

# INFORMACIÓN SOBRE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE BILBAO

2019



AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO

## ÍNDICE

1.	INFORMACIÓN GENERAL .....	4
1.1	Información sobre la red ferroviaria del Puerto de Bilbao (IRF) .....	5
1.2	Objetivo de la IRF .....	5
1.2.1	Red ferroviaria del Puerto de Bilbao.....	5
1.2.1.1.	Punto de conexión física .....	6
1.2.1.2.	Punto de conexión funcional .....	6
1.3	Marco Legal .....	6
1.4	Estatus jurídico de la IRF .....	6
1.4.1	Consideraciones Generales .....	6
1.4.2	Seguridad en la Circulación.....	6
1.4.3	Solicitudes, alegaciones y reclamaciones .....	7
1.5	Estructura de la IRF .....	7
1.6	Validez de la IRF .....	8
1.6.1	Proceso de elaboración y aprobación de la IRF .....	8
1.6.2	Período de validez de la IRF .....	8
1.6.3	Actualización de la IRF.....	8
1.6.4	Publicación y distribución de la IRF .....	9
1.6.5	Solicitud de información complementaria de la IRF .....	9
1.7	Directorio de la Autoridad Portuaria de Bilbao .....	9
1.8	Glosario.....	9
2.	CONDICIONES DE ACCESO .....	10
2.1	Introducción .....	10
2.2	Requisitos generales de acceso.....	10
2.2.1	Licencias y habilitaciones.....	10
2.2.2	Certificado de seguridad .....	11
2.2.3	Responsabilidad civil y seguros .....	11
2.2.4	Requisitos para la solicitud de adjudicación de capacidad .....	12
2.3	Condiciones comerciales generales .....	12
2.3.1	Acuerdos marco.....	12
2.3.2	Convenios de prestación de servicios .....	12
2.4	Normativa de circulación .....	12
2.5	Transportes excepcionales.....	13
2.6	Mercancías peligrosas .....	14
2.7	Requisitos técnicos del material rodante .....	15
2.8	Requisitos del personal ferroviario .....	16
2.8.1	Habilitación y formación .....	16
2.8.2	Idioma .....	17
2.8.3	Inspección de la Autoridad Portuaria de Bilbao sobre el personal .....	17
3.	DESCRIPCIÓN DE LA RED .....	18
3.1	Introducción .....	18
3.2	Ámbito de la red ferroviaria del Puerto de Bilbao.....	18
3.2.1	Límites geográficos .....	18
3.2.2	Conexión con la RFIG .....	18
3.3	Descripción de la red ferroviaria del Puerto de Bilbao .....	19
3.3.1	Tipología y ancho de vías .....	19
3.3.2	Tipología de desvíos .....	19
3.3.3	Gálibo .....	19

3.3.4	Límite de carga .....	20
3.3.5	Rampas características.....	21
3.3.6	Sistema de señalización y seguridad .....	21
3.3.7	Velocidades máximas .....	21
3.3.8	Longitud máxima de los trenes.....	21
3.3.9	Vías electrificadas .....	22
3.4	Régimen de circulación .....	22
3.4.1	Sistema de comunicación .....	22
3.4.2	Intersecciones especiales .....	22
3.5	Restricciones de tráfico .....	23
3.5.1	Líneas especializadas.....	23
3.5.2	Normativa medioambiental.....	23
3.5.3	Transporte de mercancías peligrosas .....	23
3.6	Mantenimiento y obras en las instalaciones del Puerto .....	24
3.7	Perturbaciones en el tráfico.....	25
3.8	Capacidad de la infraestructura de la red ferroviaria del Puerto .....	25
3.9	Ocupación actual de las infraestructuras y nivel de congestión.....	26
4.	SERVICIOS FERROVIARIOS .....	27
4.1	Introducción .....	27
4.2	Servicios básicos mínimos para el acceso a las infraestructuras ferroviarias del Puerto.....	27
4.3	Servicios Complementarios.....	27
4.4	Servicios Auxiliares .....	28
5.	RÉGIMEN ECONÓMICO Y TRIBUTARIO.....	29
5.1	Información sobre Cánones y demás Tasas exigibles con arreglo a la Ley del Sector Ferroviario .....	29
5.2	Facturación de tarifas por prestación de los servicios .....	29
	ANEXO I. GLOSARIO DE ACRÓNIMOS Y DEFINICIONES .....	30
	ANEXO II. DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA .....	33
	ANEXO III. EJES DE CIRCULACIÓN Y APARATOS DE VÍA.....	39
	ANEXO IV. ESQUEMA DE LA RED FERROVIARIA GESTIONADA POR LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO.....	41

## 1. INFORMACIÓN GENERAL

La Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (LSF) atribuye a la Autoridad Portuaria de Bilbao determinadas funciones de administrador de infraestructuras ferroviarias respecto de las infraestructuras ferroviarias existentes en el Puerto de Bilbao. Establece, entre otras cuestiones, la forma en que dichas infraestructuras deben quedar conectadas con la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG).

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

Una visión general del sector ferroviario y de los principales agentes del mismo, relacionados con la Autoridad Portuaria de Bilbao, se establece en la siguiente imagen, con sus competencias fundamentales asignadas:

