Auxiliar de Operaciones del tren con alcance para maniobras introducirá y girará una llave en el cajetín existente en el mástil de la Señal que corresponda, extrayéndola a continuación.
- Los semáforos de carretera (que se encontrarán en Verde) pasarán a Amarillo y a continuación a Rojo. Transcurridos unos 30 segundos aproximadamente, las Señales ferroviarias correspondientes (estando ya en Rojo los semáforos de carretera) pasarán a dar la indicación de REBASE AUTORIZADO, procediendo la Maniobra a reanudar la marcha, una vez asegurado por el personal que acompaña la maniobra que los semáforos de la carretera pasan a ROJO, hasta liberar el cruce.
- Cuando la Maniobra libere por completo el cruce, se introducirá y girará la llave en el cajetín existente en el mástil de la Señal correspondiente, normalizando con ello la señalización, pasando a Rojo las del ferrocarril y a Verde las de carretera, extrayendo a continuación la citada llave.

De existir alguna anomalía en la instalación, o los semáforos de carretera no pasaran a Rojo, el personal que acompañe la maniobra lo comunicará a la APH para que la misma proceda a la protección del cruce viario.



4 CIRCULACIÓN

Las circulaciones en la línea de conexión, se regularán conforme a lo dispuesto por la Consigna Serie AO/CO 27/17 de 17 de octubre de 2.017 de la Gerencia de circulación Sur y la Autoridad Portuaria de Huelva emitida al respecto por Adif.

Las circulaciones desde dichos puntos de conexión funcional y hacia el interior de la zona portuaria, así como las circulaciones en el interior de la zona portuaria y desde el interior de la zona portuaria y hasta los puntos de conexión funcional, se realizarán bajo la dirección del Responsable de Circulación del Puerto de Huelva y con el acompañamiento de un Auxiliar de Circulación/Auxiliar de Operaciones del tren con alcance para maniobras, según instrucciones del primero y todos ellos debidamente habilitados para realizar estas funciones.

Una vez realizado el accionamiento manual de los cambios, Auxiliar de Circulación/Auxiliar de Operaciones del tren con alcance para maniobras, se asegurará del acoplamiento de los espadines de las agujas a la posición mandada.

Todas las composiciones que hayan de circular en la RFAPH, en cualquiera de los sentidos, se formarán a efectos de frenado como si de un tren T50 se tratase, tanto si el material es cargado como si es vacío y, serán remolcadas o empujadas por una locomotora.

El personal que acompaña las circulaciones, comprobará que la vía esté libre de obstáculos y llamará la atención de las personas que pudieran estar sobre la vía o con intención de cruzarla.

A los mismos efectos, el Maquinista/Operador de vehículo de maniobras hará uso frecuente del silbato del material motor para avisar de alguna situación especial (según la regulación establecida en los artículos 2.1.7.3 y 2.1.7.4 del RCF/LNCFP).

Los movimientos de composiciones en la RFAPH así como la expedición y recepción quedan supeditados a las órdenes de un Responsable de Circulación del Puerto de Huelva (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 Auxiliar de Circulación/Auxiliar de Operaciones del tren con alcance para maniobras).

En el momento de la redacción de la presente consigna, el horario previsto de presencia del Responsable de Circulación del Puerto de Huelva es:

- De lunes a viernes, laborables, mañana, tarde y noche.
- Sábados y domingos, turnos de mañana y tarde.
- Resto de días y horarios: sin servicio salvo que se determine expresamente lo contrario.

Dichos horarios se revisaran cuando las circunstancias lo requieran..

4.1 PLANIFICACIÓN Y COORDINACIÓN DE OPERACIONES

La circulación de los trenes y maniobras en la RFAPH, requiere la coordinación entre el personal de la APH y el de las Empresas Ferroviarias intervinientes, con el objeto común de garantizar la seguridad en la circulación, así como con el personal de circulación de Adif para la coordinación en la regulación de la expedición y recepción de trenes y con el personal de las terminales para la coordinación en la expedición y recepción de composiciones de vías asociadas a las mismas.

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

Para la programación, coordinación y realización de las operaciones necesarias para el acceso de circulaciones por la RFAPH, las comunicaciones se realizarán de acuerdo a los siguientes procedimientos e interlocutores:

4.1.1.- SOLICITUD/INFORMACIÓN DE LA PROGRAMACIÓN MENSUAL DE CIRCULACIONES DE LAS EMPRESAS FERROVIARIAS A LA APH

Las Empresas Ferroviarias enviarán su previsión mensual de circulaciones de trenes que vayan a operar en el Puerto de Huelva, en el formato establecido por la APH, mediante envío de correo electrónico al Departamento de Explotación, antes del día 20 del mes anterior. En esta previsión se especificará una relación de las maniobras ferroviarias (llegadas, salidas y, en su caso, traslados entre Terminales del Puerto) previstas por la Empresa Ferroviaria operadora del tren en el período establecido, a realizarse con origen o destino el Puerto de Huelva, o entre Terminales portuarias.

Asimismo, las Empresas Ferroviarias deberán establecer una coordinación previa con las Terminales portuarias de destino para permitir la organización del trabajo de estas últimas.

4.1.2 MODIFICACIONES SOBRE LA PROGRAMACIÓN DE CIRCULACIONES

En lo que se refiere a maniobras entre el Puerto y el centro logístico de Huelva Mercancías y/o a maniobras en la red interior de la APH, (traslados entre terminales), las Empresas Ferroviarias podrán realizar modificaciones sobre la programación mensual de circulaciones, comunicándolo preferentemente antes de las 14:00 horas del día hábil anterior al comienzo del período establecido, mediante correo electrónico y notificación vía telefónica, al Departamento de Explotación de la APH.

Una vez recibida dicha notificación, el Departamento de Explotación de la APH valorará la posibilidad del cambio. La decisión sobre la misma será comunicada a las Empresas Ferroviarias, vía correo electrónico.

Las modificaciones sobre estas maniobras fuera del horario de atención del Departamento de Explotación de la APH, deberán ser comunicadas al Responsable de Circulación del Puerto de Huelva, que valorará la posibilidad de su atención.

Si las modificaciones se refieren a trenes, la Empresa Ferroviaria deberá realizar la petición de surco de acuerdo a los procedimientos establecidos con ADIF, que incluyen la petición de conformidad de la APH para trenes con origen o destino en el Puerto de Huelva.

4.1.3 ESTABLECIMIENTO DEL PLAN DE TRABAJO MENSUAL

Con los datos facilitados de estas previsiones mensuales de todas las Empresas Ferroviarias, los Planes de Transporte de dichas empresas y las posibles modificaciones, en su caso, el Departamento de Explotación de la APH establecerá el Plan de trabajo mensual de las circulaciones ferroviarias en el Puerto de Huelva.

4.1.4 PROGRAMACIÓN DIARIA DE CIRCULACIONES

El Departamento de Explotación de la APH realizará la programación diaria de las circulaciones ferroviarias. Esta planificación se llevará a cabo con la información mensual que aporten las Empresas Ferroviarias, los Planes de Transporte de dichas empresas, las modificaciones que se hayan realizado, en su caso, los surcos inmediatos aceptados y, con la información facilitada por las Terminales portuarias, así como por cualquier tipo de información que sea relevante para su programación (obras, incidencias, etc.).

Esta programación diaria será remitida por el Departamento de Explotación de la APH, vía correo electrónico, al Responsable de Circulación del Puerto de Huelva, el día hábil anterior a la realización de las circulaciones.

4.1.5 CRITERIOS DE REGULACIÓN.

La APH podrá aplicar, cuando lo estime oportuno, los siguientes criterios de regulación, siempre basándose en principios transparentes y no discriminatorios:

- Preferencia de las circulaciones que hayan obtenido adjudicación de Capacidad frente a los trenes que no hayan reservado Capacidad.
- Preferencia de los trenes que circulan en su surco frente a aquellos que circulan retrasados, con el objetivo de minimizar la propagación de retrasos.
- Preferencia en el caso de producirse perturbaciones en el tráfico ferroviario debidas a fallos técnicos, accidentes o cualquier otra incidencia. En este caso, se adoptarán las medidas oportunas para restablecer la situación de normalidad.
- Prioridad a la evacuación de los trenes con mercancías peligrosas y al material motor de socorro que se haya podido utilizar para proceder a la liberación de la vía interceptada por algún tipo de incidencia.

4.2 OPERATIVA Y CONDICIONES DE CIRCULACIÓN Y MANIOBRAS

La gestión del tráfico ferroviario que realiza la APH requiere para la coordinación de la circulación, que el Responsable de Circulación del Puerto de Huelva y los Responsables de Circulación de Adif estén comunicados e informados de la situación de los trenes y se comuniquen cualquier falta de capacidad o anomalía para su recepción y expedición, según se recoge en la Consigna Serie AO/CO 27/17 de 17 de octubre de 2.017 de la Gerencia de circulación Sur y la Autoridad Portuaria de Huelva.

Las circulaciones se efectuarán en la RFAPH con marcha de maniobras conforme al RCF/LNCFP, no superando la velocidad prescrita de 30 km/h excepto en aquellos tramos en que esté expresamente autorizada y debidamente señalizada otra velocidad máxima distinta.

Las circulaciones ferroviarias llevarán las señales de cola previstas para los trenes según determina el artículo 2.1.7.2 del RCF/LNCFP.

Los movimientos en la red interior portuaria se realizarán, como norma general, tirando de las composiciones con locomotora en cabeza.

Excepcionalmente, cuando no sea posible el envío de la circulación tirando, podrá autorizarse el movimiento empujando, siempre y cuando esta maniobra se efectúe bajo la dirección del Responsable de Circulación del Puerto de Huelva que deberá disponer de un Auxiliar de Circulación/Auxiliar de Operaciones del tren con alcance para maniobras que marchará en cola de la composición, es decir, en primer lugar en el sentido del movimiento, y que deberá disponer de medios de comunicación (radio-transmisor) y estar en contacto continuo con el maquinista/operador de vehículo de maniobras. Este marchará "a paso de hombre" (velocidad máxima 5 km/h) y con capacidad para frenar la composición ante el requerimiento del Auxiliar de Circulación/Auxiliar de Operaciones del tren con alcance para maniobras.

4.2.1 OPERATIVA DE CIRCULACIONES FERROVIARIAS EN LA RFAPH

La Consigna Serie AO/CO 27/17 de 17 de octubre de 2.017 de la Gerencia de circulación Sur y la Autoridad Portuaria de Huelva emitida al respecto por Adif, regula los procedimientos para la expedición y recepción de circulaciones desde o hasta los puntos de conexión funcional de la RFAPH con la RFIG administrada por Adif.

4.2.1.1 TRASLADO DE COMPOSICIONES FERROVIARIAS ENTRE TERMINALES PORTUARIAS Y PUESTA A DISPOSICIÓN DE TRENES PARA EFECTUAR LA CIRCULACIÓN HACIA LA SALIDA DEL PUERTO

El Responsable de Circulación del Puerto de Huelva acordará y fijará con los responsables de las diferentes terminales y concesiones el posicionamiento de las composiciones ferroviarias de acuerdo con la programación establecida por el Departamento de Explotación. Se darán a dichos responsables las instrucciones oportunas para que no se produzca ningún movimiento en vías de la RFAPH, sin el previo conocimiento y autorización del Responsable de Circulación del Puerto de Huelva.

Para poder realizar traslados de las composiciones ferroviarias entre Terminales portuarias o para efectuar su circulación hacia la salida del Puerto, se exigirá a las Empresas Ferroviarias que lo vayan a realizar la remisión de la documentación que se establezca relativa al DAT (Documento de Admisión del Tren) detalle de la composición: número de vagones, número de serie de cada vagón y locomotora, masa y masa frenada de la locomotora, masa remolcada (Tara, Carga, Total), masa frenada de los vagones (freno automático, freno de estacionamiento), régimen de frenado, masa máxima por eje, longitud de la composición y tipo de mercancía transportada (muy importante cuando se trate de mercancía peligrosa).

Estos datos se trasladarán al Departamento de Explotación de la APH y al Responsable de Circulación del Puerto de Huelva, mediante correo electrónico, fax o entrega en mano.

Cuando la composición ferroviaria esté dispuesta para realizar el traslado entre Terminales o para efectuar su circulación hacia la salida del Puerto, la Empresa Ferroviaria (o quien actúe en su nombre) deberá enviar un correo electrónico al Responsable de Circulación del Puerto con copia al Departamento de Explotación de la APH. Así mismo, su Maquinista/Operador de vehículo de maniobras lo comunicará al Responsable de Circulación del Puerto de Huelva y éste, a su vez, establecerá las comunicaciones oportunas con los Responsables de Circulación del Centro Logístico de Huelva Mercancías, de acuerdo a lo establecido en la Consigna Serie AO/CO 27/17 de 17 de octubre de 2.017 de la Gerencia de circulación Sur y la Autoridad Portuaria de Huelva.

El Maquinista/Operador de vehículo de maniobras, en el momento de iniciar la marcha en la zona de la red ferroviaria interior del Puerto de Huelva, habrá realizado todos los preceptos reglamentarios para la puesta en circulación de su tren.

4.2.1.2 OPERACIONES DEL TREN PREVIAS A SU PUESTA EN CIRCULACIÓN

Para todo lo relacionado con las responsabilidades en la gestión, coordinación y realización del conjunto de operaciones de seguridad previas a la puesta en circulación de un tren, en particular las relacionadas con su composición, frenado, señales, y disposición de la carga en el mismo, se estará a lo dispuesto al respecto en la Consigna Serie C Nº 46/16 de Adif, de 16 de noviembre por la que se regula la Comunicación de Tren Dispuesto para Circular y demás normativa relacionada con dichas responsabilidades.

Además de lo anterior, las Empresas Ferroviarias serán responsables del cumplimiento de las normas reglamentarias de seguridad que le afecten en relación con la formación del tren (composición, frenado y señalización) y, en especial, con la disposición de la carga de los vagones y su acondicionamiento en los mismos. Las Empresas Ferroviarias, de acuerdo con su Sistema de Gestión de Seguridad, definirán los controles y procedimientos que, de acuerdo con la normativa reglamentaria que es de aplicación, deben realizarse al tren antes de su puesta en circulación.

4.2.1.3 OPERACIONES DE ACCESO EN SITUACIÓN DEGRADADA DE INSTALACIONES

En el caso de anomalía en el funcionamiento de las instalaciones será necesario que el Responsable de Circulación del Puerto de Huelva, se asegure que el itinerario a recorrer por la composición ferroviaria dentro de la RFAPH esté libre de trenes y los elementos de las instalaciones de seguridad estén bien dispuestos.



Si fuese necesario el Responsable de Circulación del Puerto de Huelva recabará las comprobaciones necesarias del Auxiliar de Circulación/Auxiliar de Operaciones del tren con alcance para maniobras, de los Maquinistas/Operador de vehículo de maniobras y de la Policía Portuaria.

En caso de perturbaciones del tráfico ferroviario, la APH pondrá todos los medios necesarios para el restablecimiento de la situación de normalidad, lo antes posible, pudiendo requerir la actuación de las Empresas Ferroviarias, tal y como se prevé en la Disposición Adicional Tercera (punto 4) del Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria del Interés General (RD 810/2007, de 22 de junio). Así mismo, se evitará que queden interrumpidas las circulaciones en las vías del Puerto.

Si fuese necesario el apartado de las circulaciones ferroviarias a otra vía distinta de la de su itinerario, será el Responsable de Circulación del Puerto de Huelva quien lo autorice, evaluando su necesidad, así como la vía a la que se deberá dirigir la composición ferroviaria. El Departamento de Explotación de la APH será informado vía telefónica de esta situación. La vía a la que se deberá dirigir la composición será comunicada al Maquinista/Operador de vehículo de maniobras por radiotelefonía y, si esta vía de comunicación no fuese posible, se realizará por telefonía móvil.

Asimismo, si fuese necesario confirmar el apartado de esta circulación a Adif, el Responsable de Circulación del Puerto de Huelva procederá según se regula en la Consigna Serie AO/CO 27/17 de Adif.

El Responsable de Circulación del Puerto de Huelva establecerá las limitaciones de velocidad existentes dentro de la zona de la RFAPH, en base a la información facilitada por los responsables técnicos de la APH.

En el caso que se produzcan anomalías en los cruces de intersecciones especiales, se procederá como se indica en el apartado anterior de esta Consigna.

5 COMUNICACIONES

5.1 COMUNICACIONES ENTRE LA APH Y ADIF

Las comunicaciones entre el Responsable de Circulación del Puerto de Huelva y el Centro Logístico de Huelva Mercancías, se regularán según lo indicado en la Consigna Serie AO/CO 27/17 de 17 de octubre de 2.017 de la Gerencia de circulación Sur y la Autoridad Portuaria de Huelva.

