



CONSIGNA DE CIRCULACIÓN EN LA RED INTERIOR FERROVIARIA DEL PUERTO DE FERROL 2022v1





Organismo: Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao

Fecha de entrada en vigor: Día siguiente al de la comunicación de su aprobación a Adif y empresas operadoras.

Ámbito y plano que lo describe: Red Ferroviaria Interior del Puerto de Ferrol, según se describe en el plano del anexo, del mismo nombre, versión "Julio de 2017"

Anexo (constitutivos de la Consigna): plano de vías, versión "Julio de 2017".

Documentos anulados: ninguno.

*** Antes de la entrada en servicio de la red ferroviaria en el puerto exterior, incluido su acceso, se adaptará la presente consigna o se formulará una específica para recoger la descripción de las características de las nuevas infraestructuras, la utilización de sus instalaciones de seguridad, así como la regulación de la circulación sobre dichas infraestructuras, incluidos los correspondientes esquemas.*

Firman este documento:

- *Elabora: el Responsable de Operaciones de la Autoridad Portuaria: Iago Rouco López*
- *Revisa: el Jefe de Operaciones y Servicios Portuarios de la Autoridad Portuaria: Alejandro Rey Seoane*
- *Aprueba: el Director de la Autoridad Portuaria: Jesús Casás López*

[Documento firmado digitalmente al margen]





CONTROL DE VERSIONES

[Control de versiones:

- v202011: Este documento de Consigna Interior, fue elaborado por el responsable de operaciones, revisado por el jefe de explotación y remitido a PdE para su informe.
- 2022v1: Cambio de Departamento de Explotación a Departamento de Operaciones y Servicios Portuarios. Cambios en las firmas de Jefatura de Departamento y Dirección. Documento adaptado a las observaciones recibidas por parte de PdE.

---fin.]



ÍNDICE

CONTROL DE VERSIONES	3
1 MOTIVACIÓN Y OBJETO	6
2 DOCUMENTOS RELACIONADOS	6
3 INSTALACIONES	6
3.1 LÍNEA DE CONEXIÓN, PUNTOS DE CONEXIÓN FÍSICA Y FUNCIONAL.	6
3.2 RED FERROVIARIA INTERIOR DEL PUERTO DE FERROL	6
4 CIRCULACIÓN	10
4.1 CONDICIONES GENERALES	10
4.1.1 Admisión de circulaciones.	10
4.1.2 Coordinación de la circulación.	10
4.1.3 Gestión de la circulación	10
4.2 CONDICIONES DE CIRCULACIÓN	11
4.2.1 Normas de Circulación.	11
4.2.2 Itinerarios recomendados.	12
4.2.3 Incompatibilidades.	12
4.2.4 Concurrencia con tráfico de otros tipos.	12
5 BLOQUEOS	13
6 OPERACIONES INTERIORES QUE AFECTEN A LA LÍNEA DE CONEXIÓN	13
7 PRESCRIPCIONES GENERALES PARA LOS TRABAJOS	13
8 PERSONAL INTERVINIENTE	13
8.1 RC DE ADIF	14
8.2 RC DE LA APFSC	14
8.3 MAQUINISTA / AGENTE DE CONDUCCIÓN	14
8.4 AUXILIAR DE CIRCULACIÓN / AUXILIAR DE OPERACIONES DE TREN CON ALCANCE DE MANIOBRAS.	14
8.5 ENCARGADO DE LOS TRABAJOS O PILOTO DE SEGURIDAD HABILITADO PARA CONCERTAR TRABAJOS.	14
9 ACCIDENTES O INCIDENTES EN LA CIRCULACIÓN	13
10 OPERACIONES PREVIAS PARA EL ACCESO A VÍA REGULADA	13
11 PRESCRIPCIONES GENERALES	13
11.1 GENERALIDADES	15
11.2 COMUNICACIONES	15





11.3 COORDINACIÓN CON LA POLICÍA PORTUARIA

16

12 ANEXO: PLANO DE VÍAS

17





1 MOTIVACIÓN Y OBJETO

La presente Consigna AO (funcionalidad de instalaciones de la red ferroviaria interior) y CO (desarrollo de procesos de circulación en la red ferroviaria interior), tiene por objeto establecer las características de funcionalidad de la instalación y las normas de circulación, así como las relaciones básicas de coordinación en la circulación hacia el punto de conexión funcional de la línea de conexión entre la Estación de Ferrol y el puerto de Ferrol, que se definirán en la correspondiente Consigna de Conexión.

