

# **INFORMACIÓN SOBRE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE PASAIA 2016**



**AUTORIDAD PORTUARIA DE PASAIA**

# Información sobre la red ferroviaria del Puerto de Pasaia 2016

---

| REGISTRO DE REVISIONES |                                   |                   |
|------------------------|-----------------------------------|-------------------|
| Revisión               | Causa de los cambios              | Fecha de revisión |
| 1                      | Elaboración inicial del documento | 01/12/2015        |
|                        |                                   |                   |
|                        |                                   |                   |
|                        |                                   |                   |
|                        |                                   |                   |

## ÍNDICE

|         |   |    |
|---------|---|----|
| 1       | INFORMACIÓN GENERAL.....  | 5  |
| 1.1     | INTRODUCCIÓN .....  | 5  |
| 1.2     | ESTATUS DE LA INFORMACIÓN SOBRE LA RED FERROVIARIA .....                        | 5  |
| 1.3     | VALIDEZ DE LA IRFPP.....  | 6  |
| 1.3.1   | PERÍODO DE VALIDEZ DE LA IRFPP .....  | 6  |
| 1.3.2   | PROCESO DE ACTUALIZACIÓN .....  | 6  |
| 1.4     | PUBLICACIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE LA IRFPP.....                                     | 6  |
| 1.5     | SOLICITUD DE INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA DE LA IRFPP .....                       | 6  |
| 2       | CONDICIONES DE ACCESO A LA RED FERROVIARIA .....                                | 7  |
| 2.1     | REQUISITOS GENERALES DE ACCESO.....   | 7  |
| 2.1.1   | LICENCIAS Y HABILITACIONES .....  | 7  |
| 2.1.2   | CERTIFICADO DE SEGURIDAD .....  | 8  |
| 2.1.3   | REQUISITOS PARA LA SOLICITUD DE ADJUDICACIÓN DE CAPACIDAD .....                 | 8  |
| 2.1.4   | RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGUROS.....  | 8  |
| 2.1.5   | CONTRATOS PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS.....                                  | 9  |
| 2.2     | NORMATIVA DE CIRCULACIÓN.....   | 9  |
| 2.3     | TRANSPORTES EXCEPCIONALES.....  | 9  |
| 2.4     | TRANSPORTES DE MERCANCÍAS PELIGROSAS .....                                      | 10 |
| 2.5     | REQUISITOS TÉCNICOS DEL MATERIAL RODANTE .....                                  | 11 |
| 2.6     | REQUISITOS DEL PERSONAL FERROVIARIO.....  | 11 |
| 2.6.1   | HABILITACIONES, CERTIFICADOS Y FORMACIÓN.....                                   | 11 |
| 2.6.2   | IDIOMA.....   | 12 |
| 2.6.3   | INSPECCIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA SOBRE EL PERSONAL.....                     | 12 |
| 3       | RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE PASAIA.....                                       | 13 |
| 3.1     | ÁMBITO DE LA RED FERROVIARIA.....   | 13 |
| 3.1.1   | ACCESO FERROVIARIO.....   | 14 |
| 3.1.2   | ZONAS DE LA RED FERROVIARIA .....   | 14 |
| 3.1.3   | CUADRO DE LONGITUDES Y TIPOS DE VÍA.....  | 16 |
| 3.2     | DESCRIPCIÓN DE LA RED FERROVIARIA.....  | 19 |
| 3.2.1   | IDENTIFICACIÓN DE LA SUPERESTRUCTURA .....                                      | 19 |
| 3.2.1.1 | Tipología de vías.....  | 19 |
| 3.2.1.2 | Ancho de vías.....  | 19 |
| 3.2.2   | PRESTACIONES DE LA RED FERROVIARIA .....  | 19 |
| 3.2.2.1 | Gálibo .....  | 19 |
| 3.2.2.2 | Límite de carga.....  | 20 |
| 3.2.2.3 | Rampas .....  | 20 |
| 3.2.2.4 | Velocidades máximas admisibles .....  | 20 |
| 3.2.2.5 | Longitud máxima de los trenes .....   | 21 |
| 3.2.2.6 | Intersecciones Especiales.....  | 21 |
| 3.2.3   | SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD.....  | 21 |
| 3.2.4   | SISTEMA DE COMUNICACIÓN.....  | 23 |
| 3.3     | NORMATIVA MEDIOAMBIENTAL .....  | 23 |
| 3.4     | MANTENIMIENTO Y OBRAS EN LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE PASAIA.....           | 23 |
| 3.5     | ACCESO A LAS INSTALACIONES FERROPORTUARIAS .....                                | 24 |
| 3.6     | REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRÁFICO FERROVIARIO .....                              | 24 |
| 3.7     | CAPACIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA DE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE PASAIA..... | 25 |

## Información sobre la red ferroviaria del Puerto de Pasaia 2016

---

|       |   |    |
|-------|---|----|
| 3.8   | OCUPACIÓN ACTUAL DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y NIVEL DE CONGESTIÓN.....                                 | 25 |
| 4     | SERVICIOS FERROVIARIOS: SERVICIOS COMPLEMENTARIOS Y AUXILIARES...                                   | 26 |
| 4.1   | SERVICIOS COMPLEMENTARIOS.....  | 26 |
| 4.2   | SERVICIOS AUXILIARES.....   | 26 |
| 4.2.1 | DEFINICIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LOS SERVICIOS AUXILIARES.....   | 26 |
| 5     | RÉGIMEN ECONÓMICO Y TRIBUTARIO.....   | 30 |
| 5.1   | INFORMACIÓN SOBRE CÁNONES Y DEMÁS TASAS EXIGIBLES CON ARREGLO A LA LEY DEL SECTOR FERROVIARIO.....  | 30 |
| 5.2   | TARIFAS POR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS FERROVIARIOS (EJERCICIO 2016)                                | 30 |
| 5.2.1 | TARIFAS POR PRESTACIÓN DE SERVICIOS AUXILIARES (EJERCICIO 2016)....                                 | 30 |
| 5.3   | FACTURACIÓN DE TARIFAS POR PRESTACIÓN DE SERVICIOS FERROVIARIOS ....                                | 30 |
| 6     | ANEXO I: GLOSARIO DE ABREVIATURAS, ACRÓNIMOS Y DEFINICIONES.....                                    | 32 |
| 6.1   | ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS.....   | 32 |
| 6.2   | DEFINICIONES.....   | 32 |
| 7     | ANEXO II: DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA.....  | 35 |
| 7.1   | NORMATIVA EUROPEA:.....   | 35 |
| 7.2   | NORMATIVA ESTATAL:.....   | 35 |
| 8     | ANEXO III: REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN DE LA RED FERROVIARIA INTERIOR DEL PUERTO DE PASAIA(RCPP)..... | 40 |

## 1 INFORMACIÓN GENERAL

### 1.1 INTRODUCCIÓN

El régimen jurídico establecido por la aprobación y entrada en vigor de la LSF bascula en torno a la separación de las actividades que comprenden la explotación de los servicios de transporte ferroviario y la administración de la infraestructura. La visión general del sector ferroviario y de los principales agentes del mismo, así como las principales competencias asignadas, se muestran en la siguiente imagen:

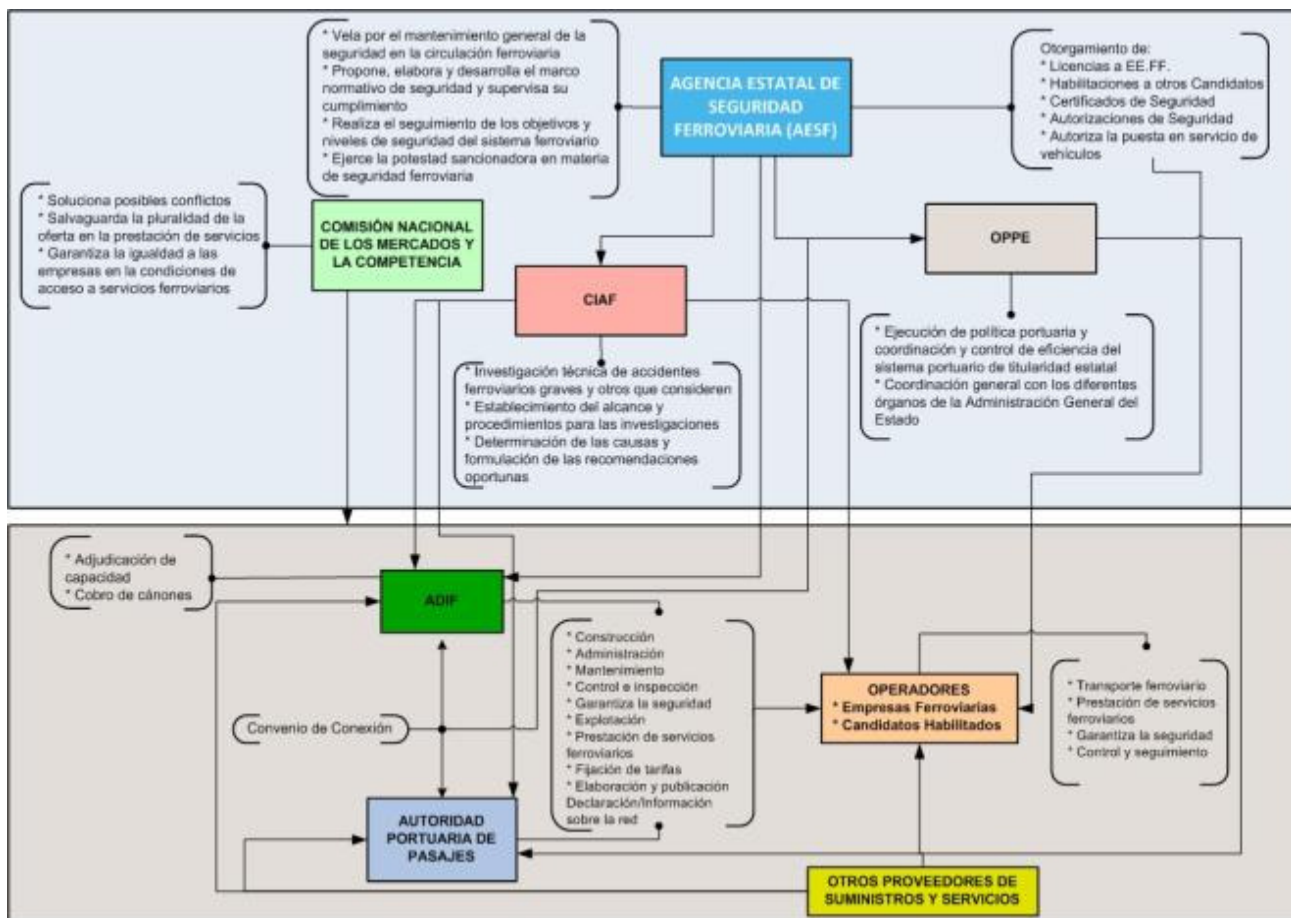


Imagen 1: Visión general del Sector Ferroviario

### 1.2 ESTATUS DE LA INFORMACIÓN SOBRE LA RED FERROVIARIA

La IRFPP tendrá carácter vinculante para las EE.FF. y otros candidatos que quieran acceder a las infraestructuras ferroviarias de la zona de servicio del Puerto de Pasaia para la prestación de servicios de transporte ferroviario, así como para la APP en cuanto a los derechos y deberes que de ella se deriven.