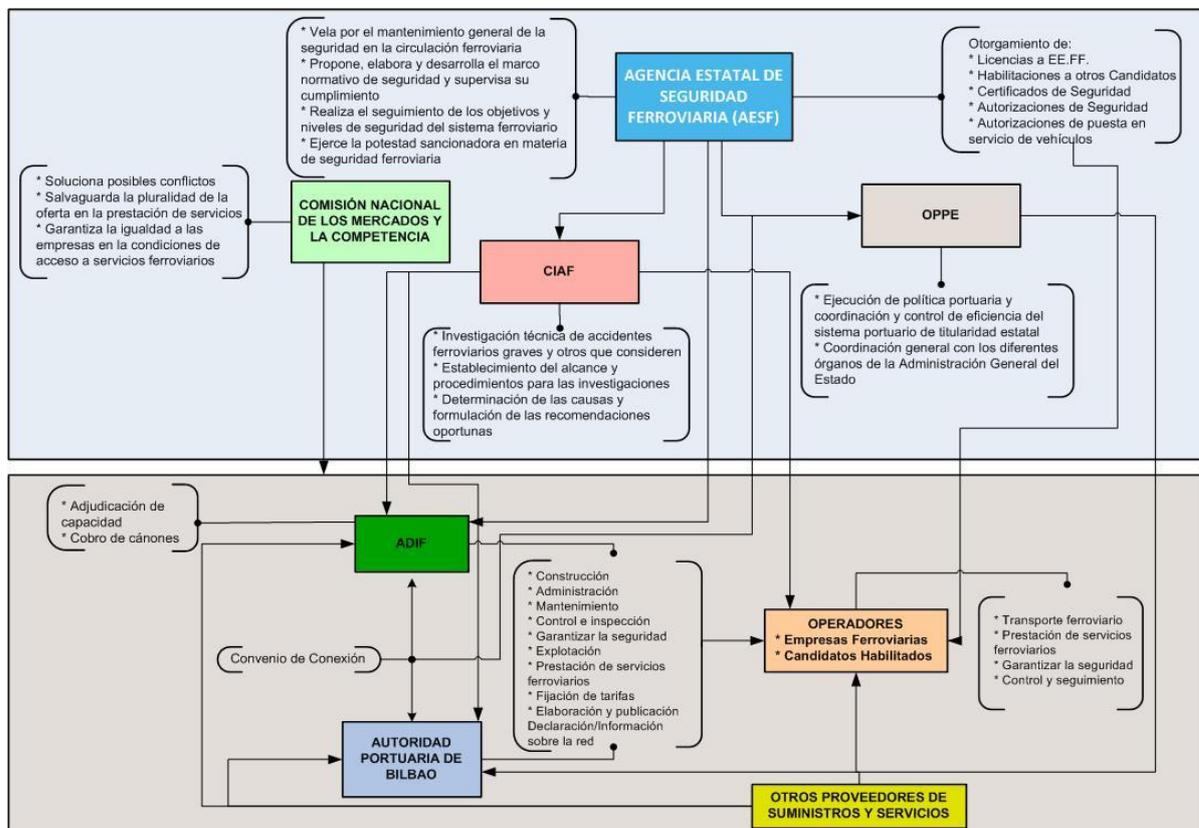


Imagen 1: Sector Ferroviario

De igual modo, la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo contempla el establecimiento de un espacio ferroviario europeo único. Por lo tanto, se ha de tener en cuenta el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177 de la Comisión, del 22 de noviembre de 2017, relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos, así como el resto de normativa y recomendaciones de ámbito internacional para conseguir la adecuación a ese espacio ferroviario europeo único.

## **1.1 Información sobre la red ferroviaria del Puerto de Bilbao (IRF)**

La Información sobre la Red Ferroviaria del Puerto de Bilbao (en adelante, IRF), es el documento que expone las características de las infraestructuras ferroviarias que la integran, puestas a disposición de las Empresas Ferroviarias (en adelante EE.FF.) y demás candidatos de conformidad con lo establecido en la LSF, en el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario (en adelante RSF), así como en sus posteriores modificaciones; en el Convenio entre Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (en adelante, Adif), el Organismo Público Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Bilbao, de 4 de abril de 2013, de conexión de las infraestructuras ferroviarias del Puerto de Bilbao con la Red Ferroviaria de Interés General (en adelante, RFIG) administrada por el Adif; normativa europea y demás legislación vigente.

La IRF se elabora teniendo como referencia lo dispuesto en la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, y sus posteriores modificaciones, relativas a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria, así como el Anexo III de la LSF. La IRF proporciona la información necesaria para la utilización del derecho de acceso a la infraestructura ferroviaria del Puerto de Bilbao, en condiciones de transparencia y no discriminación, por todos los candidatos para prestar servicios de transporte ferroviario.

## **1.2 Objetivo de la IRF**

El objetivo de la IRF es facilitar a las EE.FF. y al resto de candidatos la información necesaria sobre las instalaciones ferroviarias del Puerto de Bilbao puestas a su disposición, las condiciones de acceso a la Red, e informar de la capacidad de ésta y de las conexiones con la RFIG gestionada por Adif.

### **1.2.1 Red ferroviaria del Puerto de Bilbao**

Conforme se establece en el artículo 39 de la LSF, las infraestructuras ferroviarias de titularidad de una autoridad portuaria que en cada momento existan en las zonas de servicio de los puertos de interés general y estén conectadas con la RFIG, formarán parte de ésta y se incorporarán al Catálogo de infraestructuras de la RFIG. La Autoridad Portuaria ejercerá respecto de las infraestructuras ferroviarias existentes en los puertos de interés general, las competencias que se atribuyen al administrador de infraestructuras ferroviarias en los párrafos a), b), c), d), e), f), i), j), m) y n) del apartado 1 del artículo 23 de la LSF.

La red gestionada por el Puerto de Bilbao comprende las instalaciones ubicadas en el interior del Puerto, así como las correspondientes a la conexión que lo conectan con la RFIG administrada por el Adif.

### **1.2.1.1. Punto de conexión física**

El punto de conexión física del Puerto con la RFIG administrada por Adif, que delimita la administración de ambas redes se encuentra en:

- Por el lado Zierbena en el PK. 17/345 de la línea Bilbao Mercancías a Santurtzi, frente a la señal M16 lado Puerto.
- Por el lado Santurtzi en el PK. 15/335 de la línea Bilbao Mercancías a Santurtzi, frente a las señales M19 y M21 lado Puerto.

### **1.2.1.2. Punto de conexión funcional**

La conexión funcional que delimita el ámbito de actuación del Responsable de Circulación de Adif y del Responsable de Circulación del Puerto, se encuentra en:

- Por el lado Zierbena, la señal M16 lado Puerto, en el PK 17/345 de la línea Bilbao Mercancías a Santurtzi.
- Por el lado Santurtzi, las señales M19 y M21 lado Puerto, en el PK 15/335 de la línea Bilbao Mercancías a Santurtzi.

## **1.3 Marco Legal**

El Marco Legal básico ferroviario del Puerto de Bilbao deriva de la legislación de la Unión Europea y su transposición a la legislación española y legislación de desarrollo y concordante. En el Anexo II de la presente IRF se cuenta un resumen de la documentación de referencia más importante y reciente.

## **1.4 Estatus jurídico de la IRF**

### **1.4.1 Consideraciones Generales**

La IRF establece las condiciones de solicitud de acceso a las instalaciones ferroviarias, así como los servicios que la Autoridad Portuaria de Bilbao prestará o podrá prestar a las EE.FF y candidatos habilitados en el Puerto de Bilbao.

La IRF es de carácter vinculante en los derechos y obligaciones que de ella se dimanan, tanto para las EE.FF como para los candidatos con habilitación de acceso a la infraestructura para la prestación de servicios de transporte ferroviario, así como para la Autoridad Portuaria en cuanto a los derechos y deberes que de ella se deriven.

Las referencias de la IRF a cualquier disposición o normativa vigente lo es a título informativo, remitiéndose, en todo caso, al texto legal vigente en cada momento.

### **1.4.2 Seguridad en la Circulación**

La información de seguridad en la circulación ferroviaria y reglamentación contenida en la IRF lo es exclusivamente a efectos informativos. Se observará, en todo caso, lo dispuesto en la Consigna CO nº580, de fecha 08 de junio de 2012, de la Dirección de Operaciones e Ingeniería de Red

Convencional (Subdirección de Operaciones Norte-Gerencia de Gestión de Tráfico) de Adif, “Conexión ferroviaria con Puerto Autónomo de Bilbao”, o aquella que la sustituya y en las Consignas de la Autoridad Portuaria de Bilbao: Consigna de “Acceso y regulación de las operaciones en la red ferroviaria interior del Puerto de Bilbao” (C-001), Consigna de “Regulación de los Transportes Excepcionales” (C-002), Consigna de “Comunicación de tren dispuesto para circular” (C-003) y Consigna de “Transmisión de información a las EE.FF.” (C-004), o en aquellas que las sustituyan; así como en lo indicado en el Reglamento sobre Seguridad en la Circulación de la RFI aprobado por el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio y sus posteriores modificaciones y en los Libros de Normas de Circulación Ferroviaria del Puerto (LNCFP).