2 DOCUMENTOS RELACIONADOS

- *Reglamento de Circulación Ferroviaria (en adelante, RCF), Real Decreto 664/2015, de 17 de julio.*
- *Consigna AO/CO n.º 03/21 (“Consigna de Conexión Ferroviaria con el Puerto de Ferrol”) de 23 de abril de 2021.*
- *Libro de Normas de Circulación Ferroviaria en Puertos.*
- *Consigna Serie C 46/16 de ADIF por la que se regula la Comunicación de Tren Dispuesto a Circular*

3 INSTALACIONES

3.1 LÍNEA DE CONEXIÓN, PUNTOS DE CONEXIÓN FÍSICA Y FUNCIONAL.

Las instalaciones ferroviarias del Puerto de Ferrol (es decir, la RFIG administrada por la APFSC) están conectadas con la RFIG administrada por ADIF a través de la línea de conexión descrita y regulada por la consigna serie AO/CO N.º 03/21 “CONSIGNA DE CONEXIÓN FERROVIARIA CON EL PUERTO DE FERROL”. Dicha línea de conexión se sitúa enteramente en la RFIG administrada por ADIF, y termina precisamente en los puntos de conexión física y funcional (coincidentes) detallados en el plano del anexo de esta consigna, a partir de los cuales se inicia la RFIG administrada por la APFSC.

3.2 RED FERROVIARIA INTERIOR DEL PUERTO DE FERROL

El conjunto de vías que componen la Red Ferroviaria Interior del Puerto de Ferrol se detalla en el plano del anexo de esta consigna.

Así, pertenecen a la Red Ferroviaria Interior del Puerto de Ferrol el total de vías que están comprendidas por los límites:

- por el norte: punto de conexión física y funcional donde comienza la RFIG administrada por ADIF
- hacia el sur: el total de las vías, salvo el hecho de que en el “P.K. 0+575,11 de la vía 35” nace la red ferroviaria interior del Arsenal Militar (dependiente del Ministerio de Defensa).





Actualmente la RFPF consta de 5.375,54 m de longitud de vía no electrificada, en ancho ibérico, que da acceso a las terminales ferroviarias de la zona de servicio del Puerto de Ferrol.

En toda la infraestructura de la Red Ferroviaria Interior del Puerto de Ferrol no está instalado ningún sistema de protección del tren.

En toda la infraestructura de la Red Ferroviaria Interior del Puerto de Ferrol no está instalada ninguna señal para el tren.

La descripción de las vías y sus detalles (instalaciones de seguridad, cambios, I.E., etc.) se detalla a continuación que refleja en el plano del anexo de esta consigna

- Acceso:

Compuesto por las vías 1 y 3. Las mismas se extienden desde el punto de conexión física para dar servicio al resto de vías del puerto:

Vías	PARÁMETRO	LIMITACIÓN
1	Velocidad máxima	30 km/h tirando, 20 km/h empujando, 6 km/h en IE
	Carga máxima por eje	22,5 T
	Rampa característica	<15 ‰
	Longitud máxima de los trenes	500 m
	Radio mínimo	250 m
3	Velocidad máxima	30 km/h tirando, 20 km/h empujando, 6 km/h en IE
	Carga máxima por eje	22,5 T
	Rampa característica	<15 ‰
	Longitud máxima de los trenes	500 m
	Radio mínimo	250 m





- Terminal Norte:

Compuesta por las vías 5A, 5B y 5M:

Vías	PARÁMETRO	LIMITACIÓN
5A	Velocidad máxima	6 km/h
	Carga máxima por eje	22,5 T
	Rampa característica	<0,02‰
	Longitud máxima de los trenes	330 m (el restante segmento del tren dispone de estacionamiento en vías 1 ó 3)
	Radio mínimo	190 m
5B	Velocidad máxima	6 km/h
	Carga máxima por eje	22,5 T
	Rampa característica	<0,02‰
	Longitud máxima de los trenes	330 m (el restante segmento del tren dispone de estacionamiento en vías 1 ó 3)
	Radio mínimo	190 m
5M	Velocidad máxima	6 km/h
	Carga máxima por eje	22,5 T
	Rampa característica	<0,02‰
	Longitud máxima de los trenes	Vía ciega contra topera
	Radio mínimo	-

- Vías temporalmente fuera de servicio:

Se trata de las vías 31, 31M, 33 y 35.