En materia de seguridad y en relación con la circulación ferroviaria y normativa al respecto, la información contenida en la presente IRFPP, lo es únicamente a título informativo, siendo de aplicación, en cualquier caso, lo establecido en el Reglamento de Circulación de la Red Ferroviaria interior del Puerto de Pasaia (en adelante, RCPP) y para todo aquello que no esté expresamente

determinado en el citado reglamento, se estará a lo dispuesto en el Reglamento General de Circulación (en adelante, RGC) y demás normativa vigente.

Se podrán efectuar reclamaciones a la APP, cuando se considere que alguno de los servicios prestados por la APP no se han ajustado a lo que determina la presente IRFPP, o a los niveles de prestación o de calidad establecidos.

## **1.3 VALIDEZ DE LA IRFPP**

### **1.3.1 PERÍODO DE VALIDEZ DE LA IRFPP**

La IRFPP se mantendrá vigente durante el año 2016 y podrá ser actualizada por la APP cuando así lo requieran sus contenidos.

### **1.3.2 PROCESO DE ACTUALIZACIÓN**

Si se produjesen erratas de impresión, dudas de interpretación o ausencias de información en la IRFPP, la APP adoptará las acciones que estime oportunas en cada situación, comunicándoselo a los candidatos afectados. Asimismo, cualquier modificación en la legislación o normativa que afecte a la IRFPP se incorporará a la misma.

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

En todo caso, dichas modificaciones no podrán suponer restricciones o limitaciones de la capacidad adjudicada, salvo que se produzcan circunstancias extraordinarias debidamente acreditadas, presten su consentimiento los adjudicatarios afectados, o formen parte de actuaciones de naturaleza eventual 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 hasta que se incorporen a la publicación ordinaria anual.

## **1.4 PUBLICACIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE LA IRFPP**

La IRFPP se puede consultar en la página web de la APP, [www.pasaiaport.eus](http://www.pasaiaport.eus), en la que estará disponible una versión de la misma en formato PDF o similar. También podrá consultarse en la Declaración sobre la red de Adif, donde será incorporada, de acuerdo a lo establecido en la cláusula novena del Convenio entre Adif, OPPE y la APP, de 4 de abril de 2013, de conexión de las infraestructuras ferroviarias del Puerto Pasaia con la RFIG administrada por el Adif.

## **1.5 SOLICITUD DE INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA DE LA IRFPP**

La APP pone a disposición de las EE.FF. y demás candidatos la siguiente dirección de correo electrónico, a la que se podrán dirigir las empresas para solicitar información complementaria sobre el contenido y alcance de la presente IRFPP:

[app@pasaiaport.eus](mailto:app@pasaiaport.eus)

## 2 CONDICIONES DE ACCESO A LA RED FERROVIARIA

La APP, en su interés de potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril en el ámbito ferropuerto, permitirá el acceso a la red ferroviaria del Puerto de Pasaia para este fin, a las EE.FF. con Licencia de Empresa Ferroviaria en vigor, emitida por la AESF o por la autoridad competente de otro Estado Miembro de la Unión Europea. Se aplicarán los principios de igualdad de trato, transparencia y no discriminación, preservando en todo momento la seguridad en el sistema ferroviario.

Se considera que las EE.FF. son aquellas entidades titulares de una Licencia de Empresa Ferroviaria cuya actividad principal, para el caso del Puerto de Pasaia, 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.

Las EE.FF. y demás candidatos que deseen operar en la red ferroviaria del Puerto de Pasaia deberán estar inscritos en el Registro Especial Ferroviario, dependiente de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (en adelante, AESF).

### 2.1 REQUISITOS GENERALES DE ACCESO

El acceso por una empresa a la red ferroviaria del Puerto de Pasaia debe cumplir lo establecido en la LSF y en su normativa de desarrollo. Los requisitos más importantes a tener en cuenta son los siguientes:

- Estar en posesión de una Licencia de Empresa Ferroviaria o Título Habilitante para otros candidatos distintos de EE.FF.
- Estar en posesión del Certificado de Seguridad necesario para poder circular con su material rodante.
- Tener confirmación de la Adjudicación de la capacidad de la infraestructura necesaria.

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, según la legislación vigente.

Asimismo, el personal ferroviario de las EE.FF. que realicen los transportes, deberá estar debidamente habilitado y certificado para ello.

#### 2.1.1 LICENCIAS Y HABILITACIONES

Las Licencias a las EE.FF. y las Habilitaciones a otros candidatos distintos de las EE.FF. son concedidas por la AESF.

Para las EE.FF. que accedan al Puerto de Pasaia serán necesarias las mismas licencias y las habilitaciones que las requeridas para circular por la RFIG.

Aquellos candidatos y EE.FF. que deseen prestar servicio ferroviario de mercancías en el Puerto de Pasaia deberán de comunicarlo a la APP. La coordinación entre la APP y Adif está especificada en el Convenio de conexión entre Adif, Organismo Público Puertos del Estado y la APP, del 4 de abril de 2013.

### 2.1.2 CERTIFICADO DE SEGURIDAD

El Certificado de Seguridad, por una parte, acredita que la empresa ferroviaria titular dispone de un adecuado sistema de gestión de la seguridad en la circulación. 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.

Los requisitos para su solicitud y otorgamiento se encuentran recogidos en el RD 810/2007, de 22 de junio de 2007, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la RFIG.

El otorgamiento, renovación, modificación y revocación de los certificados de seguridad de las EE.FF. es competencia de la AESF.

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 Empresa Ferroviaria, las habilitaciones exigidas al personal de conducción y al material rodante y cuantas condiciones aparezcan recogidas en la legislación vigente.

### 2.1.3 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 APP, deberán solicitar la correspondiente capacidad a Adif, de acuerdo al procedimiento establecido en la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril.

Todo candidato provisto de Licencia o Habilitación e inscrito en el Registro Especial Ferroviario, puede solicitar capacidad y acceder a la red ferroviaria gestionada por la APP en los términos y condiciones de su Licencia o Habilitación, conforme a lo establecido en la LSF y a lo determinado en esta IRFPP.

Además, 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, en su caso, con la APP.

### 2.1.4 RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGUROS

Las EE.FF., en el momento de iniciar sus actividades ferroviarias, deberán disponer 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 la LSF, así como en el RSF (modificado por la Disposición adicional séptima del Reglamento de Seguridad, RD 810/2007, de 22 de junio).

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). De igual modo cubrirá la muerte o lesión de terceros. También tendrá garantizada la cobertura en el caso del transporte ferroviario de mercancías peligrosas. Los importes y las condiciones de cobertura de Responsabilidad Civil serán los establecidos en la legislación anteriormente indicada, adaptada a la naturaleza de los servicios que se vayan a prestar.

Además, según se recoge en el 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 para 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.



## 2.1.5 CONTRATOS PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS

Las EE.FF. y demás candidatos o empresas habilitadas deberán obtener de la APP el título correspondiente sobre la disponibilidad de espacios y, en su caso, de las instalaciones o medios cuya utilización precisen para la prestación de los Servicios Ferroviarios, prestación que, asimismo, requerirá la obtención de autorización de la Autoridad Portuaria.

Las tarifas por la prestación de servicios de la APP repercutibles a las EE.FF. y demás candidatos o empresas habilitadas, se establecen, de forma general, según se determina en el capítulo correspondiente de esta IRFPP.

## 2.2 NORMATIVA DE CIRCULACIÓN

La APP mantiene un régimen de circulación sobre las infraestructuras ferroviarias existentes en el Puerto de Pasaia, en el que se ha establecido un conjunto de normativa fundamental para la circulación ferroviaria en dicha red, para garantizar una explotación ferroviaria segura y eficiente.

La normativa principal de referencia es la siguiente:

- Reglamento de Circulación de la red ferroviaria interior del Puerto de Pasaia (RCPP).
- Reglamento General de Circulación (RGC), que se aplicará para todo lo que no esté contenido en el RCPP.
- Consignas de Adif de aplicación en las líneas de conexión del Puerto de Pasaia, y sus anexos.

El personal relacionado con la circulación ferroviaria estará obligado a tomar conocimiento de su contenido, en la parte que les afecte, para su cumplimiento en el ejercicio de sus funciones en toda la red ferroviaria del Puerto de Pasaia.

La normativa de circulación directamente relacionada con la red ferroviaria del Puerto de Pasaia, será proporcionada por la APP a las EE.FF., previamente al inicio de sus actividades en dicha red ferroviaria.

De acuerdo con la LSF y el R.D. 810/2007, por el que se aprueba el Reglamento de seguridad, corresponde a la APP y a las entidades que presten servicios ferroviarios sobre ellas, la responsabilidad de la seguridad en la circulación ferroviaria sobre las infraestructuras ferroviarias existentes en el Puerto de Pasaia.

Durante las operaciones ferroviarias realizadas en la red ferroviaria del Puerto de Pasaia, se atenderán las indicaciones que puedan ser dadas por personal de circulación de la APP, por agentes de la Policía Portuaria o por personal de la APP debidamente acreditado, y serán de aplicación las demás normas reglamentarias internas de las EE.FF. y de Adif, para la circulación de trenes y maniobras en las instalaciones ferropuertuarias.

## 2.3 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 APP, teniendo en cuenta las instalaciones ferropuertuarias y el material rodante que se va a utilizar y, una vez examinadas las particularidades de la pieza o unidad de cargamento que se desea transportar.

Los transportes excepcionales en la red ferroviaria del Puerto de de Pasaia están regulados en la Instrucción General nº 2 de Adif.

La disponibilidad de la infraestructura de la red ferroviaria del Puerto de Pasaia para este tipo de transportes, estará condicionada a las dimensiones o masas excepcionales transportadas, por lo que dichos tráficos deberán ser solicitados previamente a su realización, a la APP. Será ésta la que fijará los condicionantes que deban aplicarse en este transporte, en lo que a su competencia se refiere, para autorizarlo, debiendo coordinarse con Adif.

Para obtener información adicional al respecto, consultar con la Unidad de la APP indicada en el Apartado 1.5 del presente documento.

### **2.4 TRANSPORTES DE MERCANCÍAS PELIGROSAS**

Los transportes de mercancías peligrosas son los que se realizan con las materias y objetos cuyo transporte por ferrocarril está regulado por el Reglamento relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID) y se autorizan únicamente en determinadas condiciones.

Son igualmente de aplicación:

- El RD 412/2001 de 20 de abril, por el que se regulan diversos aspectos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.
- La Instrucción General nº 43 de Adif.
- El 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, y 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.
- 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, con especial incidencia en el Capítulo I-4 “Admisión y notificación” y en el Capítulo I-10 “Obligaciones del ferrocarril y de los vehículos en relación con la operación de mercancías peligrosas”.
- Cualquier otra norma que pudiera afectar, como es el caso del transporte de materias y objetos explosivos, al que se le aplican normas adicionales contenidas en el Reglamento de Explosivos (RD 230/1998, de 16 de febrero).