5.1.2 COMUNICACIONES INTERNAS DENTRO DE LA APH

Como norma general, las comunicaciones entre los distintos servicios de la APH y el Responsable de Circulación del Puerto de Huelva, que supongan una afección o intervención sobre la vía férrea o sobre la circulación ferroviaria, se realizarán a través del Centro Portuario de Coordinación de Servicios (CPCS) de la APH.

5.1.2.1 COMUNICACIONES DE INICIO Y FIN DE OPERACIONES FERROVIARIAS

Al inicio de cada jornada, el Responsable de Circulación del Puerto de Huelva informará, mediante llamada telefónica o correo electrónico, al Departamento de Explotación de la APH, del inicio de prestación de servicio. Contra dicha llamada o correo electrónico, el Departamento de Explotación de la APH informará al Responsable de Circulación del Puerto de Huelva sobre cualquier novedad de la que tengan constancia acontecida durante el horario de no presencia de Responsable de Circulación del Puerto de Huelva que pueda interesar o afectar a la circulación ferroviaria.

El Responsable de Circulación del Puerto de Huelva que cierre la jornada informará del fin de prestación de servicio en llamada telefónica o correo electrónico al Departamento de Explotación de la APH.

5.1.2.2 COMUNICACIONES ENTRE EL PERSONAL DE LAS EE.FF. Y LA APH

La comunicación con el personal de los trenes, se realizará preferentemente, por radiotelefonía a través del canal de la banda de regulación Huelva Mercancías, o en la modalidad "C" de Tren Tierra, en su caso, o aquel que le sustituya. Cuando no se pueda utilizar esta vía de comunicación, se podrá hacer uso de la telefonía móvil u otro medio de comunicación disponible. Estas comunicaciones, podrán ser grabadas. Asimismo, cuando la composición ferroviaria esté dispuesta para realizar el traslado entre Terminales portuarias o para efectuar su circulación hacia la salida del Puerto, las comunicaciones se establecerán como se ha indicado en el apartado 4.2.1.1.

En el caso de personal de Empresas Ferroviarias que detecte cualquier anomalía sobre la infraestructura o circulación ferroviaria, antes de la salida del tren o durante su marcha, deberá informar directamente al Responsable de Circulación del Puerto Huelva y, en su caso, seguir sus instrucciones en lo que se refiera a la continuación, reanudación o modificación de la circulación ferroviaria inicialmente prevista. En caso de imposibilidad de comunicación con el Responsable de Circulación del Puerto de Huelva se procederá a la comunicación inmediata con el Departamento de Explotación.

Para el acceso/salida de las terminales dotadas con puertas automáticas y a puntos de acceso perimetrales, será responsabilidad del Auxiliar de circulación/Auxiliar de Operaciones del tren

con alcance de maniobras la apertura y cierre de los accesos, para lo cual la APH habrá dotado a la EF autorizada a prestar el servicio auxiliar de maniobras y otras operaciones del tren de los correspondientes mandos de apertura y cierre. Previa a la expedición de la maniobra al sector 2 la EF deberá comunicar al CPCS la necesidad de realizar estas aperturas/cierres.

5.1.2.3 COMUNICACIONES CON TERMINALES DE CARGA Y DESCARGA

Para el acceso o salida segura de los trenes de las zonas destinadas a la carga y descarga de trenes (playas de vías o terminales) debe asegurarse que las empresas que presten el servicio de carga y descarga de trenes (empresas estibadoras, terminales, etc.) toman conocimiento del movimiento de un tren en dicha zona para suspender los movimientos que puedan suponer un riesgo para la circulación de dicho tren.

Para ello, el Maquinista/Operador de vehículo de maniobras dará la señal de atención con el silbato de la locomotora antes de iniciar el movimiento y, cuando esto no se considere suficiente, se establecerán procedimientos de comunicaciones para anunciar el movimiento del tren a la empresa que esté ejecutando operaciones de carga y/o descarga.

Estos procedimientos consistirán en comunicaciones del Responsable de Circulación del Puerto de Huelva con el responsable designado por la empresa de carga y descarga que ésta designe.

6 INCIDENCIAS Y AVERÍAS

En caso de accidente o incidente en la RFAPH, se estará con lo dispuesto en el Plan de Contingencias Ferroviario de la RFAPH tomándose las medidas oportunas para el restablecimiento del servicio, pudiendo solicitar la cooperación de Adif en las operaciones de socorro y liberación de la vía con los medios disponibles a su alcance.

7 PERSONAL INTERVINIENTE

- **Responsable de Circulación del Puerto de Huelva:** será el responsable de coordinar la regulación del tráfico y de las circulaciones ferroviarias en la PFPH, así como de establecer las operaciones y comunicaciones de coordinación con los Responsables de Circulación de la RFIG gestionada por Adif.
- **Auxiliar de Circulación/Auxiliar de Operaciones del tren con alcance de maniobras:** Personal que tiene las funciones, conforme a las órdenes del Responsable de Circulación del Puerto de Huelva, de llevar a cabo determinadas tareas asegurando el servicio de circulación, acompañando en todo momento la maniobra, en los puntos donde sea necesario. Estas tareas son el accionamiento de agujas y de las barreras de las intersecciones especiales, la realización de maniobras y demás tareas asociadas a los servicios complementarios y auxiliares, que se le encomienden. En ausencia del Responsable de Circulación del Puerto de Huelva y de forma excepcional este personal podrá ejercer sus funciones siempre y cuando haya recibido previamente las instrucciones oportunas de la APH en relación con el establecimiento de itinerarios y comunicaciones de coordinación con los Responsables de Circulación de la RFIG



gestionada por ADIF (funciones del Agente de Maniobras indicadas en la Consigna Serie AO/CO 27/17 de Adif.).

- Personal del Departamento de Explotación de la APH distinto del Responsable de Circulación: personal que coordina todas las actuaciones relacionadas con el control de las contingencias y emergencias que puedan originarse en el Puerto de Huelva de acuerdo con el Plan de Contingencias Ferroviario de la RFAP.
- Policía Portuaria del Puerto de Huelva: Servicio de Policía de la APH con las funciones señaladas en la vigente Ley de Puertos, Reglamento de Servicio y Policía y demás normas de aplicación. En el caso de que detecten cualquier anomalía sobre la infraestructura o circulación ferroviaria, informarán al CPCS y estarán a lo dispuesto en el Plan de Contingencias Ferroviarias de la APH.
- Maquinista/Operador de vehículo de maniobras: personal con funciones propias de su grupo de actividad funcional recogidas en la normativa vigente. Este personal deberá estar en posesión de las habilitaciones correspondientes, emitidas por Adif o la EF.
- Otro personal ferroviario de Empresas Ferroviarias: este personal deberá estar debidamente habilitado para desempeñar las funciones propias de su grupo de actividad recogidas en la normativa vigente: auxiliar de operaciones del tren, responsables de las operaciones de la carga, operadores de vehículo de maniobras, etc...

8 PRESCRIPCIONES GENERALES

8.1 GENERALIDADES

- El Maquinista/Operador de vehículo de maniobras, así como el personal que acompañe y dirija la maniobra estarán en posesión de esta Consigna, y conocerán su contenido y las instalaciones de la RFAPH.
- El personal que acompañe la maniobra en las intersecciones especiales, se coordinará, cuando así se precise, con la Policía Portuaria y con el Maquinista/Operador de vehículo de maniobras.
- Los Responsables de Circulación del Puerto de Huelva, así como los Auxiliares de Circulación/Auxiliares de Operaciones del tren con alcance de maniobras y el resto de personal involucrado en la operativa ferroportuaria atenderán las instrucciones que por motivos de protección portuaria les sean transmitidas por el División de Protección Portuaria de la APH. Dichas instrucciones serán remitidas, como norma general, a través del Departamento de Operaciones de la APH, ya sea desde el CPCS o desde la Policía Portuaria.

Para todo aquello que no esté expresamente determinado en la presente Consigna, se estará a lo dispuesto en el RCF y demás normas internas y normativa vigente.

El contenido de esta Consigna deberá ser conocido tanto por el personal afectado de las Empresas Ferroviarias, como por el de la APH, para asegurar su cumplimiento por medio de las acciones de supervisión y asesoramiento que fueran necesarias para el debido control de los riesgos. Es por ello, que las partes arriba mencionadas, asegurarán la observancia de los preceptos contenidos en esta Consigna.

8.2 GLOSARIO DE TÉRMINOS

- APH: Autoridad Portuaria de Huelva
- Adif: Administrador de infraestructuras ferroviarias
- CPCS: Centro Portuario de Control de Servicios
- EE.FF: Empresas Ferroviarias
- LNCFP: Libro de Normas de circulación Ferroviaria en Puertos
- RCF: Reglamento de Circulación Ferroviaria
- RFIG: Red Ferroviaria de Interés General
- RFAPH: Red Ferroviaria del Puerto de Huelva

.....

La presente Consigna entrará en vigor el día 01 de marzo de 2018

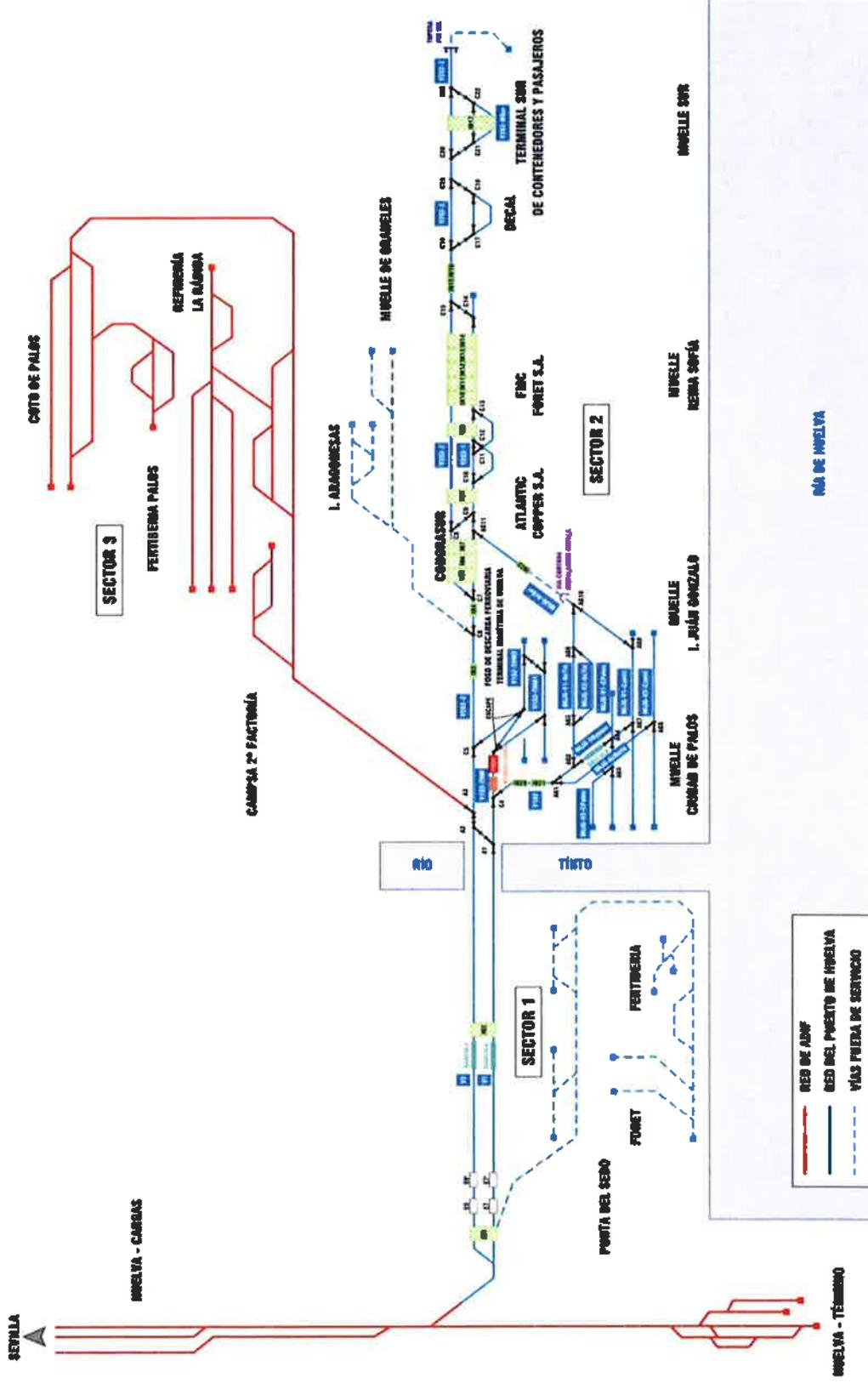
Lo que se pone en conocimiento del personal interesado a los efectos reglamentarios consiguientes.



Fdo. Director de la APH



ESQUEMA DE VÍAS



CONSIGNA	C
	Nº 02/18
	Huelva, 23 de febrero de 2018
CONSIGNA PARA LA REGULACIÓN DE LOS TRANSPORTES CON MERCANCÍAS PELIGROSAS	

Organismo: Autoridad Portuaria de Huelva. Departamento de Explotación.

Objeto: Regular la realización de Transportes con mercancías peligrosas en la infraestructura ferroviaria de la AP de Huelva

APLICACIÓN

Fecha: 01 marzo de 2018

Ámbito: RFIG administrada por la AP de Huelva

1.- INTRODUCCIÓN

Esta Consigna se establece para dar cumplimiento al apartado *Crit SGS1.12.- Criterios para la implantación del RCF en los SGS en relación al transporte de mercancías peligrosas*, del anexo II del RD 664/2015.

2.- OBJETO

La Autoridad Portuaria de Huelva establece la presente consigna con el objeto de identificar las pautas y las comunicaciones a seguir durante el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril de los trenes efectuados por Empresas Ferroviarias (en adelante, EE.FF.) en la Red Ferroviaria del Puerto de Huelva (en adelante RFPH).

3.- ALCANCE

Todo el personal que se encuentre relacionado con la seguridad en la circulación ferroviaria de los trenes que transportan mercancías peligrosas y que tengan como origen o destino la parte de la RFIG administrada por la APH.

4.- DESARROLLO

4.1.- DEFINICIONES.

- **Consejero de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas:** Persona designada por la empresa ferroviaria para desempeñar los cometidos y encargarse de las funciones relacionadas con el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril. Esta persona se encontrará en posesión del certificado de formación correspondiente para ello.
- **Mercancías peligrosas:** Son aquellas materias y objetos cuyo transporte por ferrocarril está prohibido o autorizado exclusivamente bajo las condiciones establecidas en el Reglamento relativo al transporte internacional ferroviario de mercancías peligrosas (RID) o en la normativa específica reguladora del transporte de mercancías peligrosas.
- **RID:** Reglamento relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por ferrocarril anejo al convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril, elaborado en Berna, el 9 de mayo de 1980, con sus correspondientes modificaciones sucesivas.

4.2.- TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS EN LA RFPH

Sólo pueden realizar transportes de mercancías peligrosas (MMPP) las EE.FF. que así lo tengan expresamente solicitado y autorizado en su Licencia de Empresa Ferroviaria y en su Certificado de Seguridad, en donde se determinan las garantías que ofrecen, con arreglo a la legislación vigente y al cumplimiento de todas las prescripciones y normas que rigen dichos transportes, para salvaguardar la seguridad de terceros y de las propias infraestructuras.

De acuerdo con el Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos, no se admitirán mercancías peligrosas en la zona de servicio de la APH si no se ha realizado la correspondiente solicitud.

Las solicitudes de admisión de MMPP las debe realizar, por cuenta del operador o consignatario, una persona que haya superado el curso sobre Manipulación de Mercancías Peligrosas para Operadores de Muelle/Terminal en un centro de formación marítima homologado por Puertos del Estado para la impartición del citado curso, y que esté inscrito en el Censo de operadores de Muelle/Terminal de la APH.

Las solicitudes se realizarán a través de la herramienta informática IMOWEB, que es el medio técnico y de comunicación que el Puerto de Huelva pone a disposición de sus clientes/usuarios para tramitar y gestionar las solicitudes de entrada o salida de mercancías peligrosas en el Puerto. Para proceder a IMOWEB deberán solicitar el alta y acceso, a la empresa PORTEL SERVICIOS TELEMÁTICOS S.A.

La EF que quiera transportar mercancías peligrosas por la RFPH, debe disponer de un Consejero de Seguridad homologado en el transporte por ferrocarril de mercancías peligrosas. Será el responsable de contribuir a la prevención de los riesgos inherentes al transporte de mercancías peligrosas, asociados con los riesgos para las personas, los bienes o el medio ambiente.