Será de aplicación, en cualquier caso, lo establecido en el Reglamento de Circulación de la Red Ferroviaria y para todo aquello que no esté expresamente determinado en el citado reglamento, se derivará a lo dispuesto en el Reglamento General de Circulación y demás normativa vigente.

### **1.4.3 Solicitudes, alegaciones y reclamaciones**

Las solicitudes dentro del ámbito competencial ferroviario de la Autoridad Portuaria de Bilbao, la tramitación de alegaciones en los procedimientos instruidos, así como cualquier reclamación que corresponda resolver, cuando se considere que algún servicio prestado por ésta no se ajusta a lo informado en la IRF, podrá dirigirse según sea la naturaleza de la comunicación a: [janasagasti@bilbaoport.eus](mailto:janasagasti@bilbaoport.eus)

No será responsabilidad de la Autoridad Portuaria de Bilbao cualquier daño o perjuicio, tales como: retrasos, averías, extravíos o pérdidas, etc. de las mercancías, durante las operativas de transporte, ni los que puedan sufrir los vehículos ferroviarios, salvo prueba fehaciente por parte de la E.F. o candidato habilitado de que dichos daños o perjuicios son imputables a la Autoridad Portuaria de Bilbao.

Las EE.FF. o los candidatos habilitados serán responsables ante la Autoridad Portuaria de Bilbao de los daños y perjuicios que causen a esta, en personas y/o cosas, en la infraestructura ferroviaria, en sus instalaciones, utillaje, maquinaria, etc., y en las de terceros.

## **1.5 Estructura de la IRF**

La IRF se ha estructurado con referencia al contenido de la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril y sus posteriores modificaciones, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria, adaptada a las características de la red ferroviaria existente en el Puerto de Bilbao y a las competencias y funciones que la legislación vigente atribuye a la Autoridad Portuaria de Bilbao en materia ferroviaria, así como al Anexo III de la LSF y teniendo en cuenta los criterios expuestos por la normativa europea. Así, la IRF contempla los capítulos y anexos siguientes:

- Primer capítulo: de información general de la red ferrocarril del Puerto de Bilbao gestionada por la Autoridad Portuaria de Bilbao.
- Segundo capítulo: sobre las condiciones generales de acceso a la red ferroviaria del Puerto de Bilbao, que incluye, asimismo, las condiciones de seguridad.

- Tercer capítulo: en el que se expone la naturaleza de la infraestructura puesta a disposición de los candidatos, la descripción de la red, las características técnicas de la misma y cualquier restricción de su uso.
- Cuarto capítulo: que describe los servicios ferroviarios: complementarios y auxiliares ofertados por la Autoridad Portuaria de Bilbao a las EE.FF o terceros debidamente habilitados y autorizados.
- Quinto capítulo: que determina las pautas de aplicación del régimen económico y tributario de cada servicio (tasas, tarifas).
- Anexos: con la información y documentación necesaria para completar el contenido de la IRF.

## **1.6 Validez de la IRF**

### **1.6.1 Proceso de elaboración y aprobación de la IRF**

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

### **1.6.2 Período de validez de la IRF**

La IRF se mantendrá vigente desde el momento de su publicación hasta que se publique alguna modificación y podrá ser actualizada por la Autoridad Portuaria de Bilbao cuando así lo requieran sus contenidos.

### **1.6.3 Actualización de la IRF**

Las modificaciones que se produzcan en la IRF deberán ser publicadas, en el plazo máximo de diez días desde que se adopten, respetando siempre quince días antes de la fecha de sus efectos.

Si se produjesen erratas de impresión, dudas de interpretación o ausencias de información en la IRF, la Autoridad Portuaria de Bilbao 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 IRF 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, o presten su consentimiento los adjudicatarios afectados o bien 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 incorporan a la publicación ordinaria anual.

La IRF podrá ser actualizada por la Autoridad Portuaria de Bilbao cuando así lo requieran sus contenidos.

#### **1.6.4 Publicación y distribución de la IRF**

La IRF se puede consultar en la web de la Autoridad Portuaria de Bilbao, [www.bilbaoport.eus](http://www.bilbaoport.eus), en la que estará disponible una versión de la misma.

Asimismo, de acuerdo a lo establecido en la cláusula novena del “Convenio entre Adif, Organismo Público Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Bilbao, del 4 de abril de 2013, de conexión de las infraestructuras ferroviarias del Puerto de Bilbao con la RFIG administrada por el Adif” se incorporará en la Declaración sobre la red de Adif.

#### **1.6.5 Solicitud de información complementaria de la IRF**

La Autoridad Portuaria de Bilbao pone a disposición de las Empresas Ferroviarias y demás candidatos la siguiente dirección, a la que se podrán dirigir los candidatos para solicitar información complementaria sobre el contenido y alcance de la IRF: [janasagasti@bilbaoport.eus](mailto:janasagasti@bilbaoport.eus)

#### **1.7 Directorio de la Autoridad Portuaria de Bilbao**

Para consulta de las EE.FF. o de otros candidatos o mayor información sobre la red ferroviaria del Puerto de Bilbao se podrán dirigir, además de a las direcciones señaladas en el punto 1.4.3 Solicitudes, alegaciones y reclamaciones de la IRF al siguiente contacto: [janasagasti@bilbaoport.eus](mailto:janasagasti@bilbaoport.eus)

#### **1.8 Glosario**

Los términos usados en la IRF se pueden consultar en el Anexo I, que incluye asimismo, los acrónimos y las definiciones principales. Adicionalmente, la Rail Net Europe (RNT) tiene publicado un glosario de términos en inglés que está disponible en:

<http://www.railway-technical.com/glossary/>

## **2. CONDICIONES DE ACCESO**

### **2.1 Introducción**

La Autoridad Portuaria de Bilbao, en su interés de potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril en el ámbito ferroportuario, permitirá el acceso a la red ferroviaria del Puerto de Bilbao para la realización de servicios ferroviarios de transporte de mercancías a las EE.FF., con Licencia de Empresa Ferroviaria en vigor emitida por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria 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.

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

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 Bilbao, consiste en prestar servicios de transporte de mercancías por ferrocarril, en los términos establecidos en la LSF. Las EE.FF. deberán, en todo caso, aportar la tracción. Se consideran, asimismo, EE.FF. aquellas que aporten exclusivamente la tracción (artículo 48 de LSF y artículo 58, 1º y 2º del RSF).