Dan servicio al Muelle de Fernández Ladreda (cantil), Muelle del Espigón Exterior (cantil), almacenes de la zona de Fernández Ladreda (fachadas lado tierra) y, finalmente, una de las vías sale del puerto interior hacia el Arsenal de Ferrol (destino único).





Estas vías carecen de mantenimiento en los últimos años por falta de demanda, pero podrían ser puestas en servicio en el plazo de pocos meses si dicha demanda resurgiese.

- Intersecciones especiales

Las intersecciones especiales (en adelante, "IE") están identificadas en el plano del anexo y se detallan a continuación.

- IE "A": Intersección de la vía 1 con el vial de acceso a Cerramiento Norte.
- IE "B", "C" y "D": Intersecciones de la vía 31 con el vial de acceso al Puerto Interior fuera del recinto cerrado del puerto.
- IE "E": Intersección de la vía 31 con la báscula para camiones y se prolonga a lo largo del vial norte de acceso y hasta la rampa ro-ro de Fernández Ladreda.
- IE "F": Intersección de la vía 31 con el vial sur de acceso a Fernández Ladreda.
- IE "G": Intersecciones de la vía 33 con el vial de acceso al Puerto Interior fuera del recinto cerrado del puerto hasta la puerta de entrada 3.
- IE "H": Intersección de la vía 33 con la báscula para camiones.
- IE "I": Intersecciones de la vía 33 con el vial de acceso a Fernández Ladreda en la nave 4.
- IE "J": Intersecciones de la vía 33 con el vial principal del puerto.
- IE "K": Intersecciones de la vía 33 con el vial de acceso a Fernández Ladreda en la nave 1.
- IE "L": Intersecciones de la vía 33 con el vial de acceso a Espigón Exterior.
- IE "M": Intersecciones de la vía 35 con la carretera Porto Graña.
- IE "N": Intersecciones que se extiende a lo largo de toda la vía 35 en su intersección con la carretera Porto Graña hasta su entrada en el Arsenal de Ferrol.

- Puertas de acceso

Existen 4 puertas de acceso, al recinto cerrado del puerto interior de Ferrol, en la RFPF:

- Puerta 1: Puerta doble batiente de acceso de la vía 1, la cual dará acceso dentro del puerto a la Terminal Norte (compuesta por las vías 5A y 5B y 5M).
- Puerta 2: Puerta corredera de acceso de la vía 31.
- Puerta 3: Puerta corredera de acceso de la vía 33.
- Puerta 4: Puerta corredera de acceso de la vía 35.

La apertura y cierre de la puerta 1 es manual dada su ligereza, mientras que las puertas 2 y 3 están motorizadas; la puerta 4 no está motorizada; todas las puertas son controlables por cámaras de vigilancia CCTV.



4 CIRCULACIÓN

4.1 CONDICIONES GENERALES

4.1.1 Admisión de circulaciones.

Sólo se autorizarán circulaciones que hayan sido previamente planificadas y aprobadas por la AP (departamento operaciones o RC del puerto), para lo cual la EF deberá remitir a la AP la información precisa con antelación suficiente (2 semanas) por correo electrónico al RC de la APFSC (ferrocarrilpuertoferrol@apfsc.es) detallando: plan de transporte (fechas y horario), composición del tren, tipo de mercancía (peligrosa o no), operaciones implicadas (servicios conexos dentro del puerto) u otra que pueda requerir la AP.

Las operaciones no se considerarán autorizadas hasta que el RC del puerto así lo exprese por correo electrónico. Todo ello, sin perjuicio del resto de comunicaciones dispuestas por la normativa vigente.