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 para salvaguardar la seguridad de terceros y de las infraestructuras. Estos transportes deberán ser comunicados por las EE.FF., previamente a su realización, a Adif y a la APP.

Para obtener información adicional al respecto, consultar con la Unidad de la APP indicada en el Apartado 1.5 de la presente IRFPP.

## 2.5 REQUISITOS TÉCNICOS DEL MATERIAL RODANTE

El material rodante ferroviario que circule por la red ferroviaria del Puerto de Pasaia tendrá que estar homologado y autorizado según los criterios establecidos en la Orden FOM/233/2006 y en la Orden FOM/167/2015, que modifica la anterior, por la que se regulan las condiciones para la homologación del material rodante ferroviario y de los centros de mantenimiento, y se fijan las cuantías de la tasa por certificación de dicho material.

La APP podrá decidir la paralización de los servicios o actividades ferroviarias 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 red ferroviaria del Puerto de Pasaia.

Las infracciones detectadas 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 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.

Cuando se detecte una infracción por incumplimiento de la normativa vigente, las EE.FF. prestarán todas las facilidades a la APP, al Adif y a la AESF para que se pueda producir una inspección del material rodante. En caso de inhabilitación del material, con carácter correctivo o preventivo, las EE.FF. no tendrán derecho a reclamar por retrasos o daños económicos por esta causa. Asimismo, la APP intentará minimizar el impacto que dichas inspecciones puedan ocasionar en las operaciones de las EE.FF. y demás candidatos habilitados.

## 2.6 REQUISITOS DEL PERSONAL FERROVIARIO

El personal que preste sus servicios en el ámbito de la red ferroviaria del Puerto de Pasaia contará con la cualificación y aptitud suficiente que permita la prestación del servicio ferroviario con las debidas garantías de seguridad y eficiencia.

### 2.6.1 HABILITACIONES, CERTIFICADOS Y FORMACIÓN

En lo que concierne al Puerto de Pasaia:

- El Responsable de Circulación del Puerto y, en su caso, el Auxiliar de Circulación, deben estar en posesión de los correspondientes títulos habilitantes, que les capaciten para ejercer las funciones de circulación específicas de cada uno, en el ámbito de las infraestructuras ferroviarias existentes en el Puerto de Pasaia.

En lo que concierne a las Empresas Ferroviarias:

- Deben justificar que su personal ferroviario relacionado con la seguridad en la circulación, tiene la formación adecuada y los títulos habilitantes correspondientes para ejercer sus funciones, según establece la Orden FOM/2872/2010 y la Orden FOM/679/2015, que modifica la anterior, 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.
- El personal ferroviario de las EE.FF. relacionado con la circulación ferroviaria, está obligado a conocer cualquier normativa en vigor que afecte a sus funciones (RCPP, RGC, consignas, circulares, instrucciones generales, etc.) para aplicarlos de forma correcta y eficiente.

Es competencia del Responsable de Seguridad en la Circulación de cada entidad, disponer de los correspondientes títulos habilitantes para su personal ferroviario, con su vigencia actualizada y su ámbito de acción correspondiente. Será el encargado del otorgamiento, renovación, suspensión y revocación de estos títulos habilitantes.

La formación pertinente y el certificado de aptitud psicofísica, deberán estar expedidos por centros homologados. Para la obtención y mantenimiento de la licencia, certificados de conducción y títulos habilitantes necesarios deberán superarse las correspondientes pruebas teóricas y prácticas y estar en posesión de un certificado de aptitud psicofísica.

### **2.6.2 IDIOMA**

Las comunicaciones relacionadas con la seguridad en la circulación en el ámbito de la red ferroviaria gestionada por la APP se efectuarán en castellano o en euskera.

El personal ferroviario tendrá un nivel de castellano y/o euskera adecuado para permitirle comunicarse de manera fluida y eficaz en situaciones normales, irregulares y de emergencia.

### **2.6.3 INSPECCIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA SOBRE EL PERSONAL**

La APP podrá requerir al personal ferroviario relacionado con la seguridad en la circulación ferroviaria de las EE.FF. y demás candidatos habilitados, que acrediten estar en posesión de los correspondientes títulos habilitantes establecidos en la legislación vigente, que les facultan para realizar las funciones que desempeñan.

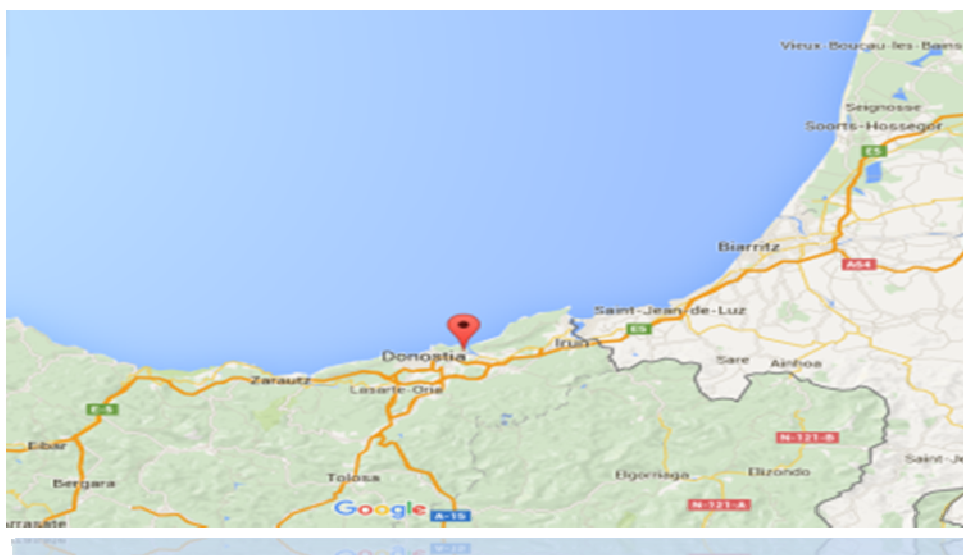
Cada infracción por incumplimiento de las normas detectada, dará lugar al inicio del correspondiente expediente sancionador, según se establece en el Título VII (Régimen sancionador y de inspección) de la LSF.

Cuando se produzca una infracción, las EE.FF. deberán prestar todas las facilidades a la APP y a Adif, para que se pueda llevar a cabo una inspección del personal. En caso de inhabilitación de personal, con carácter correctivo o preventivo, las EE.FF. no tendrán derecho a reclamar por retrasos o daños económicos, por esta causa. La APP intentará minimizar el impacto que dichas inspecciones puedan ocasionar en las operaciones de las EE.FF.

## 3 RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE PASAIA

### 3.1 ÁMBITO DE LA RED FERROVIARIA

El Puerto de Pasaia se encuentra ubicado en un enclave geoestratégico en el Norte de España: en la parte más cercana a la frontera Francesa, dentro de la Cornisa Cantábrica:



### 3.1.1 ACCESO FERROVIARIO

La red ferroviaria del Puerto de Pasaia se establece física y funcionalmente a partir de la conexión de la infraestructura ferroviaria interior del Puerto de Pasaia con la RFIG administrada por Adif, línea Hendaya a Madrid-Chamartín, teniendo establecidos cuatro puntos de conexión, y según las consignas en vigor, “*Consigna CO nº 622 Pasaia, de fecha 15 de marzo 2013, Línea Hendaya a Madrid Chamartín. Conexión ferroviaria con Puerto de: Pasaia y sus Anexos*” y “*Consigna serie CO nº623 Lezo - Rentería, de fecha 15 de marzo 2013, Línea Hendaya a Madrid Chamartín. Conexión ferroviaria con Puerto de: Lezo - Rentería y sus Anexos*”.

#### Estación de Pasaia:

Por el lado de Irún:

- A través de la aguja 10 de la línea 100 Hendaya a Madrid Chamartín, Pk 628/323 y 628/088.
- A través de la aguja 24, Pk 627/588.
- Punto de conexión física y funcional: Puertas de acceso al Puerto, Pk 628/323 y 628/088 de esta línea, a la vía 20 y la vía 10, respectivamente, de la red ferroviaria del Puerto de Pasaia.

Por el lado de Madrid:

- A través de la aguja 11, Pk 627/608
- Punto de conexión física y funcional: Puertas de acceso al Puerto, Pk 627/588 de esta línea, a la vía 12 de la red ferroviaria del Puerto de Pasaia.

#### Estación de Lezo - Rentería:

- A través de la aguja T34a, Pk 629/708.
- Punto de conexión física y funcional: Puertas de acceso al Puerto de Pasaia, Pk 629/619 de esta línea, a la vía 30 de la red ferroviaria del Puerto de Pasaia.

Los puntos de conexión física coinciden con los puntos de conexión funcional, que delimitan el ámbito de actuación del Responsable de Circulación de la estación de Pasaia de Adif y del Responsable de Circulación del Puerto de la APP.

### 3.1.2 ZONAS DE LA RED FERROVIARIA

La red ferroviaria del Puerto de Pasaia tiene una longitud total de 11.074 m, más el tramo del túnel en la estación de Lezo - Rentería, e incluyendo los tramos de conexión con la RFIG de Adif.

La red ferroviaria del Puerto de Pasaia tiene acceso a las siguientes dársenas o muelles, a través de vías de primer, segundo y tercer orden, según su nivel de utilización, siendo las de primer orden las de mayor utilización (ver imágenes 2 y 3):

- **Dársena de la Herrera:** Se le da servicio desde el acceso al Puerto por la Estación de Pasaia mediante la vía 1, cuyo tramo hábil tiene una longitud de 1557 m.

En su primer tramo comprende un haz de vías compuesto por las siguientes vías:

- Vía 10, longitud 363 m.
- Vía 11, longitud 350 m.

Se comunica con los Muelles del Reloj y de Buenavista mediante la vía 2, con una longitud de 232 m.

- **Muelle Del Reloj:** Tiene su acceso desde la vía 2 (232 m) por la vía 3, con una longitud en el tramo hacia este muelle de 405 m.
- **Muelle de Buenavista:** Se accede a él desde el Muelle del Reloj por medio de un tramo de la vía 3 de 140 m de longitud.

El acceso directo se hace por la vía 7, que recorre el muelle a lo largo de 915 m.

El muelle comprende también:

- La vía 8, en desuso, a la que se accede por tres pasos desde la citada vía 7, de 850 m.
- La vía 6, también en desuso, a la que se accede desde el tramo de conexión de la vía 3 con el muelle, y que tiene una longitud de 205 m.

- **Muelle Molinao:** La instalación tiene su acceso desde el Muelle de Buenavista, el Reloj o la Dársena de la Herrera, mediante un haz de dos vías de las siguientes características:

- La vía 7, de 915 m.
- La vía 5, con una longitud de 714 m.

Ambas vías están conectadas por una vía en desuso, la 9, con 125 m de longitud, y desembocan en la vía 13, que da acceso directo al Muelle Molinao. Esta vía mide 300 m en su tramo hábil.

- **Muelle Capuchinos:** La instalación tiene su acceso desde la entrada al puerto por la vía 1, en uno de sus tramos de tercer orden, que parte desde el acceso de Antxo Molinao.

Esta vía se une a la 14, que da acceso directo al Muelle, y cuya longitud es de 418 m.