Las EE.FF. y demás candidatos que deseen operar en la red ferroviaria del Puerto de Bilbao deberán estar inscritos en el Registro Especial Ferroviario (artículo 61 de la LSF y artículo 129 del RSF), dependiente de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

### **2.2 Requisitos generales de acceso**

El acceso por una empresa a la red ferroviaria del Puerto de Bilbao debe cumplir lo establecido en la LSF y en los artículos 58 al 97 del RSF, teniendo en cuenta las posteriores modificaciones de parte de estos artículos, y su normativa de desarrollo. A continuación se indican los requerimientos más importantes que deben cumplir:

- La posesión de una Licencia de Empresa Ferroviaria o Título Habilitante para otros candidatos distintos de EE.FF.
- La posesión del Certificado de Seguridad.
- La 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.

#### **2.2.1 Licencias y habilitaciones**

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

Las Licencias a las EE.FF. y las habilitaciones a otros candidatos distintos de las EE.FF. son concedidas por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

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

### **2.2.2 Certificado de seguridad**

Las EE.FF. necesitarán, para acceder a la Red del Puerto de Bilbao los certificados requeridos para circular por la RFIG según se establecen en el R.D. 810/2007, de 22 de junio de 2007, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación en la RFIG, y sus posteriores modificaciones.

El Certificado de seguridad, por una parte, acredita que la empresa ferroviaria titular dispone de un adecuado sistema de gestión de la seguridad. Por otra parte, por cada línea ferroviaria sobre la que tenga previsto realizar su actividad, se acredita el cumplimiento de los requisitos exigidos por la LSF, el RSF y las demás normas de desarrollo de dicha Ley respecto a la circulación ferroviaria, el personal ferroviario y el material rodante. Los requisitos para su obtención se encuentran regulados en el R.D. 810/2007, de 22 de junio, modificado por Real Decreto 641/2011, de 9 de mayo.

El otorgamiento, renovación, modificación y revocación de los certificados de seguridad de las EE.FF. es competencia de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

El periodo de vigencia del certificado es de cinco años, renovable por idéntico periodo de tiempo, siempre y cuando se cumplan los requisitos en relación con el sistema de gestión de seguridad en la circulación implantado por la E.F., los títulos habilitantes exigidos al personal de conducción y las autorizaciones al material rodante y cuantas condiciones aparezcan recogidas en el R.D. 810/2007, sus posteriores modificaciones y en el resto de legislación vigente.

### **2.2.3 Responsabilidad civil y seguros**

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

Las EE.FF., en el momento de iniciar sus actividades ferroviarias, dispondrán de un seguro o afianzamiento mercantil que tenga la cobertura de responsabilidad civil de dicha empresa suficiente en la que puedan incurrir, conforme a lo establecido en el artículo 53 de la LSF, así como en el artículo 63 del RSF, modificado por la Disposición adicional séptima del Reglamento de Seguridad, R.D. 810/2007, de 22 de junio, en sus apartados 2 y 3, y por el R.D. 271/2018, del 11 de mayo.

Esta Responsabilidad Civil tendrá una cobertura sobre los daños causados a la carga, así como una garantía que cubrirá la responsabilidad derivada de daños a la infraestructura ferroviaria, daños a los trenes, daños a terceros (bienes); asimismo cubrirá la muerte o lesión de terceros. También tendrá garantizada la cobertura en el caso del transporte ferroviario de mercancías peligrosas. 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, o en la legislación que la sustituya.

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

#### **2.2.4 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 Autoridad Portuaria de Bilbao, deberán solicitar la correspondiente capacidad a Adif, de acuerdo al procedimiento establecido en la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril y en sus modificaciones.

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 Autoridad Portuaria de Bilbao en los términos y condiciones de su Licencia o Habilitación, conforme a lo establecido en la LSF y a lo determinado en esta IRF.

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 con la Autoridad Portuaria de Bilbao.

### **2.3 Condiciones comerciales generales**

#### **2.3.1 Acuerdos marco**

Conforme al Art. 13.1 de la Orden FOM 897/2005, de 7 de abril, la Autoridad Portuaria de Bilbao podrá celebrar acuerdos marco con los candidatos para la utilización de espacios e instalaciones durante el tiempo que estimen oportuno. Asimismo, podrán establecer acuerdos de colaboración para la mejora del servicio ofrecido.

#### **2.3.2 Convenios de prestación de servicios**

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

Las Tarifas por la prestación de servicios de la Autoridad Portuaria de Bilbao repercutibles a las EE.FF. y demás candidatos o empresas habilitadas se establecen, de forma general, según se determina en el Capítulo 5 de esta IRF.

### **2.4 Normativa de circulación**

La circulación de composiciones ferroviarias en el interior de la red ferroviaria del Puerto de Bilbao, sobre las infraestructuras ferroviarias existentes, se desarrolla bajo un conjunto de normativa para

la circulación ferroviaria en su red, con el fin de garantizar una explotación ferroviaria segura y eficiente. La normativa base de referencia es la siguiente:

- Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF).
- Libros de Normas de Circulación Ferroviaria del Puerto de Bilbao (LNCFP).
- Consignas aplicables en la red ferroviaria interior del Puerto de Bilbao.
- Consignas de Adif de aplicación en las líneas de conexión del Puerto de Bilbao.

El personal relacionado con la seguridad y la circulación de trenes en la red ferroviaria del Puerto de Bilbao está obligado a conocer la normativa citada y a estar en posesión de las autorizaciones oportunas para el desempeño de sus funciones en el Puerto.

La normativa de circulación directamente relacionada con la red ferroviaria del Puerto de Bilbao, será facilitada o puesta a disposición de las EE.FF., previamente al inicio de sus actividades en dicha red ferroviaria.

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

Asimismo, durante las operaciones ferroviarias realizadas en la red ferroviaria del Puerto de Bilbao, se atenderán las indicaciones que puedan serles dadas por los agentes de la Policía Portuaria o personal de la Autoridad Portuaria de Bilbao debidamente acreditado.

## **2.5 Transportes excepcionales**

Un transporte tendrá la consideración de excepcional cuando, debido a sus dimensiones, peso o acondicionamiento, debe realizarse con unas condiciones de transporte y unas prescripciones de circulación especiales.

Los transportes excepcionales que accedan al Puerto de Bilbao no excederán de las medidas máximas de gálibo, peso, longitud, etc., admitidas a tráfico que la Autoridad Portuaria de Bilbao dará a conocer a los candidatos en el Capítulo 3 de la IRF.

En todo caso, tendrán la consideración de Transporte Excepcional los siguientes y, por lo tanto, deberán disponer de una autorización del transporte excepcional para circular, los siguientes:

- Los cargamentos que no cumplan las prescripciones de los Tomos de Directivas de Cargamento de la UIC y para los que no existan prescripciones alternativas equivalentes.
- Los cargamentos que, teniendo en cuenta las reducciones en anchura pertinentes, rebasen el menor de los gálidos de cargamento de las líneas a recorrer.
- Las unidades de cargamento rígidas transportadas sobre 2 o más vagones provistos de traviesa giratoria o giratoria-deslizante.
- Los vehículos ferroviarios que circulen sobre sus propias ruedas y no estén matriculados en alguna red ferroviaria.
- Los vagones de más de 8 ejes, cuando vayan cargados.
- Los vehículos cuya carga sobrepase la carga límite admisible para la línea por la que vaya a circular.