Los datos de identificación de la mercancía peligrosa deben consignarse en el 'Documento de Transporte', de manera legible. Este documento estará en posesión de la EF.

Asimismo, la EF tendrá para cada transporte de mercancías peligrosas que realice unas 'Fichas de seguridad' correspondientes a la materia que se transporta, que deberá tener el personal de conducción de la circulación ferroviaria en la cabina de conducción del material motor.

Como norma general, el transporte de mercancías peligrosas está sometido a la utilización obligatoria de un material determinado según se trate de transporte de bultos, granel, contenedor o cisternas.

En el caso de que la EF transporte mercancías peligrosas de alto riesgo, siendo éstas las incluidas en el artículo 15 del 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, además deberá tener establecido planes de protección de estas mercancías.

Las actuaciones, comprobaciones y operaciones durante el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril de los trenes efectuados por las EEFF en la RFPH tanto de carga, descarga y circulación de los vagones serán responsabilidad de las EEFF y estarán a lo establecido en la documentación reglamentaria que cada EF tenga prescrita según su Sistema de Gestión de Seguridad y que completará a lo establecido en el Reglamento relativo al Transporte Internacional Ferroviario de Mercancías Peligrosas (RID), en el Real Decreto 230/1998 de 16 de febrero, en el Real Decreto 412/2001 del 20 de abril y en 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, así como en cualquier otra legislación que sea de aplicación en cada caso y momento.

4.3.- INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN DEL TRANSPORTE DE MM.PP.

En la programación diaria del tráfico ferroviario, entre otros datos y aspectos a recoger, se indicará si las circulaciones ferroviarias realizarán un transporte de mercancías peligrosas.

Asimismo, la EF deberá informar de los datos relativos a los vagones que transportan mercancías peligrosas, indicando el lugar en la composición, número de peligro y número de ONU y de la revisión realizada a los vagones al Centro Portuario de Control de Servicios (en adelante CPCS).

Las EE.FF. comunicarán, inmediatamente, las averías, accidentes e incidencias sufridos durante la carga, descarga y circulación de las composiciones ferroviarias con mercancías peligrosas al Responsable de Circulación del Puerto de Huelva y al CPCS, para que, en su caso si es necesario, se active el Plan de Contingencias Ferroviario o el Plan de Autoprotección de la APH, según proceda.

4.4.- CIRCULACIÓN DEL TRANSPORTE CON MM.PP.

Para la circulación de composiciones ferroviarias que transporten mercancías peligrosas en terminales ferropuertos, los operadores de la mercancía deberán asegurarse de que:

- El movimiento de entrada y salida de locomotoras y vagones en el muelle o terminal donde se manipulen mercancías peligrosas está controlado por el Operador del mismo.
- El Operador del muelle/terminal está presente en todo momento durante las operaciones de transbordo de mercancías cuando estas sean de la Clase 1 o las definidas en el artículo 15 del 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.

En este orden de cosas, ADIF deberá asegurarse de que:

- Las locomotoras son las adecuadas para este tipo de transporte.
- La circulación dentro del Puerto se realiza respetando estrictamente las indicaciones y demás normas establecidas.

Y las EEFF se asegurarán de que:

- Los vagones lleven las etiquetas y paneles exigidos por el RID para el tipo de mercancía peligrosa transportada. Y éstas se encuentren en perfectas condiciones de conservación para que sean legibles.

Asimismo, serán de aplicación las incompatibilidades de transporte entre vagones, así como la de formación de trenes, recogidas en el RID, a los efectos de estacionamientos con otros trenes cargados con mercancías peligrosas en vías contiguas de una misma terminal ferropuertuaria.

5.- DOCUMENTOS CONEXOS

- Reglamento de Circulación Ferroviaria.
- Documento de Transporte.
- Ficha de Seguridad correspondiente a la mercancía peligrosa que se transporte.
- Reglamento relativo al Transporte Internacional Ferroviario de Mercancías Peligrosas (RID).
- 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 230/1998, de 16 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Explosivos.
- Real Decreto 412/2001, de 20 de abril, por el que se regulan diversos aspectos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.

6.- DOCUMENTOS ANULADOS

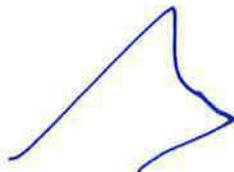
7.- VIGENCIA

Desde el 01 de marzo de 2018

7.- ANEXOS

La presente Consigna entrará en vigor el día 01 de marzo de 2018

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



Fdo. Director de la APH





ANEXO 6: CONDICIONES PARTICULARES PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS.

A continuación se adjunta los siguientes documentos:

- 6.1. CONDICIONES PARTICULARES PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO COMERCIAL DE CARGA Y DESCARGA DE UNIDADES DE TRANSPORTE INTERMODAL (UTI) SOBRE Y DESDE VAGÓN, EN LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS ADMINISTRADAS POR LA AUTORIDAD PORTUARIA DE HUELVA.**

- 6.2. CONDICIONES PARTICULARES PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO AUXILIAR DE MANIOBRAS Y CUALQUIER OTRO RELACIONADO CON LAS OPERACIONES DEL TREN, EN LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS ADMINISTRADAS POR LA AUTORIDAD PORTUARIA DE HUELVA.**

**CONDICIONES PARTICULARES PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO
COMERCIAL DE CARGA Y DESCARGA DE UNIDADES DE
TRANSPORTE INTERMODAL (UTI) SOBRE Y DESDE VAGÓN, EN LAS
INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS ADMINISTRADAS POR LA
AUTORIDAD PORTUARIA DE HUELVA**

(HUELVA, SEPTIEMBRE DE 2017)

ÍNDICE

Contenido

1	ANTECEDENTES	3
2	FUNDAMENTO LEGAL	3
3	OBJETO DEL CONDICIONADO Y DEL SERVICIO	3
4	ÁMBITO DE APLICACIÓN	4
5	PLAZO DE VIGENCIA DE LA AUTORIZACIÓN	4
6	CENSO DE EMPRESAS PRESTADORAS	4
7	SOLVENCIA ECONÓMICO-FINANCIERA	5
8	CONDICIONES Y MEDIOS GENERALES PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD Y CALIDAD AMBIENTAL DEL SERVICIO O ACTIVIDAD, ASÍ COMO SU COMPATIBILIDAD CON EL FUNCIONAMIENTO OPERATIVO DEL PUERTO	6
	8.1 MEDIOS HUMANOS	6
	8.2 OTROS MEDIOS REQUERIDOS.....	6
	8.3 SEGURIDAD EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO	7
	8.4 CONDICIONES MEDIOAMBIENTALES.....	7
	8.5 ACCESO A LA TERMINAL DE FERROVIARIA	8
9	TASAS PORTUARIAS	8
	9.1 TASA DE ACTIVIDAD	8
	9.2 OTRAS TASAS Y TARIFAS.....	8
10	RÉGIMEN TARIFARIO	8
11	GARANTÍAS	9
12	COBERTURA DE RIESGOS	10
13	SUMINISTRO DE INFORMACIÓN A LA AUTORIDAD PORTUARIA	10
14	EXTINCIÓN DE LA AUTORIZACIÓN	11
15	ASIGNACIÓN DE INTERVALOS DE TIEMPO PARA OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA	11
16	TIEMPOS DE OPERACIÓN ADMISIBLES EN TERMINALES PORTUARIAS	12

ANEJO Nº 1: MODELO DE AVAL

1 ANTECEDENTES

El Puerto de Huelva tiene su nacimiento mediante la constitución de la Junta Especial de Comercio y Puerto de Huelva en 8 de diciembre de 1873, ejecutando como primeras inversiones los muelles Sur y Norte para embarque de los minerales.

El puerto onubense tiene una red ferroviaria que hoy cuenta con un total de unos 32 kms de vías, que se ha ido adaptando a sus condiciones cambiantes con el tiempo. La terminal de carga de Decal fue durante años el final de la red ferroviaria del Sector 2 del puerto. En 2008 se plantea avanzar la línea de muelles hacia el sur con una terminal multipropósito (actual Muelle Sur), pensada especialmente para el tráfico de ferrys con Canarias, cruceros, carga general y contenedores, prolongándose la vía 252 unos 4.600 metros. Desde el año 2008 la Autoridad Portuaria de Huelva (en adelante APH) ha invertido 11,3 millones de euros en obras ferroviarias ya ejecutadas y en servicio. Actualmente se encuentra próxima la puesta en servicio de la terminal ferroviaria del muelle sur junto con un foso de descarga que sumado al resto de la red ferropuertuaria del puerto exterior (Sector 2) componen la Terminal Intermodal del Puerto de Huelva.

2 FUNDAMENTO LEGAL

El presente documento de Condiciones Particulares se establece en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 138 y 139 del 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 (en adelante TRLPEDM). Son servicios comerciales las actividades de prestación de naturaleza comercial que, no teniendo el carácter de servicios portuarios, estén vinculadas a la actividad portuaria.

De acuerdo con el artículo 46.1 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, la prestación de servicios complementarios y auxiliares en las instalaciones ferroviarias ubicadas en los puertos de interés general, tienen la consideración de servicios o actividades comerciales.

El servicio objeto de este condicionado está enumerado en el Anexo I, punto 18, apartado e, de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

La prestación de los servicios comerciales requerirá la obtención de la oportuna autorización. De acuerdo con el artículo 139.2 del TRLPEDM, la prestación de los servicios comerciales deberá ajustarse a las condiciones particulares que determine cada Autoridad Portuaria, en su caso, así como a las demás disposiciones normativas que sean de aplicación.

3 OBJETO DEL CONDICIONADO Y DEL SERVICIO

Este condicionado tiene por objeto, de acuerdo con las fundamentaciones legales señaladas en el apartado anterior, establecer las condiciones generales, garantías, medios y condiciones de seguridad y calidad del servicio para acceder a la prestación del servicio de carga y descarga de unidades de transporte intermodal (UTI) sobre y desde vagón en la infraestructura ferroviaria administrada por la APH. El servicio comercial que se regula por estas condiciones tiene por objeto la prestación del servicio de carga y descarga de unidades de transporte intermodal (UTI) sobre y desde vagón, incluido en el epígrafe "Servicios Complementarios"

dentro del punto 18 del anexo I de la Ley 38/2015 del 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, con el alcance y especificaciones establecidas en la citada norma legal, especialmente con los artículos 44.3 y 46.

4 ÁMBITO DE APLICACIÓN

El ámbito geográfico de prestación de este servicio son las infraestructuras ferroviarias administradas por la APH acorde a lo establecido en la Ley 38/2015 del sector Ferroviario.

El acceso a instalaciones ferroviarias que formen parte de concesiones para el uso privativo del dominio público portuario, dentro de la zona de servicio del Puerto de Huelva, deberá estar autorizado por los titulares de dichas concesiones.

5 PLAZO DE VIGENCIA DE LA AUTORIZACIÓN

El plazo máximo de vigencia de la autorización para la prestación del servicio será de **10 años**, salvo para las autorizaciones temporales que se puedan otorgar excepcionalmente por motivos objetivos.

No obstante lo anterior, cuando la autorización esté vinculada a la ocupación de bienes de dominio público portuario, el plazo de vigencia de dicha autorización será el mismo que el que habilite la ocupación de acuerdo con lo establecido en el artículo 139.3 del TRLPEMM.

6 CENSO DE EMPRESAS PRESTADORAS

El otorgamiento de la autorización facultativa para el ejercicio de la actividad provocará la inscripción en el Censo de Empresas Prestadoras del servicio de carga y descarga de unidades de transporte intermodal (UTI) sobre y desde vagón, establecido al efecto por la APH.

Dichas empresas deberán estar dotadas de los medios materiales, fijos o móviles, medios humanos, organizativos y procedimentales adecuados para el desarrollo del servicio, de acuerdo con lo indicado en este pliego y normativa asociada de aplicación.

Los interesados deberán solicitar la autorización correspondiente, aportando la siguiente documentación en forma original o compulsada.

- Declaración expresa de conocer y aceptar las cláusulas de estas condiciones particulares.
- Memoria de actividades.
- Escritura de constitución de la sociedad.
- Escritura de apoderamiento.
- Tarjeta de Identificación Fiscal.
- Documentación acreditativa de la solvencia económica del solicitante, de acuerdo con lo establecido en la cláusula 7 de este pliego.
- Declaración censal de la Agencia Tributaria (mod. 036).
- Impuesto de actividades económicas del último ejercicio (mod. 845).
- Establecimiento de un Aval de 25.000 €, bastantado por el Abogado del Estado.
- Estudio de seguridad en el que se incluya la evaluación de riesgos apropiada a cada una de las actividades asociadas al servicio.

- Manual de procedimientos y/o normas de aplicación relacionadas con el Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF)
- Procedimientos de actuación en caso de emergencias.
- Integración con el Plan de Autoprotección de la APH.
- Aplicación de lo requerido por la APH respecto al sistema de Gestión de la Seguridad en la Circulación Ferroviaria.
- Descripción de los medios (humanos y materiales), puestos a disposición del servicio.

Con independencia de lo anterior, la autorización que emita la APH tendrá carácter general sin menoscabo de que para la prestación del servicio de carga y descarga de UTI's sobre y desde vagón (en adelante PSCDF), el titular, deberá obtener los permisos correspondientes de otras administraciones competentes.

7 SOLVENCIA ECONÓMICO-FINANCIERA

Las empresas solicitantes deberán contar con unos fondos propios que representen, al menos, el mayor de los siguientes valores:

- El 20% del activo fijo total de la empresa, ó
- El 15% del valor de adquisición de los medios materiales mínimos necesarios para la prestación del servicio, establecidos en este Pliego.

A estos efectos se entiende por Fondos Propios, aquellos definidos como tales en el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad.

Este requisito podrá acreditarse, entre otros, por alguno de los medios siguientes:

- Informe de instituciones financieras.
- Tratándose de personas jurídicas, presentación de las cuentas anuales auditadas.
- En el caso de personas físicas, acreditación de disponer de un patrimonio neto superior a trescientos mil (300.000) euros, con un efectivo de ciento cincuenta mil (150.000) euros.
- Escrituras públicas de suscripción y desembolso del capital social en el caso de empresas de nueva creación.
- Cualquier otra documentación considerada como suficiente por la APH.

8 CONDICIONES Y MEDIOS GENERALES PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD Y CALIDAD AMBIENTAL DEL SERVICIO O ACTIVIDAD, ASÍ COMO SU COMPATIBILIDAD CON EL FUNCIONAMIENTO OPERATIVO DEL PUERTO.

El PSCDF deberá disponer de los medios humanos y materiales necesarios para la prestación del servicio en las condiciones requeridas de seguridad, calidad, continuidad y regularidad, conforme a las características de la demanda, consignas en vigor y cualquier otra prescripción de cualquier naturaleza que aplique en la red ferroviaria administrada por la APH (legislación, normas, consignas, avisos, etc.)

Tales medios deberán ser suficientes, en cada momento, para el desarrollo de las operaciones unitarias habituales, tanto las más simples como las más complejas, con todas las garantías de seguridad posibles.

8.1 MEDIOS HUMANOS

El PSCDF deberá contar con personal asignado al servicio por medio de las figuras contractuales vigentes que considere más adecuada, sin que exista relación laboral alguna con la Autoridad Portuaria de Huelva.

Se requerirá, al menos, la designación de un Responsable de Operaciones de Carga habilitado acorde a la Orden FOM/2872/2010 modificada por la Orden FOM/679/2015.

Para el resto de funciones ferroviarias relacionadas con la actividad ferroviaria objeto del presente condicionado, la APH exigirá, en cuanto a la cualificación profesional necesaria al prestador del servicio, las condiciones y requisitos de cualificación previstos en la Orden FOM 2872/2010 modificada por la Orden FOM/679/2015, según corresponda.

Además de lo anterior se requerirá, para emitir autorización para la prestación del servicio, la designación de un representante con poder de decisión, al objeto de que sea el interlocutor válido en lo relacionado con el servicio a prestar.

8.2 OTROS MEDIOS REQUERIDOS

Durante toda la duración de la autorización, el PSCDF dispondrá de los medios adecuados para una eficaz prestación del mismo, que garanticen el cumplimiento de los tiempos máximos de referencia fijados para la prestación del servicio.

Dichos medios estarán al corriente de las inspecciones técnicas reglamentarias.

Para el correcto desarrollo de la actividad objeto del presente pliego el PSCDF deberá contar con, al menos, los siguientes equipos:

- Reach-Stackers: El PSCDF deberá disponer de al menos dos Reach-Stackers para poder realizar de forma eficiente las actividades de carga y descarga, además de para poder realizar estas en el tiempo estimado.
- El PSCDF deberá disponer además de un Plan de Contingencia que garantice la plena operatividad de la Terminal incluso en el caso de averías, accidentes y otros imprevistos.