- **Muelles Lezo 1, Lezo 2 y Lezo 3:** estas instalaciones tienen su acceso desde Antxo-Molinao y Lezo, por medio de la vía 20, de 1773 m de longitud. Se diferencian en ella tres tramos, 515 m de primer orden, 798 m de segundo orden y 460 m de tercer orden.

La instalación comprende dos haces de vías de las siguientes características:

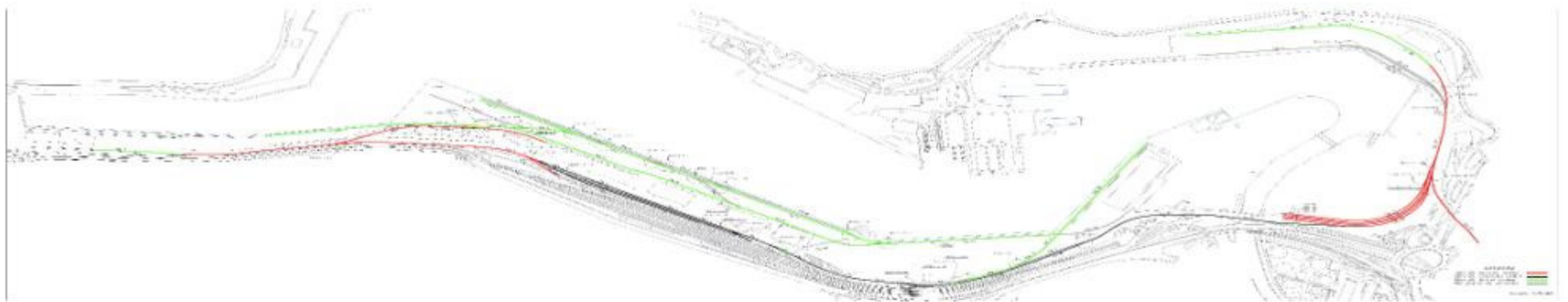
- Primer haz, compuesto por vías de primer orden (antes de llegar a Lezo 1):
  - Vía 21, 319 m.
  - Vía 16, 329 m.
  - Vía 15, 324 m.
  - Vía 22, 121 m.
- Segundo haz, en desuso (en Lezo 2):
  - Vía 19, 143 m.
  - Vía 18, 221 m.
  - Vía 17, 474 m.

### 3.1.3 CUADRO DE LONGITUDES Y TIPOS DE VÍA

| Longitudes en metros |                       |                      |                       |                   |       |
|----------------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|-------------------|-------|
| Número               | Tipo de vía           |                      |                       | Fuera de servicio | Total |
|                      | 1 <sup>er</sup> Orden | 2 <sup>o</sup> orden | 3 <sup>er</sup> Orden |                   |       |
| Vía 1                | 630                   | 700                  | 227                   | 200               | 1.757 |
| Vía 2                | 395                   |                      |                       |                   | 395   |
| Vía 3                |                       |                      | 545                   |                   | 545   |
| Vía 5                |                       |                      | 714                   |                   | 714   |
| Vía 6                |                       |                      |                       | 205               | 205   |
| Vía 7                |                       |                      | 915                   |                   | 915   |
| Vía 8                |                       |                      |                       | 850               | 850   |
| Vía 9                |                       |                      |                       | 125               | 125   |
| Vía 10               |                       | 363                  |                       |                   | 363   |
| Vía 11               |                       | 280                  |                       | 70                | 350   |
| Vía 12               | 90                    |                      |                       |                   | 90    |
| Vía 13               |                       |                      | 300                   | 125               | 425   |
| Vía 14               |                       |                      | 418                   |                   | 418   |
| Vía 15               | 324                   |                      |                       |                   | 324   |
| Vía 16               | 329                   |                      |                       |                   | 329   |
| Vía 17               |                       |                      |                       | 474               | 474   |
| Vía 18               |                       |                      |                       | 221               | 221   |
| Vía 19               |                       |                      |                       | 143               | 143   |
| Vía 20               | 515                   | 798                  | 460                   |                   | 1.773 |
| Vía 21               | 319                   |                      |                       |                   | 319   |
| Vía 22               | 121                   |                      |                       |                   | 121   |
| Vía 23               | 220                   |                      |                       |                   | 220   |
| Vía 30               | 220 + Túnel 380       |                      |                       |                   | 600   |

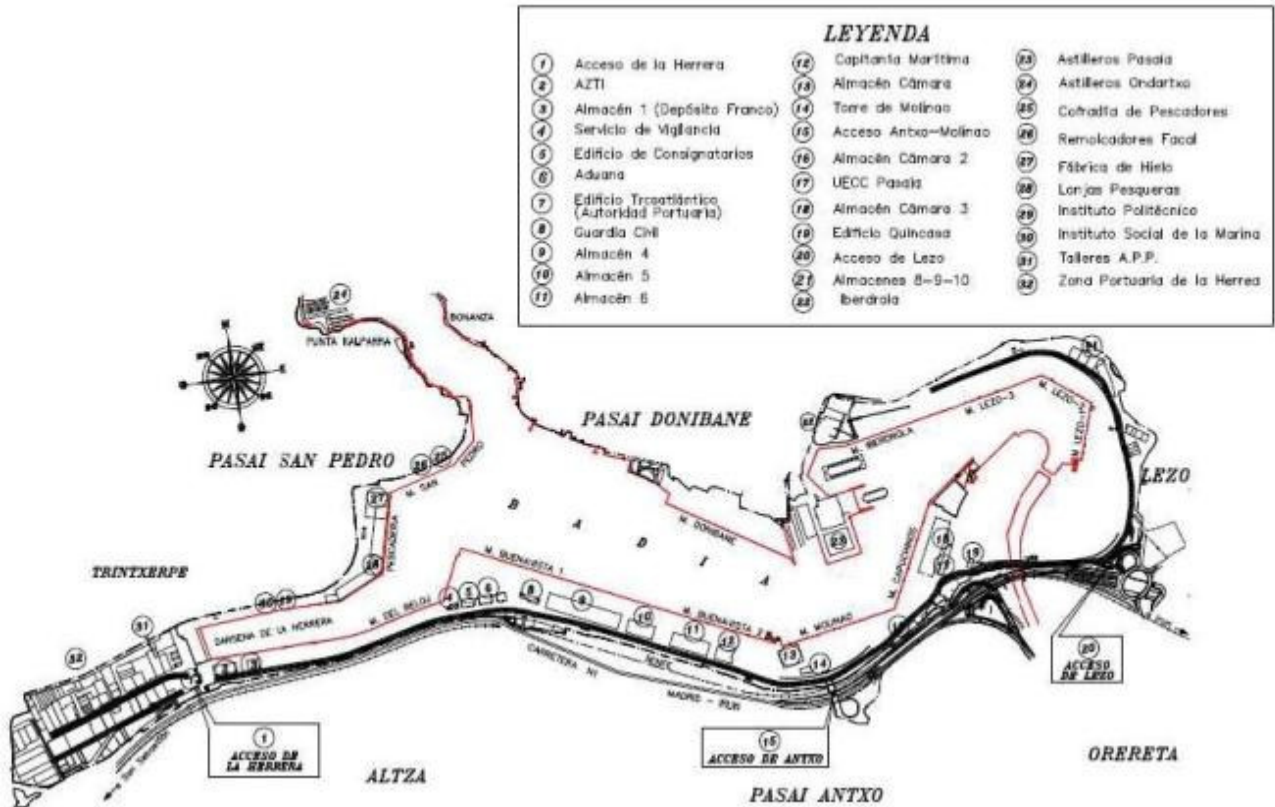


## Información sobre la red ferroviaria del Puerto de Pasaia 2016



**Imagen 2: Plano General de Vías del Puerto de Pasaia**

## Información sobre la red ferroviaria del Puerto de Pasaia 2016



**Imagen 3: Plano General de Instalaciones del Puerto de Pasaia**

## **3.2 DESCRIPCIÓN DE LA RED FERROVIARIA**

### **3.2.1 IDENTIFICACIÓN DE LA SUPERESTRUCTURA**

#### **3.2.1.1 TIPOLOGÍA DE VÍAS**

La red ferroviaria del Puerto de Pasaia está compuesta por vías no electrificadas.

La superestructura de la red ferroviaria del Puerto de Pasaia está formada por tramos que se encuentran embebidos en placa de hormigón.

El carril es tipo PHOENIX. Gran parte de la composición se ha ido adaptando a partir del año 2009, a carril tipo UIC de 54 kg/m, con contracarril formado por UPN de 160.

El radio menor de las placas de vías es de 120 m en el Muelle de Lezo 3.

#### **3.2.1.2 ANCHO DE VÍAS**

La red ferroviaria gestionada por la APP en el Puerto de Pasaia está compuesta de vías de tráfico de mercancías con el ancho de vía ibérico (1.668 mm).

### **3.2.2 PRESTACIONES DE LA RED FERROVIARIA**

#### **3.2.2.1 GÁLIBO**

En la Instrucción General nº 66, Normativa de Cargamento, de Adif, se fijan las normas que han de cumplir las EE.FF. para el acondicionamiento de los cargamentos dentro de las dimensiones del gálibo y se recogen las especificaciones aplicables para los Transportes Excepcionales. En particular, las dimensiones del cargamento y las condiciones de la infraestructura que generan la consideración de un tráfico bajo este epígrafe se recogen en la Instrucción General nº 2 o en su defecto la que esté vigente.

En la Imagen 4 de 'Gálibo de Ancho Ibérico' se incluye el esquema gráfico del gálibo aplicable en la red ferroviaria del Puerto de Pasaia, con el contorno de referencia de las partes altas y bajas del gálibo, según lo establecido en la Orden FOM/1630/2015, de 14 de julio, por la que se aprueba la «Instrucción ferroviaria de gálivos».

Cuando las EE.FF. estén interesadas en la circulación de trenes con gálibo superior al admitido, deberán presentar una descripción detallada del material rodante a utilizar y de la mercancía a transportar en una solicitud a la APP y, en su caso, a Adif. Estas efectuarán un estudio específico del itinerario deseado para considerar la viabilidad del transporte solicitado y la decisión acordada, se la comunicarán a la empresa ferroviaria peticionaria del transporte.

Para obtener información adicional al respecto, consultar con la Unidad de la APP indicada en el Apartado 1.5 de la presente IRFPP.