- Los vehículos cargados que sobrepasen la carga máxima admisible para el vehículo.
- Los vehículos cargados sin inscripción de cargas límites.
- Las unidades que pesen más de 25 t si deben ser transbordadas en el curso de su encaminamiento hasta la estación de destino y/o si están cargadas sobre vagones plataforma rebajados.
- Los vagones que deban ser transportados en barco y no cumplan las disposiciones del Anexo 14 del CUU (Contrato Uniforme de Utilización de vagones).

La disponibilidad de la infraestructura de la red ferroviaria del Puerto de Bilbao para este tipo de transportes estará condicionada a las dimensiones o masas excepcionales transportadas, por lo que la EE.FF. deberá avisar a la Autoridad Portuaria de Bilbao, con la antelación suficiente a partir de una solicitud de transporte excepcional, cuando necesite acceder con un tren catalogado como transporte excepcional al Puerto de Bilbao. La Autoridad Portuaria de Bilbao realizará, si es necesario, un estudio de viabilidad para la realización de dicho transporte y decidirá, si procede, a la autorización del transporte excepcional, para que sea admitido a circular bajo las condiciones particulares técnicas y operativas determinadas por la Autoridad Portuaria de Bilbao y, en su caso, fijará los condicionantes y las eventuales restricciones que deban aplicarse al transporte.

Para obtener información adicional al respecto, consultar con: [janasagasti@bilbaoport.eus](mailto:janasagasti@bilbaoport.eus)

## 2.6 Mercancías peligrosas

Son las materias u objetos cuyo transporte por ferrocarril está prohibido o autorizado exclusivamente bajo las condiciones establecidas y reguladas según las disposiciones siguientes:

- Reglamento relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID 2019).
- R.D. 145/89, de 20 de enero. Sobre admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos. Con especial incidencia en el Capítulo I.4 “Admisión y notificación” y el Capítulo I.10. “Obligaciones del ferrocarril y de los vehículos en relación de mercancías peligrosas”.
- R.D. 412/2001 de 20 de abril, por el que se regulan diversos aspectos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.
- Reglamento de Explosivos (R.D. 230/1998, de 16 de febrero).
- Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG), publicado por la Organización Marítima Internacional (OMI), cuando los bultos, contenedores, cisternas portátiles y los contenedores cisterna, así como los vagones completos constituidos por bultos conteniendo una única y misma mercancía, no respondan por completo a las disposiciones de embalaje, embalaje en común, inscripciones y etiquetado de bultos o de etiquetado y señalización naranja de vagones y contenedores del RID, pero que son conformes a las disposiciones del Código IMDG. Estos serán admitidos para el transporte multimodal que incluya un recorrido marítimo. Esto no es aplicable para las mercancías clasificadas como peligrosas en las clases 1 a 9 del RID, y consideradas como no peligrosas conforme a las disposiciones aplicables del Código IMDG.
- Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas.

- Cualquier otra norma que pudiera afectar al transporte de materias u objetivos susceptibles de ser calificados como mercancías peligrosas.

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

La Autoridad Portuaria de Bilbao deberá ser avisada con antelación por la E.F., cuando vaya a acceder al Puerto de Bilbao una composición ferroviaria cuya mercancía transportada esté catalogada como Mercancía Peligrosa, indicando el tipo de material de que se trate.

Si una E.F o un Candidato no comunica la realización de transporte de mercancías peligrosas a la Autoridad Portuaria de Bilbao, podrá ser penalizada por esta y será responsable de cualquier incidente o accidente que se pudiera producir en su transporte en la red ferroviaria del Puerto de Bilbao.

Para obtener información adicional al respecto, consultar con: [janasagasti@bilbaoport.eus](mailto:janasagasti@bilbaoport.eus)

## **2.7 Requisitos técnicos del material rodante**

El material rodante ferroviario que acceda al Puerto de Bilbao debe cumplir los requisitos técnicos conforme a la normativa que establece los criterios de homologación, autorización y mantenimiento del material rodante en la RFIG: R.D. 2387/2004, de 30 de diciembre; Orden FOM/233/2006, de 31 de enero, 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; R.D. 1434/2010, de 5 de noviembre, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la RFIG, 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 y Resolución 6218 de 10 de mayo de 2017 de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, por la que se aprueba la actualización de la versión vigente de ASFA Digital.

Las características de las instalaciones ferroviarias del Puerto de Bilbao no permiten el acceso indiscriminado a cualquier tipo de material, existiendo limitaciones de tipo de tracción, de peso por eje y distancia máxima de los trenes.

La red ferroviaria del Puerto de Bilbao no está electrificada, por lo que sólo son admitidos a tráfico los trenes remolcados por locomotoras diésel o duales (con el modo de tracción diésel).

La carga máxima por eje admitida en el Puerto de Bilbao es la determinada en el capítulo 3 de esta IRF, así como la longitud máxima de una composición ferroviaria admitida en el Puerto de Bilbao, por encima de esta longitud, la disponibilidad del servicio se encontrará condicionada a su autorización expresa de circulación por parte de la Autoridad Portuaria de Bilbao y previa a la circulación del transporte.

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

Las posibles infracciones detectadas, por incumplimiento de las normas, darán lugar al inicio del correspondiente expediente sancionador, según se establece en el Título VII (Régimen sancionador y de inspección) de la LSF y por el correspondiente Título IV. (Régimen sancionador) en su Capítulo I (Infracciones) y Capítulo II (Sanciones y otras medidas) del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

## **2.8 Requisitos del personal ferroviario**

El personal que preste sus servicios en el ámbito de la red ferroviaria del Puerto de Bilbao habrá de contar con la cualificación y aptitud suficiente que permita la prestación del servicio ferroviario con las debidas garantías de seguridad y eficiencia, según se recoge en el artículo 69.1 de la LSF.

### **2.8.1 Habilitación y formación**

En las instalaciones del Puerto de Bilbao el personal de circulación, Responsable de Circulación del Puerto y, en su caso, Auxiliar de Circulación, que preste servicios estará en posesión del correspondiente título habilitante que le capacita para ejercer las funciones de circulación específicas de cada uno en el ámbito de las infraestructuras ferroviarias existentes en el Puerto de Bilbao.

Las EE.FF. deberán justificar, en su caso, que su personal ferroviario, relacionado con la seguridad en la circulación, tiene la formación adecuada y los títulos habilitantes correspondientes para ejercer las funciones realizadas, según se establece en la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, por la que se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal y en la Orden FOM/679/2015, de 9 de abril, que modifica la anterior Orden.

Es responsabilidad del Responsable de Seguridad en la Circulación de cada EE.FF., el disponer de los correspondientes títulos habilitantes, en cada caso, para su personal ferroviario, con su vigencia actualizada y su ámbito de acción correspondiente a las actuaciones realizadas. Este Responsable será el encargado del otorgamiento, renovación, suspensión y revocación de estos títulos habilitantes al personal que le corresponda, según la legislación vigente.