4.1.2 Coordinación de la circulación.

La circulación segura de las maniobras requiere de la coordinación previa entre el personal de circulación de la EF y de la AP que garantice:

- a) La identificación precisa de los trenes y las maniobras en circulación y el conocimiento de sus horarios, paradas y velocidades.
- b) El conocimiento por parte del RC del puerto de las circunstancias particulares de cada tren o maniobra, que habrá de suministrar la EF.
- c) El conocimiento por parte de la EF de las anomalías que pudieran presentar las instalaciones de seguridad.
- d) En todo caso, la EF ha de garantizar que se han realizado las comprobaciones necesarias al tren o maniobra antes de su puesta en circulación.

La EF garantizará que se han realizado las comprobaciones necesarias a la maniobra antes de su puesta en circulación.

La adecuada gestión del tráfico ferroviario requiere que los RC de ADIF y de la APFSC, y la EF, se mantengan permanentemente informados entre sí, siguiendo las instrucciones establecidas por el Puesto de Mando (PM) de Adif.

Además, deberán comunicarse entre sí y al PM cualquier falta de capacidad o anomalía en la línea de conexión.

4.1.3 Gestión de la circulación

La circulación de cualquier tren o maniobra debe ser previamente autorizada por el RC del puerto, el cual debe notificar al maquinista o agente de conducción cualquier





prescripción particular con la que deba circular. Por su parte, es responsabilidad de la EF:

- a) Cumplir 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.
- b) Definir los controles y procedimientos que, de acuerdo con su Sistema de Gestión de la Seguridad y con la normativa reglamentaria de aplicación, deben realizarse al tren o maniobra antes de su puesta en circulación.
- c) Informar al RC del puerto acerca de cualquier anomalía que detecte en la infraestructura o en la circulación de los trenes.

4.2 CONDICIONES DE CIRCULACIÓN

4.2.1 Normas de Circulación.

Las circulaciones por la Red Ferroviaria Interior del Puerto de Ferrol se podrán realizar como maniobra, excepto aquellas circulaciones que se dirijan o provengan de la estación de Ferrol, las cuales podrá circular también como tren.

Las maniobras que se dirijan hacia la estación de Ferrol circularán en condiciones de cumplir lo que ordene la señal de entrada. Si ésta permite el paso, el Maquinista circulará con marcha de maniobras hasta el punto de estacionamiento (límite funcional) que no se rebasará sin la autorización previa de ADIF (RC de la estación de Ferrol o puesto de mando)

Las maniobras que se dirijan al puerto de Ferrol circularán en condiciones de cumplir lo que ordene la señal de entrada si la instalación dispone de ella. Mientras no se disponga de señal de entrada efectuará parada ante la “puerta doble batiente” (ver plano adjunto) y se pondrá en contacto con el RC de la APFSC. El maquinista o agente de conducción no efectuará movimiento alguno hasta recibir las indicaciones que procedan por parte del RC de la APFSC.

A efectos de composición y frenado, la masa, longitud, velocidad máxima y porcentaje de frenado de las circulaciones serán definidas por los AI para cada línea o tramo de línea que administren y en función de sus características específicas, cumpliendo los valores indicados a continuación:

- Los valores máximos de la masa, longitud y velocidad de los trenes de mercancías se determinarán, en función del tipo de composición y de su régimen de frenado, según lo indicado en el artículo 1.5.1.20 del RCF
- Las maniobras circularán siempre bajo las condiciones de marcha especial, con marcha de maniobras (obligación de avanzar con prudencia, sin exceder de 30 km/h si va tirando, o de 20 km/h si va empujando, dispuesto a parar ante cualquier obstáculo visible desde la cabina de conducción o ante una señal de parada)





- Mientras el tren pase por intersecciones especiales, la velocidad está limitada a 6 km/h
- En la Terminal Norte (vías 5A, 5B, 5M), la velocidad está limitada a 6 km/h.

A efectos de composición y frenado se formarán las maniobras como tren TIPO 50 y llevarán las señales de cola previstas para los trenes según determina el artículo 2.1.7.2 del RCF.

Los movimientos de maniobras se realizarán tirando con el vehículo motor en cabeza cumplimentando las condiciones de marcha especial, con marcha de maniobras. 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 personal debidamente habilitado, situado en cabeza en comunicación permanente con el Maquinista.