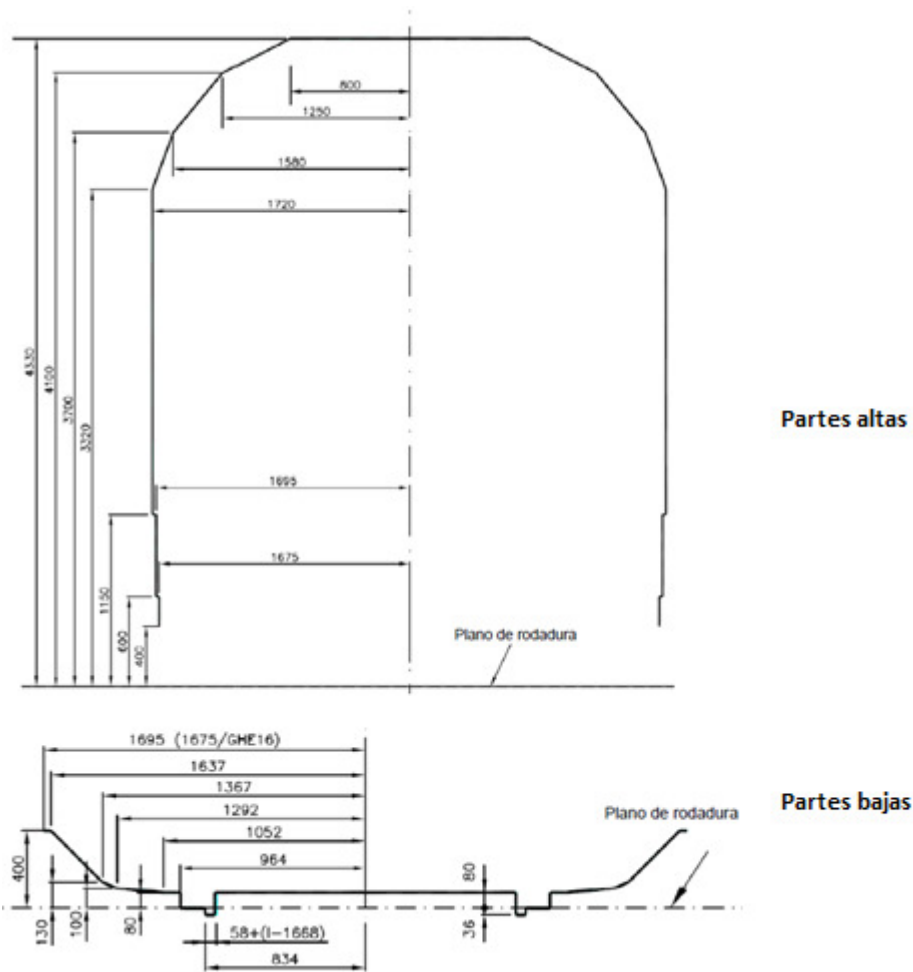


Imagen 4: Gálibo de Ancho Ibérico

### 3.2.2.2 LÍMITE DE CARGA

Las cargas máximas permitidas en la red ferroviaria del Puerto de Pasaia son las mismas que en la Red de Adif y que a continuación se informan, salvo en el Paso Ferroviario del puente-ría de Oiartzun, en el que está limitada a dos vagones de 4 ejes y 200 kN por eje.

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

### 3.2.2.3 RAMPAS

La pendiente máxima en la red ferroviaria del Puerto de Pasaia es del 1.15%, que corresponde al tramo de vía que une la zona de Lezo con el resto de los Muelles comerciales, y a lo largo de 140 m de longitud.

En el resto de la red ferroviaria, no existen rampas ni pendientes que sean significativas para el recorrido de las composiciones ferroviarias por su red.

### 3.2.2.4 VELOCIDADES MÁXIMAS ADMISIBLES

La velocidad máxima de circulación de las composiciones ferroviarias en la red ferroviaria interior del Puerto de Pasaia no excederá de 10 Km/h tirando, y 5 km/h empujando.

### 3.2.2.5 LONGITUD MÁXIMA DE LOS TRENES

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

La longitud máxima de los trenes de mercancías en la zona de servicio del Puerto de Pasaia viene dada por la limitación establecida por Adif, relativa a la longitud de trenes de mercancías en la RFIG de la Estación de Lezo - Rentería y se establece en 500 metros.

Por encima de esta longitud, la disponibilidad del servicio se encontrará condicionada a su autorización de circulación por parte de la APP, previo aviso por parte de las EE.FF. y de Adif.

### 3.2.2.6 INTERSECCIONES ESPECIALES

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

Las vías ferroviarias en el interior del Puerto de Pasaia no disponen de plataforma reservada para la circulación de trenes, compartiendo la plataforma con la red viaria. Estas intersecciones especiales no tienen ningún tipo de señalización ferroviaria.

### 3.2.3 SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD

En la red ferroviaria interior del Puerto de Pasaia, el establecimiento de los itinerarios correspondientes para la circulación ferroviaria en los cambios manuales existentes, se efectúa mediante la transmisión de la posición de agujas en los cambios de forma mecánica, actuándose de forma manual por el personal de circulación correspondiente; asegurándose, por medio del conocimiento permanente del Responsable de Circulación del Puerto, de la situación de los trenes, de la autorización dada al personal de conducción y del aviso de llegada y salida de los trenes por parte de Adif y de la APP.

La red ferroviaria interior del Puerto de Pasaia dispone de los siguientes desvíos con accionamiento manual, que permiten la conexión entre las distintas vías de dicha red (ver imagen 2):

| Nº de cambio    | Vía directa | Vía desviada |
|-----------------|-------------|--------------|
| Cambio 1-2      | 1           | 2            |
| Cambio Algeposa | 2           | 3            |
| Cambio 3-2      | 3           | 2            |
| Cambio 3-5      | 3           | 5            |
| Cambio 3-6      | 3           | 6            |
| Cambio 7-3      | 7           | 3            |
| Cambio 8-7a     | 8           | 7            |
| Cambio 7-8a     | 7           | 8            |
| Cambio 7-8      | 7           | 8            |

## Información sobre la red ferroviaria del Puerto de Pasaia 2016

| Nº de cambio  | Vía directa | Vía desviada |
|---------------|-------------|--------------|
| Cambio 8-7    | 8           | 7            |
| Cambio 7-9    | 7           | 9            |
| Cambio 8-7b   | 8           | 7            |
| Cambio 7-8b   | 7           | 8            |
| Cambio 5-9    | 5           | 9            |
| Cambio 7-8c   | 7           | 8            |
| Cambio 13-7   | 13          | 7            |
| Cambio 1-12   | 1           | 12           |
| Cambio 1-10   | 1           | 10           |
| Cambio 10-11a | 10          | 11           |
| Cambio 11-10  | 11          | 10           |
| Cambio 10-11  | 10          | 11           |
| Cambio 1-10a  | 1           | 10           |
| Cambio 10-1   | 10          | 1            |
| Cambio 1-13   | 1           | 13           |
| Cambio 1-20a  | 1           | 20           |
| Cambio 20-1a  | 20          | 1            |
| Cambio 20-1b  | 20          | 1            |
| Cambio 1-20b  | 1           | 20           |
| Cambio 1-14   | 1           | 14           |
| Cambio 20-1c  | 20          | 1            |
| Cambio 20-15  | 20          | 15           |
| Cambio 16-21  | 16          | 21           |
| Cambio 20-30  | 20          | 30           |
| Cambio 20-16  | 20          | 16           |
| Cambio 20-18  | 20          | 18           |
| Cambio 18-19  | 18          | 19           |
| Cambio 18-17  | 18          | 17           |
| Cambio 17-18  | 17          | 18           |

En las intersecciones especiales, la Policía Portuaria procede al corte de circulación de la carretera, realizando las comprobaciones correspondientes y asegurándose que la vía está libre, llamando la atención de las personas o vehículos que pudieran estar sobre la vía, con la intención de pasar o que invadan el gálibo de libre paso de las composiciones ferroviarias.

La Policía Portuaria vela de forma continua para que la zona de gálibo ferroviario esté libre de obstáculos que impidan la circulación ferroviaria y, de forma particular, la Policía Portuaria vela por la vigilancia y la protección de todas las intersecciones especiales de la red ferroviaria interior del Puerto.

En las intersecciones especiales la Policía Portuaria efectuará cortes de tráfico viales en las zonas asignadas, según los orígenes/destinos de las circulaciones ferroviarias.

En cuanto a señalización manual o fija, cabe reseñar que no se dispone de ninguna en particular en el Puerto.

### **3.2.4 SISTEMA DE COMUNICACIÓN**

Los sistemas de comunicación utilizados, durante la circulación de los trenes en la red ferroviaria del Puerto de Pasaia, entre la APP, Adif y el personal de conducción de las EE.FF., son los siguientes:

- Radio.
- 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.

### **3.3 NORMATIVA MEDIOAMBIENTAL**

La normativa medioambiental vigente en el Estado español, que le sea de aplicación, será de obligatorio cumplimiento por las EE.FF. y otros candidatos Habilitados, en toda la red ferroviaria del Puerto de Pasaia, especialmente en materia de control de incendios, contaminación acústica, emisiones de humos, mercancías peligrosas, etc. En caso de incumplimiento medioambiental, la APP podrá adoptar las 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" de la APP que establece las actuaciones para combatir el origen de la situación de emergencia, y mitigar sus consecuencias sobre las personas, los bienes y el medio ambiente, así como el restablecimiento del servicio normal lo antes posible, respetando siempre las condiciones mínimas de seguridad.

### **3.4 MANTENIMIENTO Y OBRAS EN LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE PASAIA**

La APP puede realizar labores de mantenimiento de las infraestructuras en servicio, así como obras de mejora y ampliación de su red ferroviaria. Sin embargo, la realización de dichos trabajos puede conllevar restricciones inevitables en el tráfico ferroviario. Cuando este tráfico tenga irremediablemente que verse afectado por dichas obras, la APP procurará producir las menores perturbaciones posibles y promoverá mejoras en la infraestructura que redundarán en un mejor servicio por parte de la misma.

En los casos en que resulte imposible que el tráfico ferroviario no sufra alteraciones considerables, Adif, las EE.FF. y demás candidatos habilitados tienen derecho a recibir una información precisa de las repercusiones significativas que pudieran producirse en los surcos adjudicados.

Los trabajos que se realicen de mantenimiento y conservación de las instalaciones ferroviarias del Puerto de Pasaia son comunicados por los responsables de los mismos al Departamento de Explotación de la APP, previamente a la ejecución de los mismos. De esta forma, la APP coordina la realización de los trabajos, así como el control del tráfico ferroviario sobre las zonas afectadas por el mantenimiento y obras que se realicen, e informa oportunamente a los interesados.

Cuando los trabajos que se realizan puedan afectar al tráfico regulado por Adif, la APP notificará oportunamente dicha situación a los responsables correspondientes de Adif.

Sin el establecimiento formal de las oportunas comunicaciones y coordinaciones, no se llevarán a cabo los trabajos estipulados.

Asimismo, la finalización de los trabajos y la reanudación de la circulación ferroviaria, también serán comunicados a los interesados por la APP: Adif, EE.FF., otros candidatos habilitados, etc.

### **3.5 ACCESO A LAS INSTALACIONES FERROPORTUARIAS**

La APP facilitará, de modo no discriminatorio, a todas las empresas ferroviarias y a los demás candidatos el acceso ferroviario, a las instalaciones del Puerto y a los servicios que se prestan en él. De tal modo que facilitará la entrada de una composición ferroviaria de mercancías desde las vías de la Red Ferroviaria de Adif a las de la red ferroviaria del Puerto de Pasaia, así como la incorporación de una composición ferroviaria, desde una de las vías de la red ferroviaria del Puerto de Pasaia a las vías de la Red Ferroviaria de Adif.