El personal ferroviario de las EE.FF. relacionado con la seguridad en la circulación ferroviaria está obligado a conocer, en la parte competencial que les afecte la normativa de circulación en vigor (consignas, circulares, etc.) para poderlos aplicar en el ejercicio de sus funciones de una forma segura y eficiente. Este personal para la obtención y, en su caso, mantenimiento de la licencia y los certificados de conducción, así como de las habilitaciones necesarias requerirá la superación de las pruebas teóricas y prácticas que aseguren un nivel de formación y conocimiento adecuados para realizar las funciones para las que facultan, así como de la previa obtención de un certificado de aptitud psicofísica. La formación deberá estar impartida por centros homologados de formación de personal ferroviario. Asimismo, en los centros homologados de reconocimiento médico se deberá valorar la aptitud psicofísica de dicho personal.

### **2.8.2 Idioma**

Las comunicaciones relacionadas con la seguridad en la circulación en el ámbito de la red ferroviaria gestionada por la Autoridad Portuaria de Bilbao se efectuarán en castellano.

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

### **2.8.3 Inspección de la Autoridad Portuaria de Bilbao sobre el personal**

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

La Autoridad Portuaria de Bilbao podrá requerir a las EE.FF. y demás Candidatos habilitados que, durante el ejercicio de su actividad ferroviaria, acrediten que su personal ferroviario relacionado con la seguridad en la circulación ferroviaria, acrediten estar en posesión de los correspondientes títulos habilitantes establecidos en la legislación vigente, que les facultan para realizar las funciones que desempeñan.

### 3. DESCRIPCIÓN DE LA RED

#### 3.1 Introducción

Según establece el art. 39 de la LSF, las infraestructuras ferroviarias de titularidad de la Autoridad Portuaria de Bilbao que en cada momento existan en las zonas de servicio del Puerto de Bilbao y estén conectadas con la RFIG, formarán parte de ésta y se incorporan al Catálogo de infraestructuras de la RFIG. La Autoridad Portuaria de Bilbao ejercerá las funciones de administrador y gestor de dichas infraestructuras.

En este capítulo se describen las características principales de la red ferroviaria gestionada por la Autoridad Portuaria de Bilbao.

#### 3.2 **Ámbito de la red ferroviaria del Puerto de Bilbao**

El Puerto de Bilbao dispone de una red ferroviaria que permite el acceso de composiciones ferroviarias desde la RFIG de Adif a los diferentes muelles y terminales ferroportuarias.

La red ferroviaria del Puerto de Bilbao se establece a partir de la conexión física de la infraestructura ferroviaria del Puerto de Bilbao con la RFIG administrada por Adif. Esta permite el paso de los trenes que entran o salen del Puerto de Bilbao.

##### 3.2.1 Límites geográficos

La zona de la red ferroviaria interior del Puerto de Bilbao y la zona de las líneas de conexión de la red ferroviaria entre el Adif y el Puerto de Bilbao, se extiende por una red de una longitud de 12,347 Km, repartida en cinco ejes de circulación.

Ver el Esquema de la red ferroviaria del Puerto de Bilbao correspondiente al Anexo IV de la presente IRF.

##### 3.2.2 Conexión con la RFIG

Esta zona de conexión, tanto física como funcional, es la siguiente:

- Conexión física: La conexión física de la infraestructura ferroviaria del Puerto de Bilbao con la RFIG que delimita la administración de ambas redes se encuentra en:
  - Por el lado Zierbena en el PK. 17/345 de la línea Bilbao Mercancías a Santurtzi, frente a la señal M16 lado Puerto.
  - Por el lado Santurtzi en el PK. 15/335 de la línea Bilbao Mercancías a Santurtzi, frente a las señales M19 y M21 lado Puerto.
  
- Conexión funcional: La conexión funcional que delimita el ámbito de actuación de cada entidad se encuentra en:
  - Por el lado Zierbena, la señal M16 lado Puerto, en el PK 17/345 de la línea Bilbao Mercancías a Santurtzi.
  - Por el lado Santurtzi, las señales M19 y M21 lado Puerto, en el PK 15/335 de la línea Bilbao Mercancías a Santurtzi.

### **3.3 Descripción de la red ferroviaria del Puerto de Bilbao**

La red ferroviaria del Puerto de Bilbao tiene identificado cinco ejes de circulación principales tanto por su longitud como por el tráfico asociado respectivo. Desde estos ejes salen los desvíos que dan acceso a los distintos muelles comerciales (ver el Esquema de la red ferroviaria del Puerto de Bilbao correspondiente al Anexo IV de la presente IRF y el Anexo III).

Estos ejes de circulación son los siguientes:

- Eje de Circulación Nº1. Acceso al Dique de Punta Lucero. (Longitud: 3,766 Km).
- Eje de Circulación Nº2. Acceso al Dique de Zierbana. (Longitud: 3,200 Km).
- Eje de Circulación Nº3. Acceso al Dique de Santurtzi. (Longitud: 1,391 Km).
- Eje de Circulación Nº4. Acceso al Muelle Bizkaia. (Longitud: 1,464 Km).
- Eje de Circulación Nº5. Acceso Muelles A2-A3. (Longitud: 2,526 Km).

#### **3.3.1 Tipología y ancho de vías**

Las vías de la red ferroviaria del Puerto de Bilbao están montadas todas sobre placa de hormigón armado.

La red ferroviaria gestionada por la Autoridad Portuaria de Bilbao está compuesta de vías de mercancías. Dispone de red ferroviaria de un ancho de vía de ancho Ibérico (1.668 mm).

#### **3.3.2 Tipología de desvíos**

En la red ferroviaria del Puerto de Bilbao los accionamientos de los cambios de aguja de los desvíos son de accionamiento manual (sin motorizar), de dos tipos: de marmita tipo Adif y de marmita portuaria (palanca por debajo del nivel vial).

Existen en total 22 cambios de aguja, repartidos por los cinco ejes de circulación de la siguiente forma:

- Eje de Circulación Nº1: 9 desvíos.
- Eje de Circulación Nº2: 2 desvíos.
- Eje de Circulación Nº3: 7 desvíos.
- Eje de Circulación Nº4: 3 desvíos.
- Eje de Circulación Nº5: 1 desvío.

(La identificación y ubicación de estos desvíos se encuentran establecidos en el Anexo III de la presente IRF).