4.2.2 *Itinerarios recomendados.*

Como norma general se utilizarán las vías 1, 3, 5A, 5B y 5M. Extraordinariamente se podrán utilizar el resto de las vías que componen la Red Ferroviaria Interior del Puerto de Ferrol previo “Proyecto Específico de Operación Ferroviaria” realizado y aprobado por la APFSC a la vista de los datos que se soliciten al operador, y previa ejecución de las obras de reparación y mantenimiento que fueran precisas. En este proyecto podrán reflejarse instrucciones específicas en relación a: dónde realizar la parada las maniobras a espera de las órdenes de los RCs, composición de las maniobras, velocidades, etc.

En relación a la vía 31, dentro del “Proyecto Específico de Operación Ferroviaria” deberán tenerse en cuenta “Dispositivos especiales de control de tráfico por parte de la Policía Portuaria” (por la existencia de Intersecciones Especiales), “Dispositivo especial por concurrencia con operaciones portuarias” (por concurrencia con maniobras de buques, operaciones con mercancías, maquinaria, etc.).

En relación a la vía 31M, dentro del “Proyecto Específico de Operación Ferroviaria” se dispondrá salvo justificación en contrario el acceso a la misma por la vía 33; asimismo, el citado proyecto deberá incluir también “Dispositivos especiales de control de tráfico por parte de la Policía Portuaria” (por la existencia de Intersecciones Especiales).

En relación a la vía 35, dentro del “Proyecto Específico de Operación Ferroviaria” deberán tenerse en cuenta “Dispositivos especiales de control de tráfico por parte de la Policía Portuaria” con la colaboración, en general, de la Policía Local (por la existencia de Intersecciones Especiales); en la elaboración de este proyecto deberá participar el Arsenal Militar, si la operación llegará a afectar a su red.

4.2.3 *Incompatibilidades.*

Como norma general, no se podrán realizar dos maniobras simultáneas en movimiento dentro de la Red Ferroviaria Interior del Puerto de Ferrol. Extraordinariamente se



podrían compatibilizar maniobras según previo “Proyecto Específico de Operación Ferroviaria” realizado y aprobado por la APFSC.

La APFSC puede definir otras incompatibilidades, por razones operativas para la correcta explotación de la Red Ferroviaria Interior del Puerto de Ferrol.

4.2.4 Concurrencia con tráfico de otros tipos.

La APFSC redactará y aprobará, cuando sea necesario, un “Dispositivo especial de control de tráfico por parte de la Policía Portuaria” o un “Dispositivo especial por concurrencia con operaciones portuarias”, cuando el movimiento o presencia de maniobras ferroviarias interfiera en el tráfico rodado (por la existencia de Intersecciones Especiales) o en operaciones portuarias, respectivamente.

5 BLOQUEOS

El bloqueo de la línea de conexión entre la estación de ADIF y el puerto de Ferrol, para la circulación segura de maniobras, requiere establecer una relación de dependencia entre ambas que permita expedir circulaciones de una a otra en condiciones seguras. La relación puede establecerse a través de acuerdos bilaterales o a través del equipamiento de instalaciones diseñadas al efecto.

Dado que la línea de conexión no se encuentra equipada con instalaciones diseñadas al efecto (automáticas), la circulación por la misma se garantiza a través de acuerdos bilaterales (según se prevé en la Consigna de Conexión) entre los RCs de ADIF y de la APFSC para concertar la circulación de trenes y maniobras entre ambos.

El bloqueo nominal que se establece entre la estación de Ferrol y el Puerto de Ferrol es el BLOQUEO TELEFÓNICO.

6 OPERACIONES INTERIORES QUE AFECTEN A LA LÍNEA DE CONEXIÓN

La gestión y la coordinación de las maniobras interiores del puerto de Ferrol se regularán según lo dispuesto en el Capítulo 5 del Libro 3 del RCF y en esta Consigna. En ningún caso se producirán rebases del límite funcional situado en la línea de conexión del puerto de Ferrol sin autorización previa de ADIF

7 PRESCRIPCIONES GENERALES PARA LOS TRABAJOS

Para los trabajos en la Red Ferroviaria Interior del Puerto de Ferrol 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.

En 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, la APFSC 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 gestiona, a condición de que no invadan el punto de conexión funcional (salvo casos excepcionales regulados en el párrafo siguiente).