8.3 SEGURIDAD EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

Deberán cumplirse las consignas AO/CO Nº 0021/17 de aplicación en la red ferroviaria administrada por la APH. Además se seguirá en todo momento con lo establecido en el Sistema de Gestión de Seguridad Ferroviaria y el Libro de Normas de Circulación en el Puerto de Huelva.

Si las consignas y la documentación citada anteriormente, fuesen modificadas, serán de aplicación a partir de su fecha de vigencia. Este hecho será comunicado de acuerdo con lo dispuesto en el SGSF de la Autoridad Portuaria de Huelva.

Las empresas PSCDF que concurren en la misma terminal ferroviaria portaría garantizarán acorde a lo establecido en el artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, la cooperación en la aplicación de la normativa sobre Prevención de Riesgos Laborales.

8.4 CONDICIONES MEDIOAMBIENTALES.

Se debe garantizar el cumplimiento de aquella legislación vigente en materia de medio ambiente, que pueda afectar a los trabajos y actividades realizados por autorizado a prestar el servicio.

Ante operaciones que presenten riesgos de contaminación medioambiental de cualquier tipo, deberá justificarse el cumplimiento de la normativa específica aplicable, así como las medidas correctoras y protectoras adecuadas para minimizar o suprimir las posibles incidencias, sin perjuicio de las exigencias que al respecto pueda formular la Autoridad Portuaria u otras Administraciones en su ámbito competencial.

La PSCDF del servicio adoptará las medidas preventivas necesarias para impedir que se produzcan o se puedan producir episodios de contaminación atmosférica, acústica, del suelo y de las aguas portuarias, evitando rebasar los límites de emisión que establezca la normativa.

A estos efectos, adicionalmente, se cumplirá al menos:

- Toda Organización que realice su actividad en el ámbito Portuario de Servicio velará por la conservación del ambiente para lo cual evitará el abandono de residuos la emisión de gases a la atmósfera durante las reparaciones, el vertido de líquidos contaminantes, contaminación del suelo, etc.
- Toda Organización que genere residuos de algún tipo (peligrosos, inertes, sólidos urbanos o asimilables), deberá proceder a su recogida y retirada del ámbito portuario.
- No verter nada a las arquetas sin previa autorización.
- Optimizar los recursos energéticos siempre que sea posible (Ej.: no disponer equipos e instalaciones en marcha cuando no se requiera).
- En caso de derrames, fugas, incidentes medioambientales, avisar al superior inmediato con la máxima celeridad.
- No está permitido ningún vertido a los contenedores instalados en el ámbito Portuario de Servicio, salvo casos expresamente autorizados.

8.5 ACCESO A LA TERMINAL DE FERROVIARIA

Tras ser adjudicada la capacidad de acceso a la terminal de contenedores del Puerto de Huelva por la Autoridad Portuaria, acorde a lo detallado en el presente pliego, el PSCDF deberá coordinarse con el servicio de policía portuaria para la apertura y cierre de entrada por automóvil, pues la entrada por modo ferroviario será gestionada por el auxiliar de circulación que acompañe a la maniobra.

En cuanto al servicio general referido al alumbrado de zonas comunes, será prestado en tanto en cuanto sea estimado por la APH como necesario en cuanto a su relación con el servicio general de acceso a la infraestructura. Si el PSCDF requiere alumbrado, le será repercutido el coste de la energía eléctrica consumida en el periodo asignado atendiendo a los precios fijados por tarifa en vigor.

9 TASAS PORTUARIAS

El PSCDF está obligado a la satisfacción de las siguientes tasas:

9.1 TASA DE ACTIVIDAD

La tasa de actividad está exenta siempre y cuando el servicio no esté vinculado a la ocupación privativa del dominio público, acorde a lo especificado en el artículo 170 apartado e) del TRLPEMM.

9.2 OTRAS TASAS Y TARIFAS

En caso de que existiera una concesión o autorización otorgada al prestador del servicio, éste deberá abonar la tasa de ocupación de dominio público correspondiente de acuerdo con lo establecido en el título de dicha concesión o autorización.

El titular de la licencia abonará además a la Autoridad Portuaria de Huelva las tasas o tarifas por otros servicios de los que requiera hacer uso.

10 RÉGIMEN TARIFARIO

La prestación del servicio estará sujeta al cobro de tarifas por parte del autorizado, que tendrán la consideración de precio privado.

Dichas tarifas, una vez emitida la autorización, deberán ser presentadas ante la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) para su informe, previamente a la aprobación por parte del autorizado, conforme a lo detallado en el Artículo 102 de la LSF.

Una vez aprobadas, las tarifas deberán comunicarse a la APH para que sean publicadas en el documento de información - declaración sobre la red de la APH además de que sean trasladadas al Adif para su publicación en su declaración de Red y/o en un sitio web donde pueda consultarse gratuitamente.

El autorizado podrá revisar y actualizar las tarifas máximas, de forma justificada y de acuerdo a las variaciones de las condiciones de mercado. Los cambios en las tarifas y condiciones de prestación de los servicios deberán

ser comunicados, a efectos meramente informativos, a la APH, sin perjuicio de las gestiones que precisen ante la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia por parte del prestador del servicio.

El PSCDF podrá establecer rebajas o descuentos en las tarifas siempre que se realicen conforme a criterios objetivos y no discriminatorios entre empresas ferroviarias, sean conocidas, accesibles y públicas para los clientes y usuarios de la instalación, garantizando la igualdad de trato a todos los clientes que cumplan con las condiciones de aplicación conforme a lo establecido en el artículo 102 de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario.

11 GARANTÍAS

A fin de garantizar el cumplimiento de las obligaciones derivadas de estas condiciones particulares, de las sanciones que pudieran imponerse y de los daños y perjuicios que pudieran producirse, el PSCDF deberá constituir, antes de iniciar su actividad, una garantía a favor de la APH, cuya cuantía mínima será de **25.000 €**, cuyo modelo figura en el Anejo Nº 1 del presente documento.

Esta fianza podrá ser actualizada a criterio de la APH. La regularización de las fianzas deberá efectuarse en el plazo de un mes a partir de la notificación del cambio de su cuantía por la Autoridad Portuaria.

Para esta fianza, que en cualquier caso se establecerá de forma que responda de las obligaciones de la empresa PSCDF como prestatario del servicio comercial ante la Autoridad Portuaria, se admitirá el aval o garantía bancaria suficiente, o cualquiera de las formas admitidas en derecho y siempre en los términos descritos en el modelo que se facilite por la Autoridad Portuaria.

La fianza estará constituida a disposición del Presidente de la Autoridad Portuaria. En los casos de aval las firmas que figuren deberán estar bastanteadas.

Extinguida la autorización del servicio comercial objeto de este Condicionado (maniobras) en el Puerto de Huelva, y siempre que no proceda la pérdida total o parcial de la fianza por incumplimiento frente a la Autoridad Portuaria, se devolverá o cancelará la misma una vez realizado en su caso el pago de las liquidaciones.

En el supuesto en que incurra en situación legal de concurso de acreedores, vendrá obligado a efectuar el depósito previo del importe de los servicios que a partir de este momento solicite a la Autoridad Portuaria. En caso contrario se le denegará la prestación de aquellos servicios.

12 COBERTURA DE RIESGOS

Será obligación del PSCDF indemnizar por todos los daños y perjuicios que se causen a terceros como consecuencia de la prestación del servicio objeto de la autorización.

A tal efecto, el PSCDF deberá suscribir un seguro por daños a terceros y responsabilidad civil, por cuantía no inferior a 1.000.000 €, debiendo acreditar debidamente su contratación que cubra los posibles daños causados durante la prestación del servicio así como las indemnizaciones por riesgos profesionales.

En todo caso, el PSCDF deberá aportar documentación de la cobertura de responsabilidad civil a la que se refiere el artículo 53 de la Ley del Sector Ferroviario.

13 SUMINISTRO DE INFORMACIÓN A LA AUTORIDAD PORTUARIA

Teniendo en cuenta las necesidades de información de la Autoridad Portuaria para la gestión, optimización y planificación futura del servicio, así como a efectos estadísticos, el PSCDF deberá cumplimentar documentalmente un registro informatizado con datos de los servicios que presta.

Dicho Registro debe contener los siguientes datos:

- Número de tren o maniobra a la que presta el servicio, con sus características (toneladas brutas remolcadas, tipología de la mercancía, etc.)
- Fecha y hora de solicitud del servicio, y fecha y hora (inicio y fin) para la que se solicita el servicio.
- Fecha y hora en que están disponibles los medios para la prestación del servicio
- Fecha y hora y lugar de comienzo de la prestación del servicio
- Fecha y hora y lugar de finalización del servicio
- Tipo de maniobra u operación al tren prestada
- Incidencias acaecidas durante la prestación del servicio
- Recursos puestos a disposición para la prestación del servicio (Humanos, equipos, etc.).
- Empresa ferroviaria prestadora del servicio de maniobras y otras operaciones al tren.
- Empresa ferroviaria prestadora de la tracción, siendo Adif en el caso de que sea quien preste el servicio dentro de su ámbito operacional de la terminal Huelva Mercancías.
- Surco adjudicado por el Adif, definiendo si se trata de un surco regular o un ocasional

La información contenida en el registro deberá mantenerse actualizada y ser facilitada a la Autoridad Portuaria en cualquier momento que ésta lo requiera.

El registro informatizado podrá ser consultado por las autoridades competentes, y la información en él contenida estará disponible para dichas consultas durante un período mínimo de cuatro años.

Las reclamaciones presentadas al PSCDF deberán ser trasladadas de forma inmediata a la Autoridad Portuaria, donde se tramitarán de acuerdo con las normas y procedimientos aplicables a su naturaleza.

El PSCDF quedará obligado a comunicar a la APH cualquier anomalía detectada en la infraestructura que pueda incidir en la normal prestación del servicio, incluso podría interrumpir la prestación del servicio si las deficiencias o anomalías comprometen la seguridad en la circulación.

14 EXTINCIÓN DE LA AUTORIZACIÓN

Son causas de extinción de la autorización para el servicio comercial de carga y descarga de unidades de transporte intermodal sobre y desde vagón en la red ferroviaria administrada por la APH, las siguientes:

- Petición propia.
- Revocación por la APH.
- Muerte, incapacidad sobrevenida o quiebra si es persona física.
- Quiebra, liquidación o extinción de la personalidad jurídica si fuese una persona jurídica.
- No constituir, complementar o actualizar la fianza de acuerdo con lo establecido en este Pliego.
- Por vencimiento del plazo a que hace referencia este Pliego.
- El incumplimiento reiterado de las condiciones establecidas en este Pliego.

Estas causas se establecen además y sin perjuicio de las expresamente dispuestas en el artículo 139 del TRLPEMM.

El Director de la Autoridad Portuaria, ante la existencia de cualquiera de las causas de extinción de la autorización a que se refiere este artículo, deberá ponerlo en conocimiento del interesado, a quien otorgará un plazo de quince días a efectos de formular por escrito las alegaciones que estime pertinentes, salvo que sea por petición propia o por vencimiento del plazo. Transcurrido dicho plazo el Consejo de Administración o la persona en la que delegue, mediante resolución motivada, podrá declarar, en su caso, extinguida la autorización.

La Autoridad Portuaria no responderá con respecto del titular en ningún caso de extinción de la autorización, ni se hará cargo de ninguna de las obligaciones económicas, laborales, contractuales o de cualquier otra índole que tuviera contraídas el titular que cese temporal o definitivamente en sus actividades.

15 ASIGNACIÓN DE INTERVALOS DE TIEMPO PARA OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA

La adjudicación de capacidad en las infraestructuras ferroviarias existentes en el Puerto de Huelva se realizará acorde a lo establecido en el Convenio entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Huelva de conexión de las infraestructuras ferroviarias del puerto de interés general de Huelva con la red ferroviaria de interés general administrada por la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

El orden o turno para ocupar una vía de una Terminal ferroviaria de la RFAPH vendrá determinado por la Dirección de la APH, con criterio de optimizarla la explotación ferroviaria del Puerto y minimizar los efectos derivados de los tiempos de espera. La vía a ocupar en la Terminal ferroviaria portuaria vendrá definido por la petición realizada por el representante la empresa PSCDF con autorización en vigor, en la cual deberá definir, al menos:

- Vía de carga y descarga de UTI's.
- Día y hora de inicio de operaciones
- Día y hora de finalización de operaciones.
- Recursos puestos a disposición para la prestación del servicio (Humanos, equipos, etc.).

- Empresa ferroviaria prestadora del servicio de maniobras y otras operaciones al tren.
- Empresa ferroviaria prestadora de la tracción, siendo Adif en el caso de que sea quien preste el servicio dentro de su ámbito operacional de la terminal Huelva Mercancías.
- Aporte de surco adjudicado por el Adif, definiendo si se trata de un surco regular o un ocasional.

Desde la APH se atenderá favorablemente las peticiones si no existe conflicto entre otros prestadores, otras operaciones en la terminal, labores de conservación, etc. y se haya formulado con al menos 48 horas de antelación.

En caso de conflicto entre PSCDF, o de estos con el resto de la operativa de la terminal ferroviaria, la APH actuará de árbitro, teniendo siempre la APH la potestad última de rechazar la petición formulada por dicha empresa, para aquellos casos que existan causas objetivas que así lo justifiquen.

Como regla general el orden y turno para ocupar una vía de una Terminal ferroviaria portuaria, vendrá determinado con los criterios que se redactan a continuación, por orden de importancia:

1. Orden de entrada en que fueron registradas por la APH.
2. Grafiado del tren en el Orden Serie B de Circulación de ADIF, con la consecuente reserva de capacidad de acceso a la RFAPH.
3. Trenes que circulan en el tiempo y horarios asignados frente a los retrasados.
4. Necesidad de embarcar de forma inmediata mercancía en modo marítimo.
5. Orden de llegada a la Terminal de Recepción / Expedición de Huelva mercancías.

16 TIEMPOS DE OPERACIÓN ADMISIBLES EN TERMINALES PORTUARIAS

Las terminales ferroviarias portuarias, son para uso exclusivo de operaciones descarga y descarga.

En ese sentido, y con el criterio de optimizar la explotación ferroviaria del Puerto y minimizar los efectos derivados de los tiempos de espera, se han determinado los siguientes tiempos máximos de referencia de operativa de carga y descarga de composiciones ferroviarias de transporte intermodal:

CARGA Y DESCARGA DE CONTENEDORES			
Logitud del tren sin tracción (metros)	Unidades UTI valor orientativo de referencia	Tiempo de Carga (horas)	Tiempo de descarga (horas)
450	34	2	2
550	40	3	3
750	60	4	4

Para otras tipologías de cargas no contempladas en las tablas anteriores, se atenderá a los tiempos máximos que se pudieran establecer en base a las mejores prácticas disponibles para esa tipología de tráfico.

Los tiempos máximos contemplados se iniciarán desde que el tren es posicionado en una vía de la Terminal Ferroviaria Portuaria (que debe ser coincidente con la solicitud de la empresa prestadora del servicio), hasta que el PSCDF, comunica la finalización de la operativa de carga y descarga de UTI's a la Empresa Ferroviaria. Dada la importancia en la sincronización de la operativa, el prestador del servicio deberá asegurar que la Empresa Ferroviaria posicione el tren en la terminal con una desviación en el tiempo no superior a 1 hora

respecto de la petición realizada, e igualmente deberá asegurar que sea retirado con una desviación en el tiempo asignado no mayor de 1 hora.

En los casos en que se sobrepasen los tiempos máximos de referencia expresados en las tablas adjuntas se procederá acorde a los siguientes supuestos:

- **Afecte a otra operativa autorizada por la APH:** Se ordenara la retirada de la composición que ha superado el intervalo concedido, sin menoscabo de los daños y perjuicios que le sean repercutidos al PSCDF, reservándose la APH el derecho de retirar de cualquier terminal ferroviaria, con cargo al prestador del servicio comercial, toda aquella composición que obstaculice la normal explotación del complejo ferroviario portuario. Se registrara tal anomalía en el expediente del PSCDF.
- **No afecte otra operativa:** Podrán ser sobrepasados los tiempos de máximos de referencia, registrándose tal anomalía en el expediente del PSCDF, pudiendo motivar en caso de incumplimientos reiterados en la retirada de la autorización.



En Huelva, a 04 de septiembre de 2017

El Director

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Ignacio Álvarez-Ossorio Ramos".