### **3.6 REGULACIÓN Y CONTROL DEL TRÁFICO FERROVIARIO**

El control de tráfico deberá basarse en principios transparentes y no discriminatorios. La APP podrá aplicar, cuando lo estime oportuno y en coordinación con Adif, los siguientes criterios de regulación:

- 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.
- Prioridad para adoptar las medidas oportunas para restablecer la situación de normalidad, en el caso de producirse perturbaciones en el tráfico ferroviario debidas a fallos técnicos, accidentes o cualquier otra incidencia.
- Prioridad a la evacuación de los trenes con mercancías peligrosas y al material rodante motor de socorro que se haya podido utilizar para proceder a la liberación de la vía interceptada por algún tipo de incidencia.

La APP, en los términos previstos en la LSF y el RSF, podrá exigir a las EE.FF. y a su personal, que pongan a su disposición los medios técnicos y humanos que sean más apropiados a su juicio para restablecer el tráfico, en el plazo más razonable posible. Por tanto, las EE.FF. estarán obligadas a poner a disposición de la APP los recursos que esta reclame y a prestarle la colaboración que les sea requerida.

En todo caso, tanto la APP como Adif y las EE.FF. actuarán en coordinación y colaboración mutuas, para asegurar el servicio de la manera más eficaz posible.

La APP y Adif adoptarán, en su ámbito de responsabilidad, todas las medidas necesarias para restablecer la situación de normalidad en caso de accidente, fallo técnico o cualquier otra incidencia



que perturbe el tráfico ferroviario en la línea de conexión de la red ferroviaria del Puerto de Pasaia y la RFIG, garantizando la coherencia y coordinación de los planes de contingencias de ambas entidades que afecten a dicha línea de conexión.

### **3.7 CAPACIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA DE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE PASAIA**

La capacidad de circulaciones ferroviarias que pueden acceder a la red ferroviaria del Puerto de Pasaia, se establece durante las 24 horas, de lunes a domingo, en base a las características de la red y a las condiciones de explotación de las circulaciones que a ellas afluyen.

Dentro de este horario de servicio, se establecen las franjas horarias, en las que se recogen las necesidades operativas que precisan los trenes para su traslado y puesta a disposición a/desde las terminales ferroportuarias y la correspondiente entrada/salida del Puerto.

Dicha clasificación horaria está aplicada al plan de transporte en vigor de las EE.FF. solicitantes y las operaciones de maniobras y movimientos necesarios, en función de su capacidad y disponibilidad.

### **3.8 OCUPACIÓN ACTUAL DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y NIVEL DE CONGESTIÓN**

A continuación se representan los tráficos ferroviarios actuales que determinan la ocupación de la red ferroviaria del Puerto de Pasaia.

- 4 trenes diarios (desde la estación de Rentería – Lezo).
- 1 tren a la semana (desde la estación de Pasaia).

Esta ocupación actual se podría ver modificada con algunos tráficos ferroviarios especiales adicionales a los ya establecidos.

Actualmente, la infraestructura de la red ferroviaria del Puerto de Pasaia no se encuentra congestionada.

#### 4 SERVICIOS FERROVIARIOS: SERVICIOS COMPLEMENTARIOS Y AUXILIARES

Los Servicios Ferroviarios Complementarios y Auxiliares, tendentes a facilitar el funcionamiento del sistema ferroviario, se prestarán conforme se establece en la LSF y en la Ley 2/2011, (Ley de Economía Sostenible). En el RD 100/210, por el que se modifica el RD 2387/2004, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, se determinan los tipos de Servicios anteriores:

##### 4.1 SERVICIOS COMPLEMENTARIOS

Según la modificación del RD 2387/2004, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, efectuado por el RD 100/2010, se modifica el RSF, en el que se establecen los *Servicios Complementarios*, según lo siguiente:

Los *Servicios Complementarios* pueden comprender los establecidos según lo dispuesto en la LSF, en la redacción dada al mismo en la Ley 25/2009, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.

Actualmente, la APP no tiene previsto prestar *Servicios Complementarios*.

##### 4.2 SERVICIOS AUXILIARES

Según la modificación del RD 2387/2004, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, efectuado por el RD 100/2010, se modifica el RSF, en el que se establecen los *Servicios Auxiliares*. Asimismo, se establece según lo dispuesto en el Anexo de la LSF, en la redacción dada al mismo en la Ley 25/2009, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.

La prestación de *Servicios Auxiliares* en la red ferroviaria del Puerto de Pasaia se efectuará en régimen de derecho privado, y en su caso, con la autorización previa otorgada por la APP a la empresa prestadora de este tipo de servicios. Deberán otorgarse, asimismo, los correspondientes títulos de dominio público para que disponga de los espacios y, en su caso, de las instalaciones o medios necesarios para la realización de la prestación correspondiente.

Asimismo, la prestación de *Servicios Auxiliares* no será obligatoria por parte de la APP.

##### 4.2.1 DEFINICIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LOS SERVICIOS AUXILIARES

La APP tiene previsto prestar los siguientes servicios:

| SERVICIOS AUXILIARES                        |   |
|---|---|
| CÓDIGO IDENTIFICATIVO / NOMBRE DEL SERVICIO | DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO  |
| SX-1 / Facturación comercial                | <p><b>Descripción</b></p> <p>Este servicio consiste en realizar o recibir para su entrega al maquinista del tren, por encargo de la empresa ferroviaria que actúe como transportista, la documentación que la misma establezca como Carta Porte a la hora de facturar las mercancías de los clientes de la misma, ya sea, estas en vagones completos o UTIs, a la vez que se tramitará y enviará la documentación al centro que indique la empresa ferroviaria demandante del servicio, por el medio que esta desee (telemático, fax, telefónico, correo postal, etc.), incluido si fuese necesario su actualización informática.</p> |

## Información sobre la red ferroviaria del Puerto de Pasaia 2016

| SERVICIOS AUXILIARES                        |                                  |   |
|---|----------------------------------|---|
| CÓDIGO IDENTIFICATIVO / NOMBRE DEL SERVICIO | DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO         |   |
|   | <b>Operaciones Asociadas</b>     | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Complimentación de la documentación necesaria para la facturación.</li> <li>- Tramitación y envío de la documentación (telemático, fax, telefónico, correo postal, etc.), al centro que indique la Empresa Ferroviaria.</li> <li>- Introducción de datos en el sistema informático de la información de facturación.</li> </ul>  |
|   | <b>Unidad de Facturación</b>     | Carta de Porte por vagón completo o UTI.  |
|   | <b>Condiciones de Aplicación</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Se requiere solicitud previa y contrato de prestación.</li> <li>- Las establecidas por contrato que se suscriba en función de las características de la correspondiente actuación.</li> </ul>  |
| SX-2 / Pesaje de vagones                    | <b>Descripción</b>               | Este Servicio consiste en el pesaje de vagones (en caso de poseer báscula de pesaje) en la instalación correspondiente tanto en vacío como su posterior pesaje en bruto.  |
|   | <b>Operaciones Asociadas</b>     | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pesaje de vagones tanto en vacío (tarado del vagón) como su posterior pesaje en bruto.</li> <li>- Obtención, en los dos casos de pesaje, de los comprobantes individualizados de peso correspondiente a cada caso.</li> <li>- Remisión de los comprobantes al solicitante del servicio para que este pueda realizar la carga optima del material o la comprobación del volumen transportado o a transportar.</li> </ul>              |
|   | <b>Unidad de Facturación</b>     | Por remesa de vagones o vagón unitario.   |
|   | <b>Condiciones de Aplicación</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Se requiere solicitud previa y contrato de prestación.</li> <li>- Las establecidas por contrato que se suscriba en función de las características de la correspondiente actuación.</li> <li>- Si se computa la operación de pesaje, no se podrá imputar la tarifa de maniobra con vehículo o sin vehículo, cuando las operaciones de desplazamiento del material dentro de la instalación sólo sean debidas a esta causa.</li> </ul> |
| SX-3 / Suministro de Arena                  | <b>Descripción</b>               | Este Servicio consiste en reponer los depósitos de arena de las locomotoras pertenecientes a las empresas ferroviarias que lo soliciten.  |
|   | <b>Operaciones Asociadas</b>     | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reposición de los depósitos de arena de las locomotoras.</li> </ul>  |
|   | <b>Unidad de Facturación</b>     | Por locomotora y Kg de arena.   |
|   | <b>Condiciones de Aplicación</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Se requiere solicitud previa y contrato de prestación.</li> <li>- Las establecidas por contrato que se suscriba en función de las características de la correspondiente actuación.</li> <li>- Este servicio incluye las maniobras de su posicionamiento si las hubiera.</li> </ul>   |

## Información sobre la red ferroviaria del Puerto de Pasaia 2016

| SERVICIOS AUXILIARES   |                                  |   |
|--|----------------------------------|---|
| CÓDIGO IDENTIFICATIVO / NOMBRE DEL SERVICIO  | DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO         |   |
| SX-4 /<br>Transbordo de carga completa en las instalaciones ferroportuarias                                | <b>Descripción</b>               | Este Servicio consiste en la realización del transbordo de la mercancía en las instalaciones del Puerto.  |
|  | <b>Operaciones Asociadas</b>     | Las operaciones inherentes a la manipulación de carga completa para su transbordo.  |
|  | <b>Unidad de Facturación</b>     | Según tipo de mercancía.  |
|  | <b>Condiciones de Aplicación</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Se requiere solicitud previa y contrato de prestación.</li> <li>- Las establecidas por contrato que se suscriba en función de las características de la correspondiente actuación.</li> </ul>  |
| SX-8 /<br>Modificaciones y/o adaptaciones de la infraestructura ferroviaria para transportes excepcionales | <b>Descripción</b>               | Este Servicio consiste en la realización por parte de la Autoridad Portuaria de cualquier modificación y/o adaptación que requiera la infraestructura ferroviaria para permitir el acceso a la misma, o circulación por ella de transportes excepcionales.  |
|  | <b>Operaciones Asociadas</b>     | Se pueden encontrar las siguientes: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eliminación y/o desplazamiento de obstáculos.</li> <li>- Acondicionamientos especiales en puntos de carga y descarga.</li> </ul>   |
|  | <b>Unidad de Facturación</b>     | Por Actuación.  |
|  | <b>Condiciones de Aplicación</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Se requiere solicitud previa y contrato de prestación.</li> <li>- Las establecidas por contrato que se suscriba en función de las características de la correspondiente actuación.</li> </ul>  |
| SX-9 /<br>Estacionamiento y utilización de vías de apartado del Puerto                                     | <b>Descripción</b>               | Este Servicio consiste en el estacionamiento y utilización de las vías de apartado de una unidad de vagón, de cualquier capacidad, por día de estancia en el recinto portuario, situado en las vías pertenecientes a la Autoridad Portuaria, en espera de operación de carga o descarga de mercancía.   |
|  | <b>Operaciones Asociadas</b>     | Comunicación de las vías en las que se estacionan los vagones.  |
|  | <b>Unidad de Facturación</b>     | Por cada vagón estacionado y día de estancia.   |
|  | <b>Condiciones de Aplicación</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Este servicio tiene un carácter excepcional, ya que en la red ferroviaria del Puerto, no cuenta con el suficiente espacio para el estacionamiento y apartado de vagones de forma sistemática.</li> <li>- Se requiere solicitud previa y contrato de prestación.</li> <li>- Las establecidas por contrato que se suscriba en función de las características de la correspondiente actuación.</li> </ul> |
| SX-10 / Servicios de maniobras y cualquier otro relacionado con las operaciones del tren                   | <b>Descripción</b>               | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Este Servicio consiste en la realización de las operaciones asociadas a las maniobras de los trenes en las instalaciones ferroportuarias y de cualquier otro relacionado con las operaciones asociadas con el tren</li> </ul>  |
|  | <b>Operaciones Asociadas</b>     | <ul style="list-style-type: none"> <li>- La realización de las operaciones asociadas a la entrada o salida de trenes en las instalaciones ferroportuarias y las maniobras</li> </ul>  |