#### **3.3.3 Gálibo**

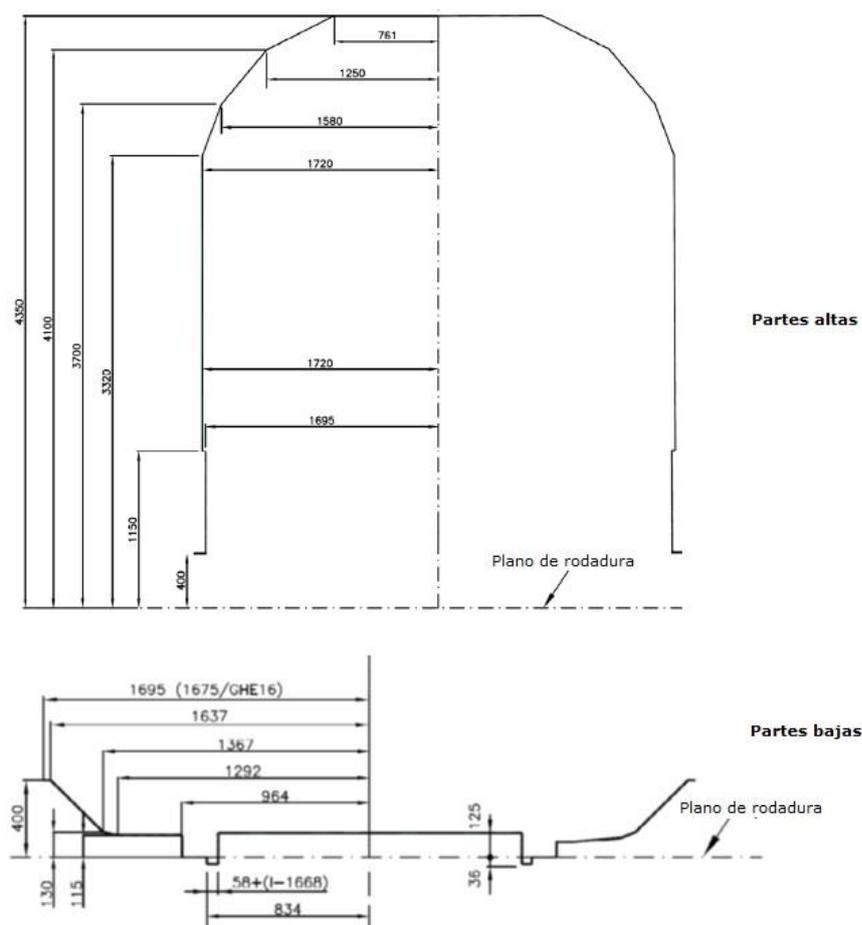
En la red ferroviaria del Puerto de Bilbao son de aplicación los contornos de gálibo contenidos en la Orden FOM/1630/2015, de 14 de julio, por la que se aprueba la «Instrucción ferroviaria de gálibos».

Cuando las EE.FF. estén interesadas en la circulación de trenes con gálibo superior al admitido, estas deberán presentar una descripción detallada del material rodante a utilizar y de la mercancía a transportar en una solicitud a la Autoridad Portuaria de Bilbao. Esta efectuará un estudio específico

del itinerario deseado para considerar la viabilidad del transporte solicitado y la decisión acordada, se comunicará a la empresa peticionaria del transporte.

Para obtener información adicional al respecto, consultar con el Departamento de Operaciones, Comercial y Logística de la Autoridad Portuaria de Bilbao en el contacto indicado en el Apartado 1.7 de esta IRF.

En la Imagen 2 se incluye el esquema gráfico del gálibo aplicable en la red ferroviaria del Puerto de Bilbao, con el contorno de referencia de las partes altas y bajas del gálibo de ancho ibérico (1.668 mm).



**Imagen 2**

### 3.3.4 Límite de carga

Las cargas máximas permitidas en la red ferroviaria del Puerto de Bilbao son las siguientes:

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

### **3.3.5 Rampas características**

En la red ferroviaria del Puerto de Bilbao, se encuentran las siguientes inclinaciones más apreciables:

- Desde el pk 0+700 al pk 1+300 del Eje de circulación nº1 (Acceso al Dique de Punta Lucero). Inclinación máxima: 0,7567%.
- Desde el pk 0+000 al pk 1+000 del Eje de circulación nº2 (Acceso al Dique de Zierbana). Inclinación máxima: 0,0270%.

### **3.3.6 Sistema de señalización y seguridad**

Las instalaciones de seguridad que conforman los enlaces de conexión ferropuertuarios entre Adif y el Puerto de Bilbao son los siguientes:

- Por el lado Zierbena, la señal M16 lado Puerto, en el PK 17/345 de la línea Bilbao Mercancías a Santurtzi. Esta señal está incluida en el enclavamiento electrónico de la Estación de Clasificación de Bilbao Mercancías de Adif.
- Por el lado Santurtzi, las señales M19 y M21 lado Puerto, en el PK 15/335 de la línea Bilbao Mercancías a Santurtzi. Estas señales están incluidas en el enclavamiento electrónico de la Estación de Clasificación de Bilbao Mercancías de Adif.

En la red ferroviaria interior del Puerto de Bilbao, el establecimiento de los itinerarios correspondientes se efectúa mediante la transmisión de la posición de agujas en los cambios de forma manual y mecánica; asegurándose, por medio del conocimiento permanente del personal de circulación, de la situación de los trenes, de la autorización dada al personal de conducción y del aviso de llegada de los trenes.

### **3.3.7 Velocidades máximas**

Las circulaciones ferroviarias deben circular en toda la red ferroviaria gestionada por la Autoridad Portuaria de Bilbao con marcha de maniobras, donde los movimientos se realizarán tirando con locomotora en cabeza o, empujando, cuando no sea posible lo anterior, siendo preceptivo, en este caso de maniobras empujando, que se efectúe la maniobra acompañada por personal habilitado, situado en cabeza en comunicación permanente con el personal de conducción de la composición ferroviaria.

Las velocidades máximas estarán señalizadas con cartelones (u otra señalización) instalados en la vía, que indiquen la velocidad máxima de circulación en el ámbito establecido del Puerto.

El régimen de velocidades máximas admisibles en la red ferroviaria del Puerto de Bilbao es de 10 Km/h y en algunos puntos de 5 km/h.

### **3.3.8 Longitud máxima de los trenes**

La longitud máxima de los trenes que pueden circular por la red ferroviaria del Puerto de Bilbao será la estándar que permita la circulación por las líneas de conexión entre Adif y el Puerto de Bilbao, si bien puede estar restringida por la capacidad de las distintas terminales existentes en el Puerto.

Si las EE.FF. están interesadas en la circulación de trenes con una longitud especial, es necesario solicitar autorización expresa y previa a la Autoridad Portuaria de Bilbao. Asimismo, se deberá recabar autorización de Adif, para el acceso a sus instalaciones.

### **3.3.9 Vías electrificadas**

La red ferroviaria del Puerto de Bilbao no está electrificada.

## **3.4 Régimen de circulación**

El régimen particular de circulación de composiciones ferroviarias entre Adif y la Autoridad Portuaria de Bilbao se realiza conforme al contenido de la Consigna CO nº580, de fecha 08 de junio de 2012, de la Dirección de Operaciones e Ingeniería de Red Convencional (Subdirección de Operaciones Norte-Gerencia de Gestión de Tráfico) de Adif, "Conexión ferroviaria con Puerto Autónomo de Bilbao", o aquella que la sustituya.