Fdo.: Ignacio Álvarez-Ossorio Ramos

ANEJO Nº 1

MODELO DE AVAL

La Entidad (razón social de la Entidad de Crédito o Sociedad de Garantía Recíproca)
..... C.I.F.
con domicilio en calle/plaza/avda.....
..... C.P.
y en su nombre (nombre y apellidos de los Apoderados).....
.....
con poderes suficientes para obligarle en esta acto, según resulta de la verificación de la
representación que figura en la parte inferior de este documento,

AVALA

A (nombre y apellidos o razón social del avalado):.....
..... C.I.F./N.I.F.
En virtud de lo dispuesto en el Artículo 139 del 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, así como lo establecido en el Art. 11 del pliego regulador del servicio
comercial de carga y descarga de UTI sobre y desde vagón en las infraestructuras ferroviarias
administradas por la Autoridad Portuaria de Huelva, para responder:

Ante el Presidente de la Autoridad Portuaria de Huelva, por importe de Veinticinco Mil Euros
(25.000 €), para satisfacer de todas las obligaciones derivadas de las actividades reguladas como
empresa prestadora del citado servicio comercial en el Puerto de Huelva.

La entidad avalista declara bajo su responsabilidad, que cumple los requisitos previstos en el
artículo 56.2 del Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas.
Este aval se otorga solidariamente respecto al obligado principal, con renuncia expresa a los
beneficios de excusión a que se refiere el artículo 1.830 del Código Civil y con compromiso de
pago al primer requerimiento de la Autoridad Portuaria de Huelva, con sujeción a los términos
previstos en la legislación de contratos del Sector Público y en sus normas de desarrollo.

Este aval tendrá validez hasta que la Autoridad Portuaria de Huelva o quién en su nombre sea
habilitado legalmente para ello, resuelva expresamente su cancelación o devolución de acuerdo
con lo establecido en la Ley de Contratos del Sector Público y legislación complementaria,
habiendo sido inscrito en el día de la fecha en el Registro especial de Avaluos, con el número

(lugar y fecha).....

(razón social de la Entidad)

VERIFICACIÓN DE LA REPRESENTACIÓN POR LA ASESORÍA JURÍDICA DE LA C.G.D. O ABOGACÍA DEL ESTADO		
Provincia:	Fecha:	Número o Código:

El aval bancario deberá presentarse en documento bastantado por los Servicios Jurídicos del Estado o intervenido por fedatario público (Regla 14, Normas y Reglas Generales de los procedimientos de contratación de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias, publicadas en el BOE núm. 21 de fecha 24 de enero de 2009, por Orden FOM/4003/2008, de 22 de julio).

El presente documento ha sido aprobado por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Huelva en sesión de fecha 16 de febrero de 2017

Huelva, 20 de febrero de 2017



El Secretario General


Fdo. Fco. Javier Capitán Márquez

CONDICIONES PARTICULARES PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO AUXILIAR DE MANIOBRAS Y CUALQUIER OTRO RELACIONADO CON LAS OPERACIONES DEL TREN, EN LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS ADMINISTRADAS POR LA AUTORIDAD PORTUARIA DE HUELVA

(HUELVA, ENERO DE 2017)

ÍNDICE

Contenido

1	ANTECEDENTES	3
2	FUNDAMENTO LEGAL	3
3	OBJETO DEL PLIEGO Y DEL SERVICIO	3
4	ÁMBITO DE APLICACIÓN	4
5	PLAZO DE VIGENCIA DE LA AUTORIZACIÓN	4
6	CENSO DE EMPRESAS PRESTADORAS	4
7	SOLVENCIA ECONÓMICO-FINANCIERA	5
8	CONDICIONES Y MEDIOS GENERALES PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD Y CALIDAD AMBIENTAL DEL SERVICIO O ACTIVIDAD, ASÍ COMO SU COMPATIBILIDAD CON EL FUNCIONAMIENTO OPERATIVO DEL PUERTO	6
	8.1 MEDIOS HUMANOS	6
	8.2 SEGURIDAD EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO.....	7
	8.3 CONDICIONES MEDIOAMBIENTALES.	7
9	TASAS PORTUARIAS	8
	9.1 TASA DE ACTIVIDAD.....	8
	9.2 OTRAS TASAS Y TARIFAS	8
10	GARANTÍAS.	8
11	COBERTURA DE RIESGOS	9
12	SUMINISTRO DE INFORMACIÓN A LA AUTORIDAD PORTUARIA	9
13	EXTINCIÓN DE LA AUTORIZACIÓN	10

ANEJO Nº 1: MODELO DE AVAL

1 ANTECEDENTES

El Puerto de Huelva tiene su nacimiento mediante la constitución de la Junta Especial de Comercio y Puerto de Huelva en 8 de diciembre de 1873, ejecutando como primeras inversiones los muelles Sur y Norte para embarque de los minerales.

El puerto onubense tiene una red ferroviaria que hoy cuenta con un total de unos 32 kms de vías, que se ha ido adaptando a sus condiciones cambiantes con el tiempo. La terminal de carga de Decal fue durante años el final de la red ferroviaria del Sector 2 del puerto. En 2008 se plantea avanzar la línea de muelles hacia el sur con una terminal multipropósito (actual Muelle Sur), pensada especialmente para el tráfico de ferrys con Canarias, cruceros, carga general y contenedores, prolongándose la vía 252 unos 4.600 metros. Desde el año 2008 la Autoridad Portuaria de Huelva (en adelante APH) ha invertido 11,3 millones de euros en obras ferroviarias ya ejecutadas y en servicio. Actualmente se encuentra próxima la puesta en servicio de la terminal ferroviaria del muelle sur junto con un foso de descarga que sumado al resto de la red ferropuertuaria del puerto exterior (Sector 2) componen la Terminal Intermodal del Puerto de Huelva.

2 FUNDAMENTO LEGAL

El presente documento de Condiciones Particulares se establece en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 138 y 139 del 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 (en adelante TRLPEMM). Son servicios comerciales las actividades de prestación de naturaleza comercial que, no teniendo el carácter de servicios portuarios, estén vinculadas a la actividad portuaria.

De acuerdo con el artículo 46.1 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, la prestación de servicios complementarios y auxiliares en las instalaciones ferroviarias ubicadas en los puertos de interés general, tienen la consideración de servicios o actividades comerciales.

El servicio objeto de este condicionado está enumerado en el Anexo I, punto 19, apartado f, de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

La prestación de los servicios comerciales requerirá la obtención de la oportuna autorización. De acuerdo con el artículo 139.2 del TRLPEMM, la prestación de los servicios comerciales deberá ajustarse a las condiciones particulares que determine cada Autoridad Portuaria, en su caso, así como a las demás disposiciones normativas que sean de aplicación.

3 OBJETO DEL PLIEGO Y DEL SERVICIO

Este condicionado tiene por objeto, de acuerdo con las fundamentaciones legales señaladas en el apartado anterior, establecer las condiciones generales, garantías, medios y condiciones de seguridad y calidad del servicio para acceder a la prestación del servicio de maniobras y cualquier otro relacionado con las operaciones del tren en la infraestructura ferroviaria administrada por la APH. El servicio comercial que se regula por estas condiciones tiene por objeto la prestación del servicio de maniobras y cualquier otro relacionado con las operaciones del tren, incluido en el epígrafe "Servicios Auxiliares" dentro del punto 19

del anexo I de la Ley 38/2015 del 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, con el alcance y especificaciones establecidas en la citada norma legal, especialmente con los artículos 44.3 y 46.

De acuerdo con lo anterior, para acceder a la prestación del servicio comercial en cuestión será requisito indispensable que la solicitud de autorización esté formulada por:

- Empresas con licencia ferroviaria.
- Demás empresa candidatas de material rodante.

La dirección de la APH valorará, ante las solicitudes presentadas, el cumplimiento de las presentes condiciones particulares pudiendo extender autorización provisional hasta la definitiva aprobación por el Consejo de Administración de la APH.

4 ÁMBITO DE APLICACIÓN

El ámbito geográfico de prestación de este servicio son las infraestructuras ferroviarias administradas por la APH acorde a lo establecido en la Ley 38/2015 del sector Ferroviario.

El acceso a instalaciones ferroviarias que formen parte de concesiones para el uso privativo del dominio público portuario, dentro de la zona de servicio del Puerto de Huelva, deberá estar autorizado por los titulares de dichas concesiones.

5 PLAZO DE VIGENCIA DE LA AUTORIZACIÓN

El plazo máximo de vigencia de la autorización para la prestación del servicio será de **10 años**, salvo para las autorizaciones temporales que se puedan otorgar excepcionalmente por motivos objetivos.

No obstante lo anterior, cuando la autorización esté vinculada a la ocupación de bienes de dominio público portuario, el plazo de vigencia de dicha autorización será el mismo que el que habilite la ocupación de acuerdo con lo establecido en el artículo 139.3 del TRLPEMM.

6 CENSO DE EMPRESAS PRESTADORAS

El otorgamiento de la autorización facultativa para el ejercicio de la actividad provocará la inscripción en el Censo de Empresas Prestadoras del servicio de maniobras y cualquier otro relacionado con las operaciones del tren, establecido al efecto por la APH.

Dichas empresas deberán estar dotadas de los medios materiales, fijos o móviles, medios humanos, organizativos y procedimentales adecuados para el desarrollo del servicio, de acuerdo con lo indicado en este pliego y normativa asociada de aplicación.

Los interesados deberán solicitar la autorización correspondiente, aportando la siguiente documentación en forma original o compulsada.

- Declaración expresa de conocer y aceptar las cláusulas de estas condiciones particulares.
- Memoria de actividades.
- Escritura de constitución de la sociedad.
- Escritura de apoderamiento.
- Tarjeta de Identificación Fiscal.

- Documentación acreditativa de la solvencia económica del solicitante, de acuerdo con lo establecido en la cláusula 6 de este pliego.
- Declaración censal de la Agencia Tributaria (mod. 036).
- Impuesto de actividades económicas del último ejercicio (mod. 845).
- Establecimiento de un Aval de 25.000 €, bastantado por el Abogado del Estado.
- Estudio de seguridad en el que se incluya la evaluación de riesgos apropiada a cada una de las actividades asociadas al servicio.
- Manual de procedimientos y/o normas de aplicación relacionadas con el Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF)
- Procedimientos de actuación en caso de emergencias.
- Integración con el Plan de Autoprotección de la APH.
- Aplicación de lo requerido por la APH respecto al sistema de Gestión de la Seguridad en la Circulación Ferroviaria.
- Descripción de los medios (humanos y materiales), puestos a disposición del servicio.
- Certificación de calidad ISO 9001 o equivalente según sistema (QAS), que comprenda la operativa del servicio.
- Licencia de empresa ferroviaria o requisitos que lo defina como candidato.
- Certificado de seguridad.

Con independencia de lo anterior, la autorización que emita la APH tendrá carácter general sin menoscabo de que para la prestación del servicio, el titular, deberá obtener los permisos correspondientes de otras administraciones competentes.

7 SOLVENCIA ECONÓMICO-FINANCIERA

Las empresas solicitantes deberán contar con unos fondos propios que representen, al menos, el mayor de los siguientes valores:

- El 20% del activo fijo total de la empresa, ó
- El 15% del valor de adquisición de los medios materiales mínimos necesarios para la prestación del servicio, establecidos en este Pliego.

A estos efectos se entiende por Fondos Propios, aquellos definidos como tales en el Real Decreto 1514/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad.

Este requisito podrá acreditarse, entre otros, por alguno de los medios siguientes:

- Informe de instituciones financieras.
- Tratándose de personas jurídicas, presentación de las cuentas anuales auditadas.
- En el caso de personas físicas, acreditación de disponer de un patrimonio neto superior a trescientos mil (300.000) euros, con un efectivo de ciento cincuenta mil (150.000) euros.
- Escrituras públicas de suscripción y desembolso del capital social en el caso de empresas de nueva creación.
- Cualquier otra documentación considerada como suficiente por la APH.

8 CONDICIONES Y MEDIOS GENERALES PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD Y CALIDAD AMBIENTAL DEL SERVICIO O ACTIVIDAD, ASÍ COMO SU COMPATIBILIDAD CON EL FUNCIONAMIENTO OPERATIVO DEL PUERTO.

El prestador del servicio deberá disponer de los medios humanos y materiales necesarios para la prestación del servicio en las condiciones requeridas de seguridad, calidad, continuidad y regularidad, conforme a las características de la demanda, consignas en vigor y cualquier otra prescripción de cualquier naturaleza que aplique en la red ferroviaria administrada por la APH (legislación, normas, consignas, avisos, etc.)

Tales medios deberán ser suficientes, en cada momento, para el desarrollo de las operaciones unitarias habituales, con todas las garantías de seguridad posibles.

8.1 MEDIOS HUMANOS

El prestatario deberá contar con personal asignado al servicio por medio de las figuras contractuales vigentes que considere más adecuada, sin que exista relación laboral alguna con la Autoridad Portuaria de Huelva.

Se requerirá, al menos el siguiente personal:

- Auxiliar de circulación habilitado para prestación de servicios en la red ferroviaria administrada por la APH.
- Personal de conducción (maquinista u Operador de Vehículo de Maniobras).
- Auxiliar de operaciones de tren.

Podrá compatibilizarse la figura del Auxiliar de Circulación en el Puerto de Huelva y el Auxiliar de Operaciones al tren en la misma persona siempre y cuando tenga ambas habilitaciones y/o autorizaciones, en tanto en cuanto se cumpla la legislación vigente de aplicación.

Todo el personal, conforme a las reglas establecidas en el Convenio de Conexión entre el Administrador de infraestructuras Ferroviarias y la APH, intervenga en la conexión entre el ADIF y la APH como auxiliar o responsable de circulación del puerto, deberá disponer de una autorización en vigor que otorga la Autoridad Portuaria de Huelva como entidad responsable de la seguridad en la circulación ferroviaria en el ámbito de la red ferroviaria existente en el puerto de Huelva.

El personal de circulación que disponga de una habilitación en vigor otorgada por ADIF con arreglo a la Orden FOM/2872/2010 modificada por la Orden FOM/679/2015 para desempeñar las funciones de responsable y/o auxiliar de circulación en la RFIG administrada por dicha entidad podrá ejercer, en el ámbito de la RFIG existente en el puerto de Huelva, las funciones para las cuales faculta la autorización del responsable y/o auxiliar de circulación del puerto de Huelva sin necesidad de disponer de dicha autorización. Ello sin perjuicio de otras condiciones o requisitos que en un momento pudiera establecer la APH como entidad responsable de la seguridad en la circulación ferroviaria en el ámbito de la RFIG existente en el puerto de Huelva.

Para el resto de funciones ferroviarias relacionadas con la actividad ferroviaria objeto del presente Pliego, la APH exigirá, en cuanto a la cualificación profesional necesaria al prestador del servicio, las

condiciones y requisitos de cualificación previstos en la Orden FOM 2872/2010 modificada por la Orden FOM/679/2015 de aplicación en el ámbito de la RFIG administrada por el ADIF.

8.2 SEGURIDAD EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

Deberán cumplirse las consignas AO/CO N° 0021/17 de aplicación en la red ferroviaria administrada por la APH. Además se seguirá en todo momento con lo establecido en el Sistema de Gestión de Seguridad Ferroviaria y el Libro de Normas de Circulación en el Puerto de Huelva.

Si las consignas y la documentación citada anteriormente, fuesen modificadas con motivo de la entrada en vigor del nuevo RCF u otro cualquiera, serán de aplicación a partir de su fecha de vigencia. Este hecho será comunicado de acuerdo con lo dispuesto en el SGSF de la Autoridad Portuaria de Huelva.

8.3 CONDICIONES MEDIOAMBIENTALES.

Se debe garantizar el cumplimiento de aquella legislación vigente en materia de medio ambiente, que pueda afectar a los trabajos y actividades realizados por autorizado a prestar el servicio.

Ante operaciones que presenten riesgos de contaminación medioambiental de cualquier tipo, deberá justificarse el cumplimiento de la normativa específica aplicable, así como las medidas correctoras y protectoras adecuadas para minimizar o suprimir las posibles incidencias, sin perjuicio de las exigencias que al respecto pueda formular la Autoridad Portuaria u otras Administraciones en su ámbito competencial.

La empresa prestadora del servicio adoptará las medidas preventivas necesarias para impedir que se produzcan o se puedan producir episodios de contaminación atmosférica, acústica, del suelo y de las aguas portuarias, evitando rebasar los límites de emisión que establezca la normativa.

A estos efectos, adicionalmente, se cumplirá al menos:

- a) Toda Organización que realice su actividad en el ámbito Portuario de Servicio velará por la conservación del ambiente para lo cual evitará el abandono de residuos la emisión de gases a la atmósfera durante las reparaciones, el vertido de líquidos contaminantes, contaminación del suelo, etc.
- b) Toda Organización que genere residuos de algún tipo (peligrosos, inertes, sólidos urbanos o asimilables), deberá proceder a su recogida y retirada del ámbito portuario.
- c) No verter nada a las arquetas sin previa autorización.
- d) Optimizar los recursos energéticos siempre que sea posible (Ej.: no disponer equipos e instalaciones en marcha cuando no se requiera).
- e) En caso de derrames, fugas, incidentes medioambientales, avisar al superior inmediato con la máxima celeridad.
- f) No está permitido ningún vertido a los contenedores instalados en el ámbito Portuario de Servicio, salvo casos expresamente autorizados.