## Información sobre la red ferroviaria del Puerto de Pasaia 2016

| SERVICIOS AUXILIARES                        |   |
|---|---|
| CÓDIGO IDENTIFICATIVO / NOMBRE DEL SERVICIO | DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO  |
|   | <p>establecidas para ello.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Las establecidas según el tipo de servicio relacionado con las operaciones del tren.</li> </ul>   |
|   | <p><b>Unidad de Facturación</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Por cada uno de los servicios prestados.</li> </ul>  |
|   | <p><b>Condiciones de Aplicación</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Se requiere solicitud previa y contrato de prestación.</li> <li>- Las establecidas por contrato que se suscriba en función de las características de las correspondientes actuación según el servicio contratado.</li> </ul> |

## 5 RÉGIMEN ECONÓMICO Y TRIBUTARIO

### 5.1 INFORMACIÓN SOBRE CÁNONES Y DEMÁS TASAS EXIGIBLES CON ARREGLO A LA LEY DEL SECTOR FERROVIARIO

Según la LSF, las tasas ferroviarias satisfacen los hechos imponibles relacionados con la prestación de servicios ferroviarios regulados en el Capítulo I (Tasas Ferroviarias) del Título VI de dicha Ley. A la APP no le corresponde actualmente la prestación de estos servicios y por tanto, tampoco le corresponde el cobro de las tasas correspondientes relacionadas con:

- El otorgamiento de la licencia de empresa ferroviaria, la expedición de ésta, su ampliación o su renovación.
- El otorgamiento de certificados de seguridad, la expedición, la ampliación, la renovación y la revisión de los mismos.
- La prestación del servicio de vigilancia y el control del acceso, tanto de viajeros como de equipajes, a las estaciones y demás recintos ferroviarios, tanto de titularidad estatal como de titularidad del administrador de infraestructuras ferroviarias.
- La homologación de centros de formación del personal ferroviario y de mantenimiento del material rodante, para el otorgamiento de títulos a dicho personal y para la certificación del referido material.

Los cánones ferroviarios son las tasas que el administrador de infraestructuras ferroviarias percibe de las EE.FF. por su utilización. Estos se fijan de acuerdo con los principios generales de viabilidad económica de las infraestructuras, explotación eficaz de las mismas, situación del mercado y equilibrio financiero en la prestación de los servicios, y con arreglo a criterios de igualdad, transparencia y no discriminación entre prestadores de servicios de transporte ferroviario. Según la Ley 25/2009, las actividades y servicios sujetos al pago de cánones ferroviarios no devengarán tarifa (precio privado), de tal suerte que las tarifas van referidas a los servicios complementarios, mientras que los servicios auxiliares quedan sujetos a precios libremente pactados entre las partes.

En lo que se refiere a la utilización de las infraestructuras ferroviarias de titularidad de la APP, debe estar de acuerdo con el Real Decreto Legislativo 2/2011, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

### 5.2 TARIFAS POR LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS FERROVIARIOS (EJERCICIO 2016)

#### 5.2.1 TARIFAS POR PRESTACIÓN DE SERVICIOS AUXILIARES (EJERCICIO 2016)

El precio de los Servicios Auxiliares será acordado libremente entre las partes interesadas, efectuándose en régimen de derecho privado.

### 5.3 FACTURACIÓN DE TARIFAS POR PRESTACIÓN DE SERVICIOS FERROVIARIOS

Las tarifas serán exigibles a quien se preste el servicio desde el momento que se solicite la prestación del mismo, la realización de la actividad o la utilización de que se trate. Estas deberán hacerse efectivas en las condiciones que se establezcan en el momento de su fijación o actualización por la APP.

Se podrá suspender la prestación del servicio en el supuesto de impago de las tarifas correspondientes, previa comunicación expresa dirigida al obligado al pago. La suspensión del servicio se mantendrá en tanto no se efectúe el pago o se garantice suficientemente la deuda.

## Información sobre la red ferroviaria del Puerto de Pasaia 2016

---

La resolución de cuantas disputas se susciten en relación con la determinación o pago de las tarifas a que se refiere este apartado corresponderá a la jurisdicción ordinaria.

## 6 ANEXO I: GLOSARIO DE ABREVIATURAS, ACRÓNIMOS Y DEFINICIONES

### 6.1 ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS

- Adif: Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.
- APP: Autoridad Portuaria de Pasaia.
- EE.FF.: Empresas Ferroviarias.
- FOM: Referente al Ministerio de Fomento.
- IMDG: Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.
- IRFPP: Información sobre la Red Ferroviaria del Puerto de Pasaia.
- LSF: Ley del Sector Ferroviario (Ley 38/2015, de 29 de septiembre).
- MM.PP.: Mercancías Peligrosas.
- OM: Orden Ministerial.
- RCPP: Reglamento de Circulación de la red ferroviaria interior del Puerto de Pasaia.
- RD: Real Decreto.
- RFIG: Red Ferroviaria de Interés General.
- RGC: Reglamento General de Circulación (de la RFIG).
- RID: Reglamento relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril.
- RSF: Reglamento del Sector Ferroviario (Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre).
- UE: Unión Europea.
- UIC: Unión Internacional de Ferrocarriles.

### 6.2 DEFINICIONES

- Adjudicación de capacidad: Es la asignación por parte del administrador de infraestructuras ferroviarias de aquellas franjas horarias a los correspondientes candidatos con el fin de que un tren pueda circular entre dos puntos durante un periodo determinado.
- Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria: Organismo que gozará de personalidad jurídica propia para la detección, análisis y evaluación de los riesgos de seguridad en el transporte por ferrocarril. Ejercerá las funciones de autoridad responsable de la seguridad ferroviaria, como pueden ser la ordenación, inspección y supervisión de la seguridad de todos los elementos del sistema ferroviario.
- Candidato: Son las EE.FF. con Licencia o una agrupación internacional de EE.FF. Asimismo, pueden ser candidatos las Administraciones Públicas con atribuciones en materia de servicio de transporte que estuvieran interesadas en la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario, así como otras personas jurídicas, que sin tener la condición de EE.FF., estén interesadas en la explotación del servicio, tales como agentes de transporte, los cargadores y los operadores de transporte combinado.



- **Capacidad de Infraestructura:** El número de franjas horarias que pueden disponerse en un tramo de la infraestructura ferroviaria durante un periodo determinado de tiempo en función de la tipología de tráfico.
- **Certificado de Seguridad:** Documento en el que se establece las condiciones que deben cumplir las EE.FF. para prestar un servicio ferroviario en materia de gestión de la seguridad, de capacidad del personal ferroviario, y de la validación del material rodante y su mantenimiento, así como en cualesquiera otras materias que se determinen reglamentariamente.
- **Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia:** Organismo público que tiene por objeto garantizar, preservar y promover el correcto funcionamiento, la transparencia y la existencia de una competencia efectiva en todos los mercados y sectores productivos, en beneficio de los consumidores y usuarios. Supervisará y controlará el correcto funcionamiento del sector ferroviario.
- **Empresa Ferroviaria:** Cualquier empresa pública o privada, titular de una licencia con arreglo a la legislación aplicable, 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. Se incluyen, asimismo, en el concepto, las empresas que aportan exclusivamente la tracción.
- **Infraestructura congestionada:** Infraestructura ferroviaria sobre la cual, 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.
- **Intersecciones Especiales:** Intersecciones o vías de comunicación con líneas férreas cuando estas se produzcan dentro de las zonas portuarias o en los accesos a las mismas.
- **Licencia de Empresa Ferroviaria:** Autorización concedida por un Estado a una empresa a la que se reconoce su condición de Empresa Ferroviaria, que puede estar limitada a la prestación de determinados tipos de servicios de transporte.
- **Material rodante ferroviario:** Conjunto de vehículos ferroviarios con o sin motor. Se clasifican en material motor (locomotoras, unidades autopropulsadas), y material remolcado (coches para viajeros, vagones de mercancías, material rodante auxiliar).
- **Plan de Transporte:** Conjunto de operaciones planificadas de manera estable por una Empresa Ferroviaria u otros candidatos, encaminadas a la prestación de servicios de transporte, asociadas a una asignación de surcos y de recursos técnicos y humanos.
- **Red Ferroviaria de Interés General (RFIG):** Red ferroviaria que está integrada por las infraestructuras ferroviarias que resultan esenciales para garantizar un sistema común de transportes ferroviario en todo el territorio del Estado, o cuya administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento de tal sistema común de transporte, como las vinculadas a los itinerarios de tráfico internacional, las que enlacen las distintas comunidades autónomas y sus conexiones y accesos a los principales núcleos de población y de transporte o a instalaciones esenciales para la economía o defensa nacional. Las infraestructuras ferroviarias que, en cada momento, existan en el ámbito de los Puertos de Interés General y estén conectadas con la Red Ferroviaria de Interés General
- **Registro Especial Ferroviario:** Es un registro de la AESF, que tiene por objeto la inscripción, de oficio, de las entidades y personas físicas y jurídicas cuya actividad esté vinculada al sector ferroviario y requieran, para su ejercicio, de la correspondiente licencia de empresa ferroviaria o de un título habilitante, de conformidad con lo dispuesto en la LSF, en el RSF y en las demás normas de desarrollo. Asimismo, en este registro se inscribirán las Administraciones Públicas con atribuciones en materia de prestación de servicios de

## Información sobre la red ferroviaria del Puerto de Pasaia 2016

---

transporte que manifiesten su interés por solicitar la Adjudicación de capacidad de Infraestructura necesaria para la prestación de determinados servicios de transporte ferroviario.

- Reglamento de Circulación de la red ferroviaria interior del Puerto de Pasaia (RCPPI): Es el 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 zona de servicio de la red ferroviaria interior del Puerto de Pasaia.
- Reglamento General de Circulación (RGC): Es el 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 RFIG.
- Surco: La capacidad de la infraestructura necesaria para que un tren se desplace de un punto a otro de la red ferroviaria, en un periodo de tiempo determinado.