Excepcionalmente, si se precisase que el tren de trabajos o vagoneta invada la línea de conexión, se obtendrá del RC de ADIF el tiempo concedido para que permanezca en la línea de conexión, el trayecto a seguir y el punto hasta el que está permitida la circulación.

Todo ello, bajo la supervisión escrita del encargado de los trabajos o Piloto de Seguridad habilitado para concertar trabajos.

8 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.

8.1 RC DE ADIF

Las funciones del RC 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 RC de ADIF se entenderán al RC del CTC en el caso de que la estación se encuentre en Mando Central.

8.2 RC DE LA APFSC

Las funciones del RC de la APFSC serán las relativas a la gestión y control, incluida la regulación, de la circulación ferroviaria sobre las infraestructuras de la RFIG administrada por la APFSC.

8.3 MAQUINISTA / AGENTE DE CONDUCCIÓN

Bajo las instrucciones del RC de ADIF y del RC de la APFSC (que pueden ser transmitidas por el auxiliar que acompaña a la maniobra) realiza las operaciones de conducción de vehículos ferroviarios en operaciones asociadas a la de entrada y salida de material rodante del Puerto de Ferrol.

8.4 AUXILIAR DE CIRCULACIÓN / AUXILIAR DE OPERACIONES DE TREN CON ALCANCE DE MANIOBRAS.

Bajo las órdenes directas del RC de ADIF y del RC de la APFSC, acompañando cuando sea necesario al tren o maniobra, ejecuta todas las operaciones relacionadas con los movimientos de las maniobras.





8.5 ENCARGADO DE LOS TRABAJOS O PILOTO DE SEGURIDAD HABILITADO PARA CONCERTAR TRABAJOS.

Personal del AI con la debida habilitación que le faculta, según corresponda, para intervenir en los sistemas de trabajos en intervalo de liberación por tiempo o EVB (“entrega de vía bloqueada”) en la línea de conexión del Puerto de Ferrol o en la red interior del puerto de Ferrol.

9 ACCIDENTES O INCIDENTES EN LA CIRCULACIÓN

En caso de accidente o incidente en la red interior del puerto, el Responsable de Circulación que tenga encomendada la gestión del tramo que corresponda según el lugar del accidente tomará la dirección de los trabajos. La APFSC tomará las medidas oportunas para el restablecimiento del servicio, pudiendo solicitar la cooperación del ADIF en las operaciones de socorro y la liberación de la vía con los medios disponibles a su alcance.

10 OPERACIONES PREVIAS PARA EL ACCESO A VÍA REGULADA

Cualquier circulación que vaya a ser expedida del puerto de Ferrol hacia la red administrada por ADIF deberá cumplir las prescripciones recogidas en el capítulo IX de la consigna AO/CO N° 03/21, de 23 de abril de 2021, de conexión del puerto de Ferrol.

11 PRESCRIPCIONES GENERALES

11.1 GENERALIDADES

El RC, si no existe aviso en contra, encaminará las circulaciones sin ninguna restricción, de acuerdo con el Plan de Transporte y según lo dispuesto por esta Consigna. Podrá variarse el tráfico regular previsto a solicitud de la EF y previa aceptación por parte de la APFSC, siempre que aquélla informe de su intención con la antelación suficiente y aportando la información precisa.

Las averías que se produzcan en Instalaciones de Seguridad de la red interior del puerto tendrán, para su reposición, el tratamiento regulado en el RCF y demás normativa en vigor editada al efecto.

La APFSC asegurará el correcto funcionamiento de las instalaciones a su cargo, ejecutando los procedimientos de mantenimiento correctivo y preventivo que corresponda.

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

11.2 COMUNICACIONES

Todos los telefonemas y notas recogidos en esta Consigna, se inscribirán en el Libro de Telefonemas. A tal efecto, los RC 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 del Gabinete de Circulación de la estación de Ferrol de ADIF o la oficina ferroviaria del puerto o el centro de coordinación y servicios del puerto y, como último recurso, de la telefonía móvil u otro medio de comunicación disponible.

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

11.3 COORDINACIÓN CON LA POLICÍA PORTUARIA

Los Responsables de Circulación de la APFSC requerirán a la Policía Portuaria su colaboración, en los casos que sea necesario, para el control de Intersecciones Especiales.

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





12 ANEXO: PLANO DE VÍAS