9 TASAS PORTUARIAS

El titular de una autorización para la prestación del servicio, está obligado a la satisfacción de las siguientes tasas:

9.1 TASA DE ACTIVIDAD

La tasa de actividad está exenta siempre y cuando no esté vinculada a la ocupación privativa del dominio público, acorde a lo especificado en el artículo 170 apartado e) del TRLPEMM.

9.2 OTRAS TASAS Y TARIFAS

En caso de que existiera una concesión o autorización otorgada al prestador del servicio, éste deberá abonar la tasa de ocupación de dominio público correspondiente de acuerdo con lo establecido en el título de dicha concesión o autorización.

El titular de la licencia abonará además a la Autoridad Portuaria de Huelva las tasas o tarifas por otros servicios de los que requiera hacer uso.

10 GARANTÍAS.

A fin de garantizar el cumplimiento de las obligaciones derivadas de estas condiciones particulares, de las sanciones que pudieran imponerse y de los daños y perjuicios que pudieran producirse, el prestador deberá constituir, antes de iniciar su actividad, una garantía a favor de la APH, cuya cuantía mínima será de 25.000 €, cuyo modelo figura en el Anejo Nº 1 del presente documento.

Esta fianza podrá ser actualizada a criterio de la APH. La regularización de las fianzas deberá efectuarse en el plazo de un mes a partir de la notificación del cambio de su cuantía por la Autoridad Portuaria.

Para esta fianza, que en cualquier caso se establecerá de forma que responda de las obligaciones de la empresa ferroviaria como prestatario del servicio comercial ante la Autoridad Portuaria, se admitirá el aval o garantía bancaria suficiente, o cualquiera de las formas admitidas en derecho y siempre en los términos descritos en el modelo que se facilite por la Autoridad Portuaria.

La fianza estará constituida a disposición del Presidente de la Autoridad Portuaria. En los casos de aval las firmas que figuren deberán estar bastanteadas.

Extinguida la autorización del servicio comercial objeto de este Condicionado (maniobras) en el Puerto de Huelva, y siempre que no proceda la pérdida total o parcial de la fianza por incumplimiento frente a la Autoridad Portuaria, se devolverá o cancelará la misma una vez realizado en su caso el pago de las liquidaciones.

En el supuesto en que incurra en situación legal de concurso de acreedores, vendrá obligado a efectuar el depósito previo del importe de los servicios que a partir de este momento solicite a la Autoridad Portuaria. En caso contrario se le denegará la prestación de aquellos servicios.

11 COBERTURA DE RIESGOS

Será obligación del prestador indemnizar todos los daños y perjuicios que se causen a terceros como consecuencia de la prestación del servicio objeto de la autorización.

A tal efecto, la empresa prestadora deberá suscribir un seguro por daños a terceros y responsabilidad civil, por cuantía no inferior a 1.000.000 €, debiendo acreditar debidamente su contratación que cubra los posibles daños causados durante la prestación del servicio así como las indemnizaciones por riesgos profesionales.

En todo caso, la empresa ferroviaria deberá aportar documentación de la cobertura de responsabilidad civil a la que se refiere el artículo 53 de la Ley del Sector Ferroviario.

12 SUMINISTRO DE INFORMACIÓN A LA AUTORIDAD PORTUARIA

Teniendo en cuenta las necesidades de información de la Autoridad Portuaria para la gestión del servicio, para la realización de estudios que permitan la mejora en el servicio, para la planificación futura del mismo, así como a efectos estadísticos, el prestador del servicio deberá cumplimentar documentalmente un registro informatizado con datos de los servicios que presta.

Dicho Registro debe contener los siguientes datos:

- Número de tren o maniobra a la que presta el servicio, con sus características (toneladas brutas remolcadas, tipología de la mercancía, etc.)
- Fecha y hora de solicitud del servicio, y fecha y hora para la que se solicita el servicio
- Fecha y hora en que están disponibles los medios para la prestación del servicio
- Fecha y hora y lugar de comienzo de la prestación del servicio
- Fecha y hora y lugar de finalización del servicio
- Tipo de maniobra u operación al tren prestada
- Incidencias acaecidas durante la prestación del servicio

La información contenida en el registro deberá ser facilitada a la Autoridad Portuaria en cualquier momento que ésta lo requiera.

El registro informatizado podrá ser consultado por las autoridades competentes, y la información en él contenida estará disponible para dichas consultas durante un período mínimo de cuatro años.

Las reclamaciones presentadas al prestador deberán ser trasladadas de forma inmediata a la Autoridad Portuaria, donde se tramitarán de acuerdo con las normas y procedimientos aplicables a su naturaleza.

La empresa prestadora quedará obligada a comunicar a la APH cualquier anomalía detectada en la infraestructura que pueda incidir en la normal prestación del servicio, incluso podría interrumpir su prestación del servicio si las deficiencias o anomalías comprometen la seguridad en la circulación.

13 EXTINCIÓN DE LA AUTORIZACIÓN

Son causas de extinción de la autorización para el servicio comercial de prestación de servicios maniobras y otras operaciones del tren en la red ferroviaria administrada por la APH, las siguientes:

- a) Petición propia.
- b) Revocación por la APH.
- c) Muerte, incapacidad sobrevenida o quiebra si es persona física.
- d) Quiebra, liquidación o extinción de la personalidad jurídica si fuese una persona jurídica.
- e) No constituir, complementar o actualizar la fianza de acuerdo con lo establecido en este Pliego.
- f) Por vencimiento del plazo a que hace referencia este Pliego.
- g) El incumplimiento reiterado de las condiciones establecidas en este Pliego.

Estas causas se establecen además y sin perjuicio de las expresamente dispuestas en el artículo 139 del TRLPEMM.

El Director de la Autoridad Portuaria, ante la existencia de cualquiera de las causas de extinción de la autorización a que se refiere este artículo, deberá ponerlo en conocimiento del interesado, a quien otorgará un plazo de quince días a efectos de formular por escrito las alegaciones que estime pertinentes, salvo que sea por petición propia o por vencimiento del plazo. Transcurrido dicho plazo el Consejo de Administración o la persona en la que delegue, mediante resolución motivada, podrá declarar, en su caso, extinguida la autorización.

La Autoridad Portuaria no responderá con respecto del titular en ningún caso de extinción de la autorización, ni se hará cargo de ninguna de las obligaciones económicas, laborales, contractuales o de cualquier otra índole que tuviera contraídas el titular que cese temporal o definitivamente en sus actividades.



En Huelva, a 20 de enero de 2017

El Director

Fdo.: Ignacio Álvarez-Ossorio Ramos

ANEJO N° 1

ANEJO N° 1

MODELO DE AVAL

La Entidad (razón social de la Entidad de Crédito o Sociedad de Garantía Recíproca)C.I.F.....con domicilio en calle/plaza/avda.....C.P..... y en su nombre (nombre y apellidos de los Apoderados)

con poderes suficientes para obligarle en esta acto, según resulta de la verificación de la representación que figura en la parte inferior de este documento,

AVALA

A (nombre y apellidos o razón social del avalado):.....C.I.F./N.I.F.....

En virtud de lo dispuesto en el Artículo 259.3 del 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 para responder:

Ante el Presidente de la Autoridad Portuaria de Huelva, por importe de Cien Mil Euros (100.000 €), para satisfacer de todas las obligaciones derivadas de las actividades reguladas como empresa prestadora del servicio comercial de suministro de gas natural licuado (GNL) a buques mediante gabarra en el Puerto de Huelva.

La entidad avalista declara bajo su responsabilidad, que cumple los requisitos previstos en el artículo 56.2 del Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas. Este aval se otorga solidariamente respecto al obligado principal, con renuncia expresa a los beneficios de excusión a que se refiere el artículo 1.830 del Código Civil y con compromiso de pago al primer requerimiento de la Autoridad Portuaria de Huelva, con sujeción a los términos previstos en la legislación de contratos del Sector Público y en sus normas de desarrollo.

Este aval tendrá validez hasta que la Autoridad Portuaria de Huelva o quién en su nombre sea habilitado legalmente para ello, resuelva expresamente su cancelación o devolución de acuerdo con lo establecido en la Ley de Contratos del Sector Público y legislación complementaria, habiendo sido inscrito en el día de la fecha en el Registro especial de Avaluos, con el número:

(lugar y fecha).....

(razón social de la Entidad)

VERIFICACIÓN DE LA REPRESENTACIÓN POR LA ASESORÍA JURÍDICA DE LA C.G.D. O ABOGACÍA DEL ESTADO		
Provincia:	Fecha:	Número o Código:

El aval bancario deberá presentarse en documento bastantado por los Servicios Jurídicos del Estado o intervenido por fedatario público (Regla 14, Normas y Reglas Generales de los procedimientos de contratación de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias, publicadas en el BOE núm. 21 de fecha 24 de enero de 2009, por Orden FOM/4003/2008, de 22 de julio).

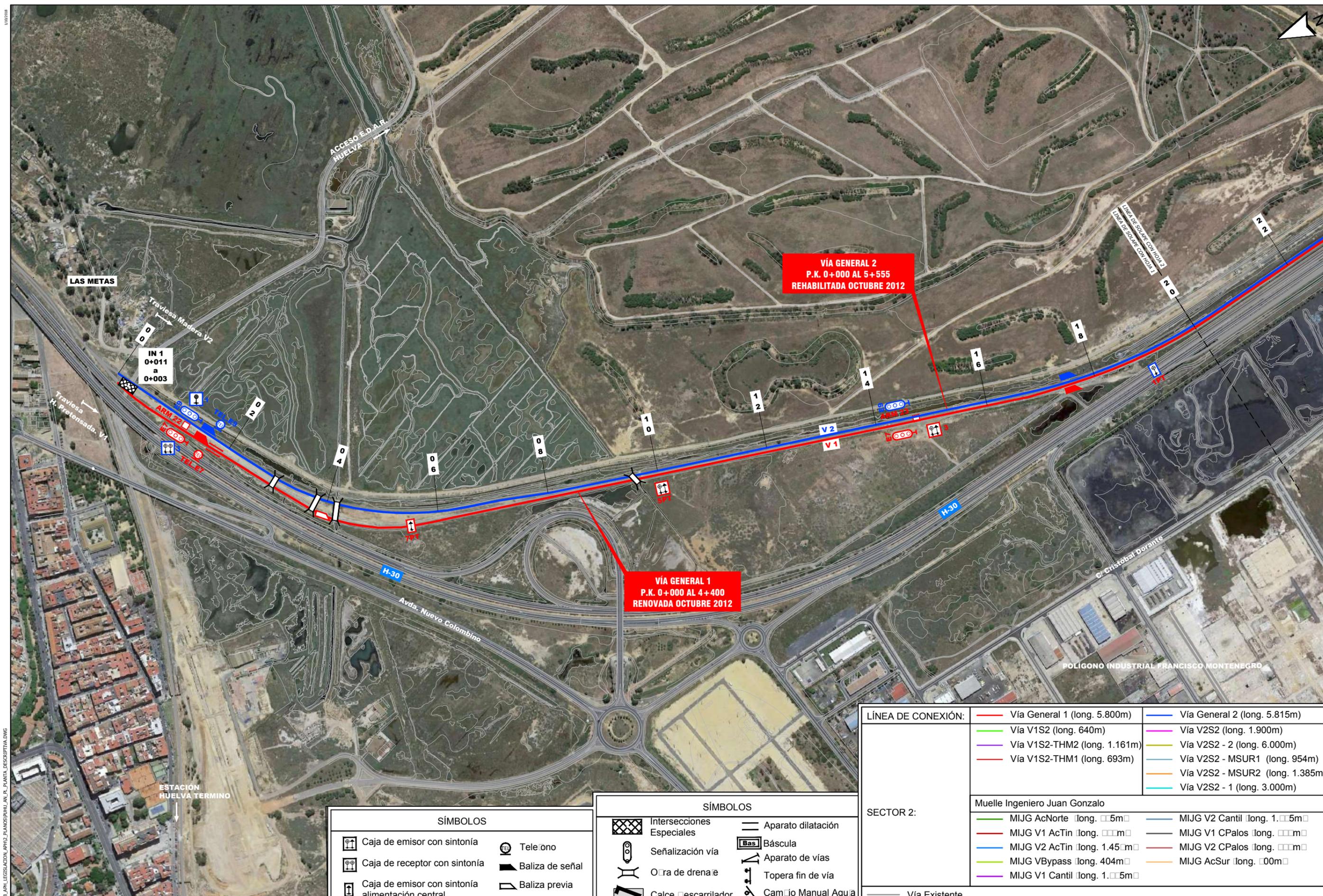
ANEXO 7: PLANOS. Red Ferroviaria gestionada por la APH (RFAPH).

ÍNDICE

- 7.1-Plano de situación. Ortofoto.
- 7.2-Plano descriptivo de la red ferroviaria de la APH (RFAPH): muelles, vías, P.K., desvíos e intersecciones especiales. Ortofoto.
- 7.3-Plano de localización de instalaciones de servicio en la RFAPH.
 - 6.3.1-Instalaciones de servicio interiores (Puerto Exterior de Huelva).
 - 6.3.2-Instalaciones de servicio exteriores (Terminal Ferroviaria de Majarabique-Sevilla).
- 7.4- Esquema de vías: muelles, vías, P.K., desvíos e intersecciones especiales.



LÍNEA DE CONEXIÓN:	— Vía General 1	— Vía General 2
	— Vía V1S2	— Vía V2S2
	— Vía V1S2-THM2	— Vía V2S2 - 2
	— Vía V1S2-THM1	— Vía V2S2 - MSUR1
		— Vía V2S2 - MSUR2
		— Vía V2S2 - 1
SECTOR 2:	Muelle Ingeniero Juan Gonzalo	
	— MIJG AcNorte	— MIJG V2 Cantil
	— MIJG V1 AcTin	— MIJG V1 CPalos
	— MIJG V2 AcTin	— MIJG V2 CPalos
	— MIJG VByPass	— MIJG AcSur
	— MIJG V1 Cantil	
— Vía Existente		



VÍA GENERAL 2
P.K. 0+000 AL 5+555
REHABILITADA OCTUBRE 2012

VÍA GENERAL 1
P.K. 0+000 AL 4+400
RENOVADA OCTUBRE 2012

SÍMBOLOS	
	Tele. ono
	Baliza de señal
	Baliza previa

SÍMBOLOS	
	Aparato dilatación
	Báscula
	Aparato de vías
	Topera fin de vía
	Camión Manual Agua