## 7 ANEXO II: DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA

### 7.1 NORMATIVA EUROPEA:

- Directiva 2004/49/CE, Directiva de Seguridad de la Unión Europea del Parlamento Europeo y del Consejo del 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios. Tiene por objeto garantizar el fomento y la mejora de la seguridad en los ferrocarriles comunitarios, así como la mejora del acceso al mercado a los servicios de transporte ferroviario.
- Directiva 2007/58/CE, Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, por la que se modifican la Directiva 91/440/CEE del Consejo, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, y la Directiva 2001/14/CE, relativa a la adjudicación de la Capacidad de infraestructura ferroviaria y la aplicación de cánones por su utilización.
- Directiva 2008/68/CE, Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas.
- Directiva 2008/110/CE, Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2008 por la que se modifica la Directiva 2004/49/CE sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios (Directiva de seguridad ferroviaria)
- Directiva 2009/149/CE, Directiva de la Comisión Europea, de 27 de noviembre de 2009, por la que se modifica la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a los indicadores comunes de seguridad y a los métodos comunes de cálculo de los costes de los accidentes.
- Decisión de la Comisión Europea C(2009) 4246, Decisión de la Comisión Europea, de 5 de junio de 2009, por la que se adopta en aplicación del artículo 6 de la Directiva 2009/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo un método común de seguridad para evaluar la consecución de los objetivos de seguridad.
- Reglamento de la Comisión (UE) 36/2010, Reglamento (UE) 36/2010 de la Comisión, de 3 de diciembre de 2009. Sobre los modelos comunitarios de licencias de conducción de trenes, certificados complementarios, copias autenticadas de certificados complementarios y formularios de solicitud de licencias de conducción de trenes, en aplicación de la Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.
- Reglamento (UE) nº 1078/2012 de la Comisión de 16 de noviembre de 2012 sobre un método común de seguridad en materia de vigilancia que deberán aplicar las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras que hayan obtenido un certificado de seguridad o una autorización de seguridad, así como las entidades encargadas del mantenimiento
- Reglamento de ejecución (UE) Nº 402/2013 de la Comisión de 30 de abril de 2013 relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo y por el que se deroga el Reglamento (CE) Nº 352/2009 (aplicación a partir del 21/05/2015).
- Reglamento relativo al Transporte Internacional Ferroviario de Mercancías Peligrosas (RID). Apéndice del Convenio relativo a los transportes internaciones por ferrocarril (COTIF).
- Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG).

### 7.2 NORMATIVA ESTATAL:

- Ley 26/2007, de 23 de octubre de 2007, de Responsabilidad Medioambiental.
- Ley 15/2009, de 11 de noviembre de 2009, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.

- Ley 25/2009, de 22 de diciembre de 2009, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (entre ellas la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario).
- Ley 2/2011, de 4 de marzo de 2011, de Economía Sostenible, por la que se introducen algunas modificaciones en la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario en el marco de la política de liberalización del ferrocarril impuesta desde la Comisión Europea.
- Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.
- Ley 38/2015, del Sector Ferroviario, de 29 de septiembre, con la que se regula, en el ámbito de la competencia del Estado, de las infraestructuras ferroviarias, de la seguridad en la circulación ferroviaria y de la prestación de los servicios de transporte ferroviario de viajeros y de mercancías y de aquellos que se prestan a las empresas ferroviarias en las instalaciones de servicio, incluidos los complementarios y auxiliares.
- Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- Real Decreto-ley 1/2014, de 24 de enero, de reforma en materia de infraestructuras y transporte, y otras medidas económicas.
- Real Decreto 145/1989, de 20 de enero de 1989, 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 de 1998, por el que se aprueba el Reglamento de Explosivos.
- Real Decreto 412/2001, de 20 de abril de 2001, por el que se regulan diversos aspectos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.
- Real Decreto 2387/2004, Reglamento del Sector Ferroviario, de 30 de diciembre de 2004. Tiene por objeto el desarrollo de la Ley del Sector Ferroviario, en todo lo referente a las infraestructuras ferroviarias, a los servicios adicionales, complementarios y auxiliares, a los servicios de transporte ferroviario, al servicio de inspección, al Registro Especial Ferroviario y al régimen aplicable al Comité de Regulación Ferroviaria.
- Real Decreto 810/2007, Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, de 22 de junio de 2007. Tiene por objeto el desarrollo de la Ley del Sector Ferroviario, en todo lo referente a la seguridad en la circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General administrada por la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias; y asimismo en lo referente a la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios producidos en el conjunto de la Red Ferroviaria de Interés General.
- Real Decreto 2090/2008, de 22 de diciembre de 2008, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo parcial de la Ley 26/2007, de 23 de octubre de Responsabilidad Medioambiental.
- Real Decreto 100/2010, de 5 de febrero de 2010, por el que se modifica el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.
- Real Decreto 918/2010, de 16 de julio de 2010, por el que se modifica el 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.

- Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre de 2010, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de interés general.
- Real Decreto 641/2011, de 9 de mayo de 2011, por el que se modifica el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, aprobado por Real Decreto 810/2007, de 22 de junio.
- Real Decreto 623/2014, de 18 de julio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios y la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.
- Real Decreto 1072/2014, de 19 de diciembre, por el que se crea la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y se aprueba su Estatuto.
- Real Decreto 1006/2015, de 6 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, aprobado por Real Decreto 810/2007, de 22 de junio.
- Orden FOM/897/2005, de 7 de abril de 2005, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria. Tiene por objeto regular la elaboración, el contenido y la publicación de la declaración sobre la red, así como el procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria de competencia estatal.
- Orden FOM/898/2005, de 8 de abril de 2005, 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.
- Modificados los anexos II y V por la Orden FOM/3852/2007, de 20 de diciembre.
- Orden FOM/233/2006, de 31 de enero de 2006, por la que se regulan las condiciones para la homologación del material rodante y de los centros de mantenimiento y se fijan las cuantías de la tasa por certificación de dicho material.
- Orden FOM/2520/2006, del 27 de julio de 2006, por la que se determinan las condiciones para la obtención de títulos y habilitaciones que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad, así como el régimen de los centros de formación de dicho personal y de los de valoración de su aptitud psicofísica.
- Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre de 2010, por la que se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal.
- Orden FOM/167/2015, de 6 de febrero, por la que se regulan las condiciones para la entrada en servicio de subsistemas de carácter estructural, líneas y vehículos ferroviarios.
- Orden FOM/679/2015, de 9 de abril, por la que se modifica la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, por la que se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal.
- Orden FOM/1630/2015, de 14 de julio, por la que se aprueba la «Instrucción ferroviaria de gálibos».
- Orden Circular nº2/2008 de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios sobre 'Comunicación de los incidentes ferroviarios y los suicidios', de junio de 2008.

- Procedimiento para la investigación técnica de accidentes ferroviarios de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento), de octubre de 2008.
- Modificación de la Circular nº2/2008, de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios: comunicación de los incidentes ferroviarios y los suicidios, de 15 de octubre de 2008.
- Procedimiento para la investigación técnica de accidentes de personas producidos por material rodante en movimiento de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento), de mayo de 2009.
- Resolución de 6 de octubre de 2011, de la Dirección General de Protección Civil y Emergencias, por la que se publica la nueva relación de números telefónicos a utilizar para la notificación de accidentes y otros datos de interés en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril.
- Recomendación técnica 1/2014 de la Dirección General de Ferrocarriles al personal de conducción y centros de formación relacionadas con la verificación de la radiotelefonía
- Recomendación técnica 2/2014 de la Dirección General de Ferrocarriles sobre pautas para evitar el deterioro de ejes montados del material rodante durante su explotación y mantenimiento
- Recomendación técnica 3/2014 de la Dirección General de Ferrocarriles en relación con la identificación de defectos y averías en el material rodante y su posterior actuación
- Recomendación técnica 4/2014 de la Dirección General de Ferrocarriles sobre actuación del personal de circulación y conducción en casos de rebases de señales con orden de comprobación de los aparatos de vía
- Recomendación técnica 5/2014 de la Dirección General de Ferrocarriles sobre el uso adecuado de dispositivos de comunicación y dispositivos electrónicos durante la conducción de trenes y maniobras
- Recomendación técnica 6/2014 de la Dirección General de Ferrocarriles sobre procedimientos de verificación en el inicio y finalización de los servicios ferroviarios
- Recomendación técnica 7/2014 de la Dirección General de Ferrocarriles sobre procedimientos de control de los tiempos máximos de conducción.
- Recomendación técnica 1/2015 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre los procesos previos a la puesta en servicio de nuevas líneas o el inicio de la explotación de nuevos tipos de servicios.
- Recomendación técnica 2/2015 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre formación al personal de conducción en condiciones de anomalías o situaciones degradadas relacionadas con el material rodante.
- Resolución de 23 de diciembre de 2015, de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, por la que se establecen los itinerarios formativos básicos y la carga lectiva mínima de los programas formativos para las habilitaciones de personal ferroviario, a impartir en los centros homologados de formación de personal ferroviario.
- Convenio marco entre Puertos del Estado y Adif, de 30 de diciembre de 2005.
- Convenio entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Pasaia, de 4 de abril de 2013, de conexión de las infraestructuras

ferroviarias del Puerto de Pasaia con la Red Ferroviaria de Interés General en aplicación de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.

- Reglamento de Servicio y Policía de las zonas de servicio de los puertos incluidos en el ámbito de actuación del Puerto de Pasaia y sus modificaciones o norma que lo sustituya.
- Resolución de 14 de julio de 2014, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, por la que se aprueba la propuesta de tarifas provisionales por la prestación de servicios adicionales y complementarios 2014 en la Red Ferroviaria de Interés General y en las áreas de las zonas de servicio ferroviario administrado por la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.
- Reglamento General de Circulación (R.G.C.) vigente, en el que se establecen las normas de circulación sobre la R.F.I.G. y las condiciones necesarias para la circulación de los trenes y maniobras y tienen como objetivo último la garantía de una explotación ferroviaria segura y eficiente.
- Reglamento de Circulación de la red ferroviaria del Puerto de Pasaia (RCPD).
- Consigna CO nº 622 Pasaia, de fecha 15 de marzo 2013, “Línea Hendaya a Madrid Chamartín. Conexión ferroviaria con Puerto de: Pasaia y sus Anexos, o aquella que la sustituya.
- Consigna serie CO nº623 Lezo - Rentería, de fecha 15 de marzo 2013, “Línea Hendaya a Madrid Chamartín. Conexión ferroviaria con Puerto de: Lezo - Rentería y sus Anexos, o aquella que la sustituya.
- Plan de Emergencia Interior Integrado “Plan de Autoprotección” de la APP.
- Plan de Contingencias Ferroviario del Puerto.
- Instrucción General Nº 1 de Adif: Reconocimiento de Material Remolcado en Circulación.
- Instrucción General Nº 2 de Adif: Transportes excepcionales en masa y dimensiones.
- Instrucción General Nº 3 de Adif: Carga, descarga y circulación de vagones.
- Instrucción General Nº 4 de Adif: Circulación del Material Apartado.
- Instrucción General Nº 43 de Adif: Condiciones Generales de Aplicación al Transporte de Mercancías Peligrosas por ferrocarril.
- Instrucción General Nº 66 de Adif: Prescripciones de cargamento.

---

## 8 ANEXO III: REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN DE LA RED FERROVIARIA INTERIOR DEL PUERTO DE PASAIA(RCPP)

El Reglamento de Circulación de la red ferroviaria interior del Puerto de Pasaia (RCPP) consta de los siguientes apartados:

- Preámbulo.
- Capítulo I. Generalidades.
- Capítulo II. Señales e Instalaciones de Seguridad.
- Capítulo III. Circulación.
- Capítulo IV. Bloqueo de trenes.
- Capítulo V. Trabajos.
- Capítulo VI. Maniobras.