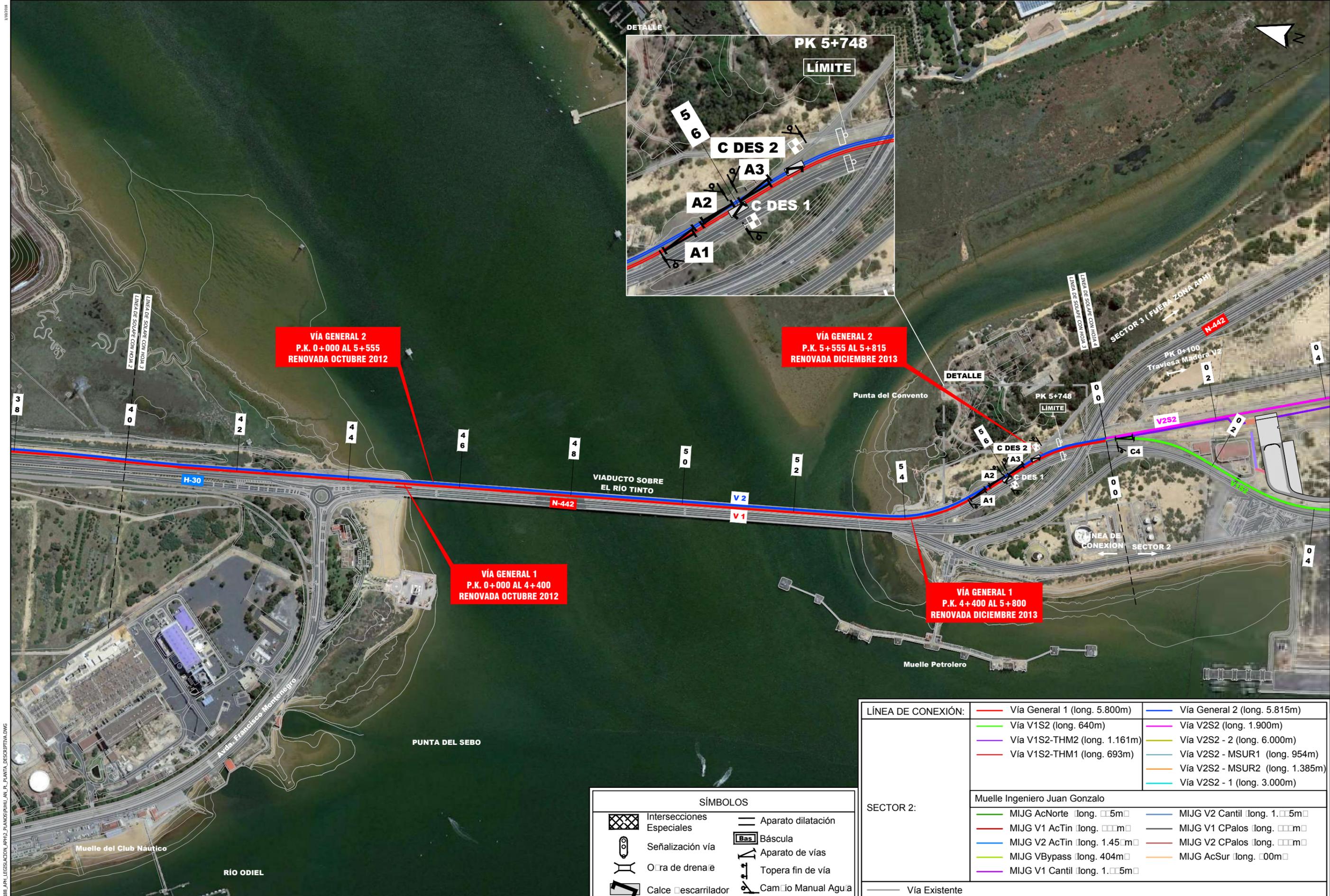
LÍNEA DE CONEXIÓN:	Vía General 1 (long. 5.800m)	Vía General 2 (long. 5.815m)
	Vía V1S2 (long. 640m)	Vía V2S2 (long. 1.900m)
	Vía V1S2-THM2 (long. 1.161m)	Vía V2S2 - 2 (long. 6.000m)
	Vía V1S2-THM1 (long. 693m)	Vía V2S2 - MSUR1 (long. 954m)
		Vía V2S2 - MSUR2 (long. 1.385m)
		Vía V2S2 - 1 (long. 3.000m)
SECTOR 2:		
Muelle Ingeniero Juan Gonzalo		
	MIJG AcNorte (long. 1.15m)	MIJG V2 Cantil (long. 1.15m)
	MIJG V1 AcTin (long. 1.45m)	MIJG V1 CPalos (long. 1.45m)
	MIJG V2 AcTin (long. 1.45m)	MIJG V2 CPalos (long. 1.45m)
	MIJG VByPass (long. 404m)	MIJG AcSur (long. 1.00m)
	MIJG V1 Cantil (long. 1.15m)	
Vía Existente		



SÍMBOLOS

	Intersecciones Especiales		Aparato dilatación
	Señalización vía		Báscula
	Otra de drenaje		Aparato de vías
	Calce escarificador		Topera fin de vía
	Camión Manual Agua		Camión Manual Agua

LÍNEA DE CONEXIÓN:		Vía General 1 (long. 5.800m)		Vía General 2 (long. 5.815m)
		Vía V1S2 (long. 640m)		Vía V2S2 (long. 1.900m)
		Vía V1S2-THM2 (long. 1.161m)		Vía V2S2 - 2 (long. 6.000m)
		Vía V1S2-THM1 (long. 693m)		Vía V2S2 - MSUR1 (long. 954m)
				Vía V2S2 - MSUR2 (long. 1.385m)
				Vía V2S2 - 1 (long. 3.000m)
SECTOR 2:	Muelle Ingeniero Juan Gonzalo			
		MIJG AcNorte (long. 1.15m)		MIJG V2 Cantil (long. 1.15m)
		MIJG V1 AcTin (long. 1.15m)		MIJG V1 CPalos (long. 1.15m)
		MIJG V2 AcTin (long. 1.45m)		MIJG V2 CPalos (long. 1.15m)
		MIJG VBypass (long. 404m)		MIJG AcSur (long. 1.00m)
		MIJG V1 Cantil (long. 1.15m)		
		Vía Existente		



VÍA GENERAL 2
P.K. 0+000 AL 5+555
RENOVADA OCTUBRE 2012

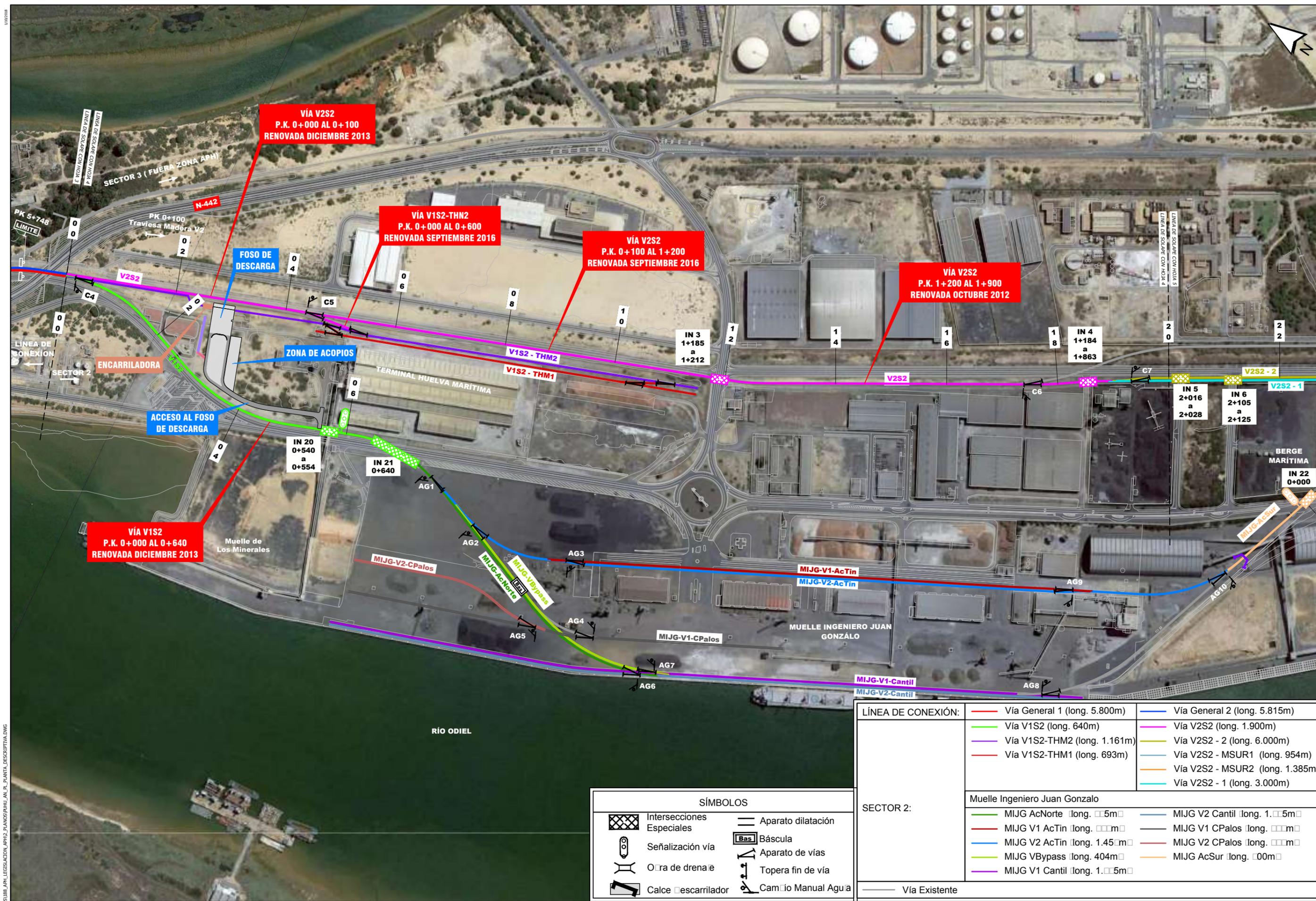
VÍA GENERAL 2
P.K. 5+555 AL 5+815
RENOVADA DICIEMBRE 2013

VÍA GENERAL 1
P.K. 0+000 AL 4+400
RENOVADA OCTUBRE 2012

VÍA GENERAL 1
P.K. 4+400 AL 5+800
RENOVADA DICIEMBRE 2013

SÍMBOLOS	
	Intersecciones Especiales
	Señalización vía
	Otra de drenaje
	Calce escarificador
	Aparato dilatación
	Báscula
	Aparato de vías
	Topera fin de vía
	Camión Manual Agua

LÍNEA DE CONEXIÓN:	Vía General 1 (long. 5.800m)	Vía General 2 (long. 5.815m)
	Vía V1S2 (long. 640m)	Vía V2S2 (long. 1.900m)
	Vía V1S2-THM2 (long. 1.161m)	Vía V2S2 - 2 (long. 6.000m)
	Vía V1S2-THM1 (long. 693m)	Vía V2S2 - MSUR1 (long. 954m)
		Vía V2S2 - MSUR2 (long. 1.385m)
		Vía V2S2 - 1 (long. 3.000m)
SECTOR 2:		
	Muelle Ingeniero Juan Gonzalo	
	MIJG AcNorte (long. 1.15m)	MIJG V2 Cantil (long. 1.15m)
	MIJG V1 AcTin (long. 1.15m)	MIJG V1 CPalos (long. 1.15m)
	MIJG V2 AcTin (long. 1.45m)	MIJG V2 CPalos (long. 1.15m)
	MIJG VBypass (long. 404m)	MIJG AcSur (long. 1.00m)
	MIJG V1 Cantil (long. 1.15m)	
— Vía Existente		



VÍA V2S2
P.K. 0+000 AL 0+100
RENOVADA DICIEMBRE 2013

VÍA V1S2-THN2
P.K. 0+000 AL 0+600
RENOVADA SEPTIEMBRE 2016

VÍA V2S2
P.K. 0+100 AL 1+200
RENOVADA SEPTIEMBRE 2016

VÍA V2S2
P.K. 1+200 AL 1+900
RENOVADA OCTUBRE 2012

VÍA V1S2
P.K. 0+000 AL 0+640
RENOVADA DICIEMBRE 2013

SÍMBOLOS

	Intersecciones Especiales		Aparato dilatación
	Señalización vía		Báscula
	Orificio de drenaje		Aparato de vías
	Calce / Escarificador		Topera fin de vía
			Camión Manual Agua

LÍNEA DE CONEXIÓN:		Vía General 1 (long. 5.800m)		Vía General 2 (long. 5.815m)
		Vía V1S2 (long. 640m)		Vía V2S2 (long. 1.900m)
SECTOR 2:		Vía V1S2-THM2 (long. 1.161m)		Vía V2S2 - 2 (long. 6.000m)
		Vía V1S2-THM1 (long. 693m)		Vía V2S2 - MSUR1 (long. 954m)
				Vía V2S2 - MSUR2 (long. 1.385m)
				Vía V2S2 - 1 (long. 3.000m)
	Muelle Ingeniero Juan Gonzalo			
		MIJG AcNorte (long. 1.15m)		MIJG V2 Cantil (long. 1.15m)
		MIJG V1 AcTin (long. 1.45m)		MIJG V1 CPalos (long. 1.45m)
		MIJG V2 AcTin (long. 1.45m)		MIJG V2 CPalos (long. 1.45m)
		MIJG VBypass (long. 404m)		MIJG AcSur (long. 1.00m)
		MIJG V1 Cantil (long. 1.15m)		
		Vía Existente		



VIA V2S2-2
P.K. 1+900 AL 4+400
RENOVADA SEPTIEMBRE 2014

VIA V2S2-1
P.K. 1+900 AL 4+900
RENOVADA SEPTIEMBRE 2014

VIA V2S2-1
P.K. 3+000 AL 3+700
REHABILITADA SEPTIEMBRE 2014

SÍMBOLOS

	Intersecciones Especiales		Aparato dilatación
	Señalización vía		Báscula
	Obra de drenaje		Aparato de vías
	Calce escarificador		Topera fin de vía
			Camión Manual Agua

LÍNEA DE CONEXIÓN:	Vía General 1 (long. 5.800m)	Vía General 2 (long. 5.815m)
	Vía V1S2 (long. 640m)	Vía V2S2 (long. 1.900m)
	Vía V1S2-THM2 (long. 1.161m)	Vía V2S2 - 2 (long. 6.000m)
	Vía V1S2-THM1 (long. 693m)	Vía V2S2 - MSUR1 (long. 954m)
		Vía V2S2 - MSUR2 (long. 1.385m)
		Vía V2S2 - 1 (long. 3.000m)
SECTOR 2:	Muelle Ingeniero Juan Gonzalo	
	MIJG AcNorte (long. 1.15m)	MIJG V2 Cantil (long. 1.15m)
	MIJG V1 AcTin (long. 1.15m)	MIJG V1 CPalos (long. 1.15m)
	MIJG V2 AcTin (long. 1.45m)	MIJG V2 CPalos (long. 1.15m)
	MIJG VBypass (long. 404m)	MIJG AcSur (long. 1.00m)
	MIJG V1 Cantil (long. 1.15m)	
	Vía Existente	



Vía V2S2-1
P.K. 1+900 AL 4+900
RENOVADA SEPTIEMBRE 2014

Vía V2S2-2
P.K. 4+400 AL 5+200
RENOVADA SEPTIEMBRE 2014

Vía V2S2-2
P.K. 5+200 AL 6+400
RENOVADA SEPTIEMBRE 2016

SÍMBOLOS

	Intersecciones Especiales		Aparato dilatación
	Señalización vía		Báscula
	Obra de drenaje		Aparato de vías
	Calce escarificador		Topera fin de vía
			Camión Manual Agua

LÍNEA DE CONEXIÓN:	Vía General 1 (long. 5.800m)	Vía General 2 (long. 5.815m)
	Vía V1S2 (long. 640m)	Vía V2S2 (long. 1.900m)
	Vía V1S2-THM2 (long. 1.161m)	Vía V2S2 - 2 (long. 6.000m)
	Vía V1S2-THM1 (long. 693m)	Vía V2S2 - MSUR1 (long. 954m)
		Vía V2S2 - MSUR2 (long. 1.385m)
		Vía V2S2 - 1 (long. 3.000m)
SECTOR 2:	Muelle Ingeniero Juan Gonzalo	
	MIJG AcNorte (long. 1.15m)	MIJG V2 Cantil (long. 1.15m)
	MIJG V1 AcTin (long. 1.15m)	MIJG V1 CPalos (long. 1.15m)
	MIJG V2 AcTin (long. 1.45m)	MIJG V2 CPalos (long. 1.15m)
	MIJG VByPass (long. 404m)	MIJG AcSur (long. 1.00m)
	MIJG V1 Cantil (long. 1.15m)	
		Vía Existente

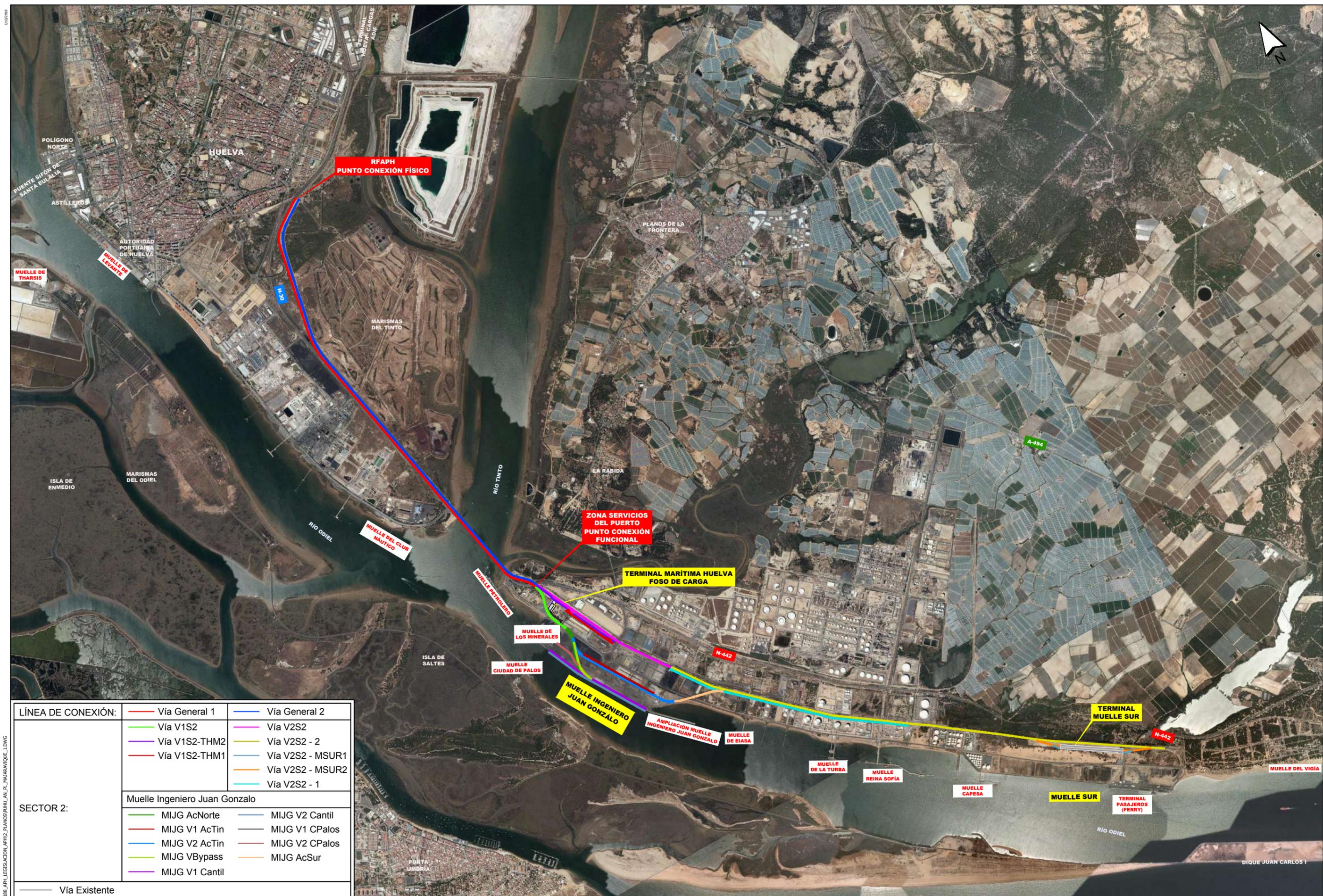


LÍNEA DE SOLAPE CON HOJA 2
LÍNEA DE SOLAPE CON HOJA 6

V:\2_PIEDRABARILES\BIB_APL_LEGISLACION\PIR\2_PLANOS\PIR\AN_PL_PLANTA_DESCRPTIVA.DWG

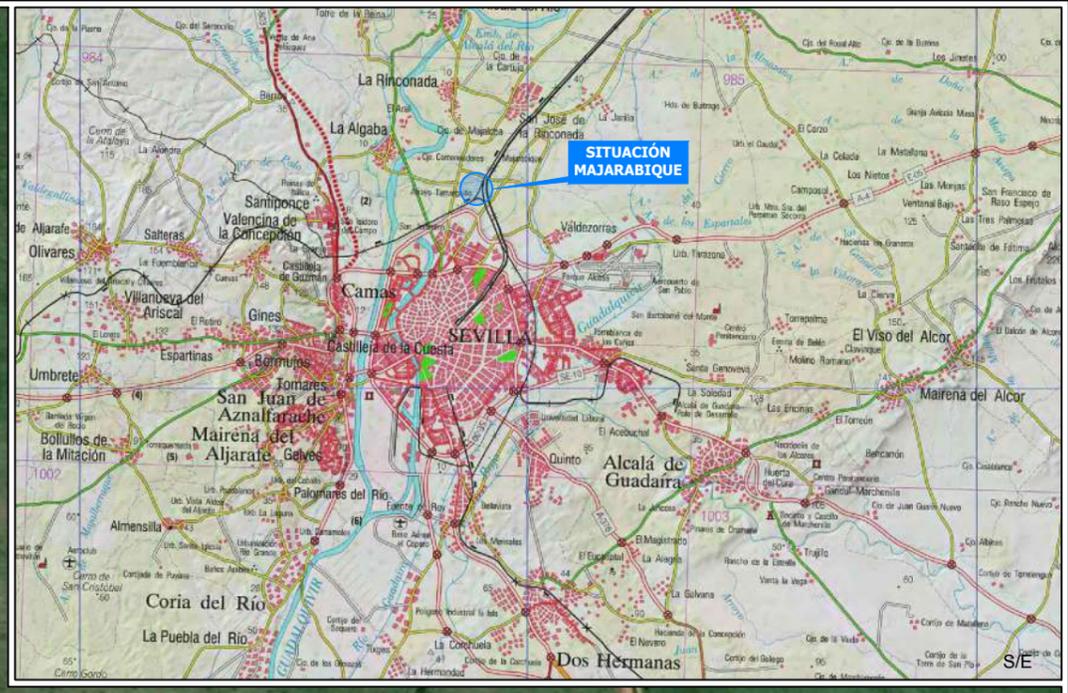
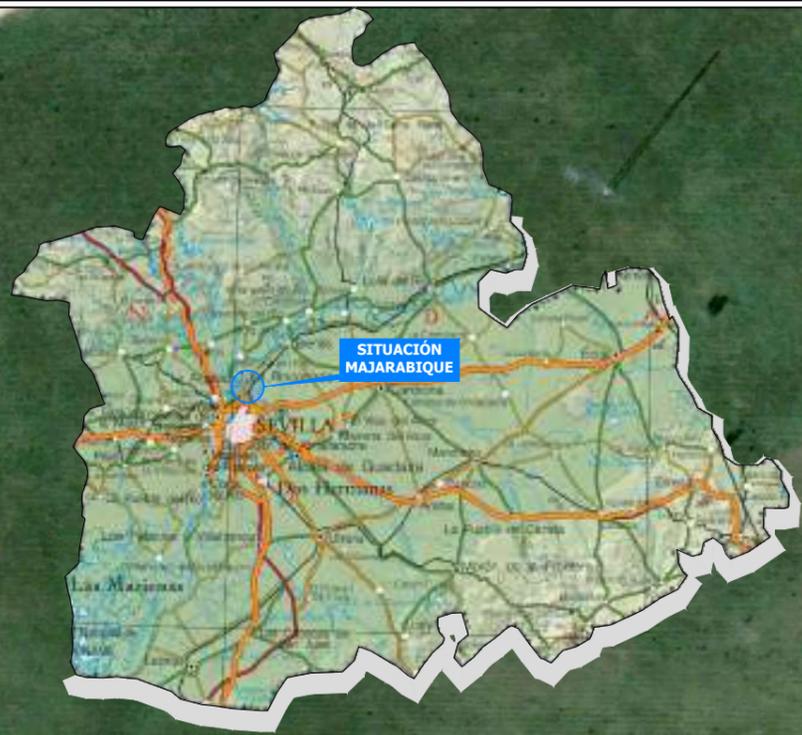
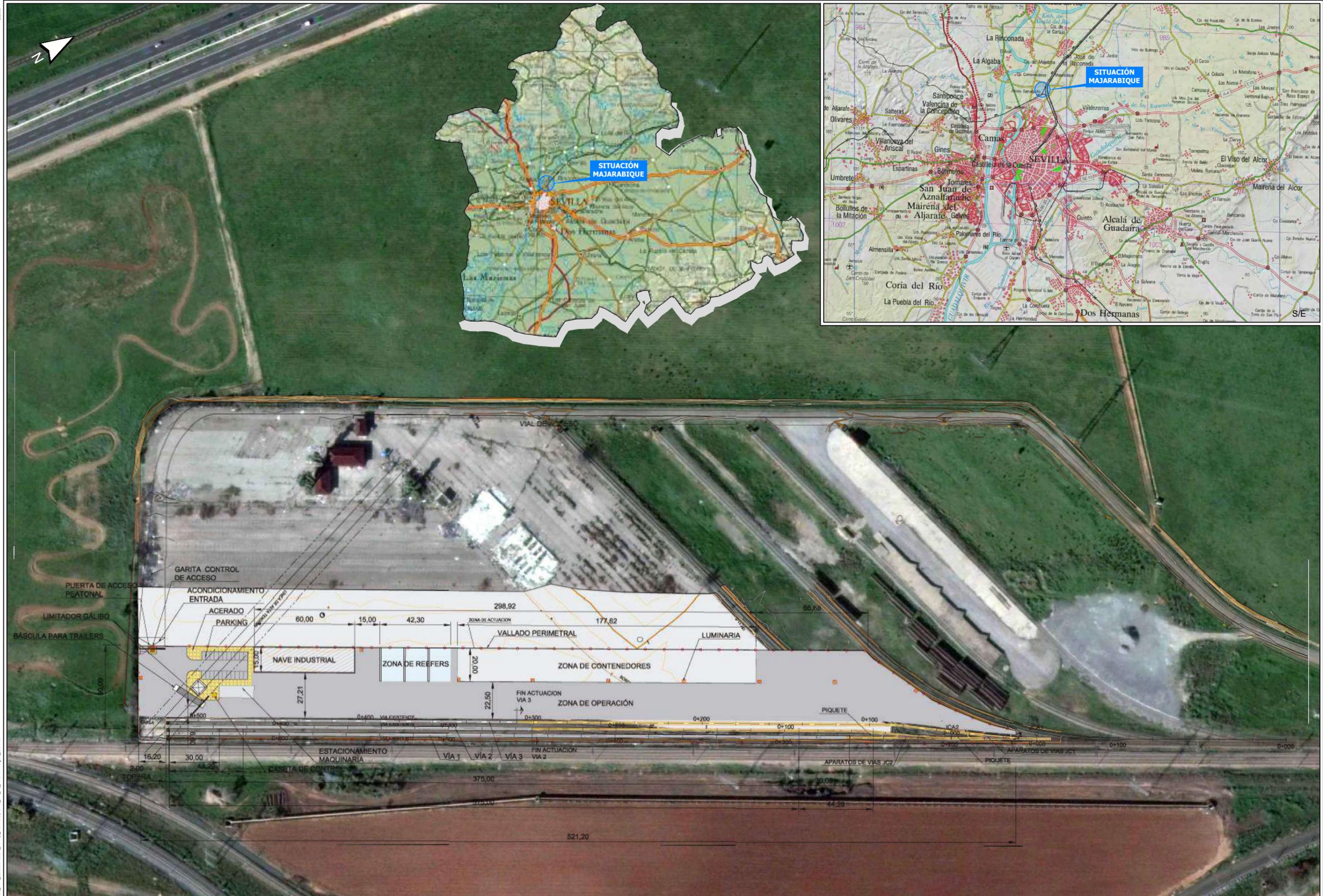
SÍMBOLOS	
	Intersecciones Especiales
	Señalización vía
	Obra de drenaje
	Calce escarificador
	Aparato dilatación
	Báscula
	Aparato de vías
	Topera fin de vía
	Camión Manual Agua

LÍNEA DE CONEXIÓN:	<ul style="list-style-type: none"> Vía General 1 (long. 5.800m) Vía V1S2 (long. 640m) Vía V1S2-THM2 (long. 1.161m) Vía V1S2-THM1 (long. 693m) 	<ul style="list-style-type: none"> Vía General 2 (long. 5.815m) Vía V2S2 (long. 1.900m) Vía V2S2 - 2 (long. 6.000m) Vía V2S2 - MSUR1 (long. 954m) Vía V2S2 - MSUR2 (long. 1.385m) Vía V2S2 - 1 (long. 3.000m)
SECTOR 2:	Muelle Ingeniero Juan Gonzalo <ul style="list-style-type: none"> MIJG AcNorte (long. 115m) MIJG V1 AcTin (long. 110m) MIJG V2 AcTin (long. 145m) MIJG VBypass (long. 404m) MIJG V1 Cantil (long. 115m) MIJG V2 Cantil (long. 115m) MIJG V1 CPalos (long. 110m) MIJG V2 CPalos (long. 110m) MIJG AcSur (long. 100m) 	
	Vía Existente	



LÍNEA DE CONEXIÓN:	— Vía General 1	— Vía General 2
	— Vía V1S2	— Vía V2S2
SECTOR 2:	— Vía V1S2-THM2	— Vía V2S2 - 2
	— Vía V1S2-THM1	— Vía V2S2 - MSUR1
		— Vía V2S2 - MSUR2
		— Vía V2S2 - 1
	Muelle Ingeniero Juan Gonzalo	
	— MIJG AcNorte	— MIJG V2 Cantil
	— MIJG V1 AcTin	— MIJG V1 CPalos
	— MIJG V2 AcTin	— MIJG V2 CPalos
	— MIJG VByPass	— MIJG AcSur
	— MIJG V1 Cantil	
	— Vía Existente	

620007
 V:\2_PROYECTOS\REV18_APL_LEGISLACION_APRIL_RAMOSPUHU_PL_MAJARABIQUE_2.DWG



SEVILLA



HUELVA - CARGAS

COTO DE PALOS

SECTOR 3

FERTIBERIA PALOS

REFINERÍA LA RÁBIDA

CAMPSA 2ª FACTORÍA

I. ARAGONESAS

MUELLE DE GRANELES

RÍO

CONGRASUR

ATLANTIC COPPER S.A.

FMC FORET S.A.

DECAL

TERMINAL SUR DE CONTENEDORES Y PASAJEROS

SECTOR 1

PUNTA DEL SEBO

FORET

FERTIBERIA

TÍNTO

FOSO DE DESCARGA FERROVIARIA

TERMINAL MARÍTIMA DE HUELVA

SECTOR 2

MUELLE CIUDAD DE PALOS

MUELLE I. JUÁN GONZALO

MUELLE REINA SOFÍA

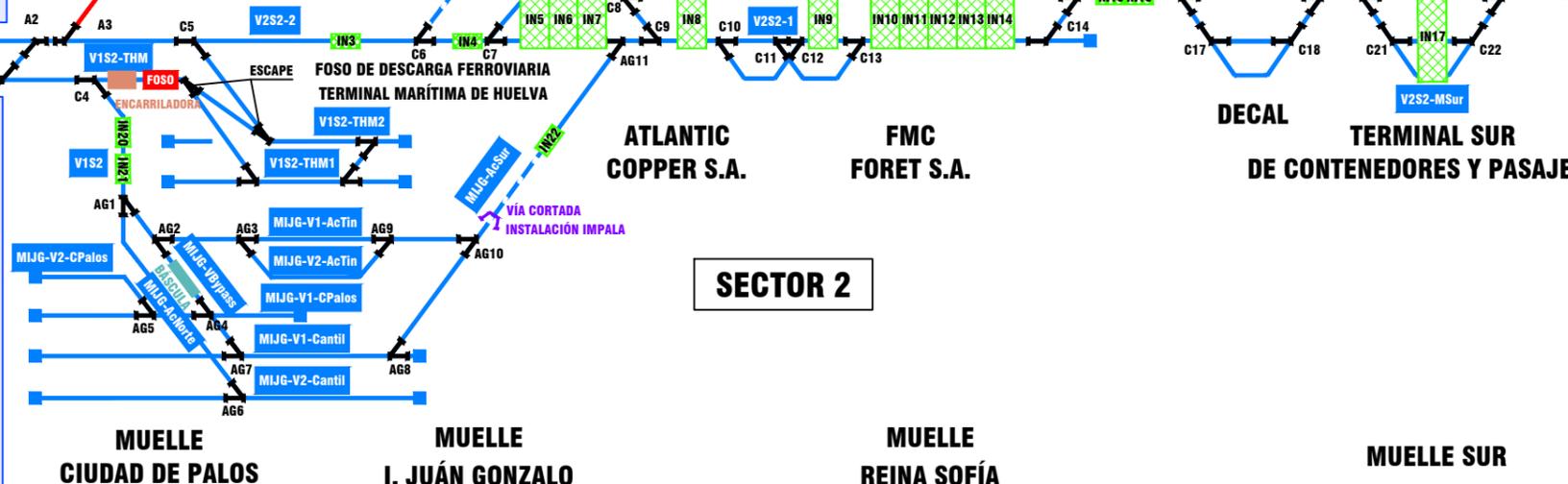
MUELLE SUR

HUELVA - TÉRMINO



RÍA DE HUELVA

TOPERA
FIN VÍA





Puerto de Huelva



Autoridad Portuaria de Huelva



JLRR/JCM/df
21 de diciembre de 2018

Sr. Director de la Autoridad Portuaria de Huelva.

Aprobación del "Informe de la red Ferroviaria del Puerto de Huelva". Dación de cuenta.

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Huelva, en sesión de fecha 20 de diciembre de 2018, a la vista del informe-propuesta emitido por el Director, queda enterado de la resolución del Presidente de fecha 17 de diciembre de 2018, por la que se aprueba el documento "Información de la Red Ferroviaria del Puerto de Huelva (IRF)".

EL PRESIDENTE

Fdo.: José Luis Ramos Rodríguez

EL SECRETARIO

Fdo.: Francisco Javier Capitán Márquez