Asimismo, la circulación de composiciones ferroviarias en el interior del Puerto de Bilbao se realiza de conformidad a lo dispuesto en las normativa del Puerto de Bilbao: Libros de Normas de Circulación Ferroviaria del Puerto (LNCFP), incluyendo las Consignas de la Autoridad Portuaria de Bilbao: Consigna de "Acceso y regulación de las operaciones en la red ferroviaria interior del Puerto de Bilbao" (C-001), Consigna de "Regulación de los Transportes Excepcionales" (C-002), Consigna de "Comunicación de tren dispuesto para circular" (C-003) y Consigna de "Transmisión de información a las EE.FF." (C-004), o aquellas que las sustituyan.

### **3.4.1 Sistema de comunicación**

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

- Radio (VHF).
- Telefonía móvil.
- Telefonía fija.

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

### **3.4.2 Intersecciones especiales**

Se consideran Intersecciones Especiales, las intersecciones de caminos o vías de comunicación con las líneas férreas dentro de la zona de servicio portuario, 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).

Parte de la red ferroviaria del Puerto de Bilbao se encuentra en plataforma compartida con la red viaria, atravesando cruces con los viales, a partir de intersecciones especiales entre la red viaria y la red ferroviaria. Asimismo, existe señalización vertical para indicar los cruces con los mismos.

Cualquier cruce con los viales requerirá la presencia de la Policía Portuaria protegiendo el mismo. El Auxiliar de circulación que acompañe la maniobra, seguirá las indicaciones de la Policía Portuaria para autorizar a reanudar la marcha, en condiciones de seguridad, cuando la circulación vial en el cruce esté detenida. Sólo se podrá iniciar la maniobra de entrada, salida o movimiento interior de circulaciones de vagones con la presencia y autorización de los Policías Portuarios designados.

### **3.5 Restricciones de tráfico**

#### **3.5.1 Líneas especializadas**

Las instalaciones ferroviarias del Puerto de Bilbao son de exclusividad de tráfico de mercancías.

#### **3.5.2 Normativa medioambiental**

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

A este respecto, el conjunto de procedimientos alternativos a la operativa habitual viene recogido en el Plan de Autoprotección del Puerto de Bilbao (PAU), 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.

#### **3.5.3 Transporte de mercancías peligrosas**

Las EE.FF. y candidatos habilitados que vayan a transportar mercancías peligrosas por ferrocarril en el Puerto de Bilbao, con independencia de disponer de los permisos y autorizaciones legalmente procedentes para el transporte de este tipo de mercancías, deben comunicar con la suficiente antelación a la Autoridad Portuaria de Bilbao para ser autorizados a acceder al Puerto con dichas mercancías. Las EE.FF. y demás candidatos que vayan a transportar mercancías peligrosas en el Puerto deben estar en posesión de la correspondiente habilitación, conocer y aplicar la reglamentación de mercancías peligrosas, en especial:

- Reglamento relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID 2019).
- Real Decreto 145/1989, de 20 de enero. Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas.
- Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas.

- Orden FOM/605/2004 de 27 de febrero, sobre capacitación profesional de los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable.
- Plan de Autoprotección del Puerto de Bilbao.

### **3.6 Mantenimiento y obras en las instalaciones del Puerto**

La Autoridad Portuaria de Bilbao realiza labores de mantenimiento de las infraestructuras en servicio, así como obras de mejora y ampliación de su red ferroviaria. Las obras de mejora y conservación de la infraestructura ferroviaria y no ferroviaria que afecten al tráfico de los trenes y maniobras se realizarán con la menor restricción posible de los tráficos programados, con el fin de minimizar al máximo las inevitables perturbaciones y repercusiones de este tipo de actuaciones, que por otra parte, promoverán mejoras en la infraestructura que redundarán en un mejor servicio por parte de la misma.

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

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

Los trabajos que se realicen de mantenimiento y conservación de las instalaciones ferroviarias del Puerto de Bilbao son comunicados previamente a su ejecución por los responsables de los mismos al Departamento de Operaciones, Comercial y Logística de la Autoridad Portuaria de Bilbao y al Responsable de Circulación del Puerto. Asimismo, informarán previamente a cualquier interesado afectado de la ejecución de los mismos. De esta forma, la Autoridad Portuaria de Bilbao 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.

Cuando se realicen trabajos extraordinarios de obras puntuales en la infraestructura ferroviaria y de poca relevancia, estos podrán ser acordados directamente por la Autoridad Portuaria de Bilbao con los operadores afectados, con la antelación que se estime necesaria.

Cuando los trabajos que se realizan puedan afectar al tráfico regulado por Adif, la Autoridad Portuaria de Bilbao notificará oportunamente dicha situación a los responsables correspondientes de Adif. Asimismo, para las operaciones de mantenimiento de las líneas de conexión de la red ferroviaria entre Adif y el Puerto de Bilbao, Adif se reserva unas franjas horarias de 3 horas diarias, en horario diurno, o 4 horas diarias en horario nocturno, en los periodos que defina Adif, y con un preaviso de 15 días.

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 Autoridad Portuaria de Bilbao: EE.FF., Adif, otros Candidatos habilitados, etc.

### **3.7 Perturbaciones en el tráfico**

Será prioritario la evacuación de las composiciones ferroviarias con mercancías peligrosas y el material rodante motor de socorro que se haya utilizado para proceder a la liberación de la vía interceptada por algún tipo de incidencia.

El control de tráfico deberá basarse en principios transparentes y no discriminatorios. Los criterios de regulación que la Autoridad Portuaria de Bilbao podrá aplicar, cuando lo estime oportuno, son los siguientes:

- Preferencia de las circulaciones que hayan obtenido adjudicación de Capacidad frente a las que no hayan reservado capacidad.
- Preferencia de las circulaciones que circulan en su surco frente a aquellas que circulan retrasadas, con el objetivo de minimizar la propagación de retrasos.
- Preferencia en el caso de producirse perturbaciones en el tráfico ferroviario debidas a fallos técnicos, accidentes o cualquier otra incidencia, se adoptarán las medidas oportunas para restablecer la situación de normalidad, como establece el artículo 37.1 de la LSF. A tal fin, la Autoridad Portuaria de Bilbao tiene elaborado un Plan de Contingencias Ferroviario, con las actuaciones en las contingencias que ocurran en la zona de servicio ferropuertuaria.

En todo caso, tanto la Autoridad Portuaria de Bilbao como las EE.FF o candidatos colaborarán coordinadamente, asegurando la prestación del servicio y la atención a los clientes de la forma más eficiente posible.

Asimismo, la Autoridad Portuaria de Bilbao y Adif, adoptarán en su ámbito de responsabilidad 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 las líneas de conexión de la red ferroviaria del Puerto de Bilbao y la RFIG administrada por Adif, garantizando la coherencia y coordinación de los planes de contingencias de ambas entidades que afecten a dichas líneas de conexión. De forma análoga procederá la Autoridad Portuaria de Bilbao, en su ámbito de responsabilidad, cuando ocurra en la red ferroviaria interior del Puerto de Bilbao.

La Autoridad Portuaria de Bilbao, en los términos previstos en el artículo 110 del 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 (artículo 37.3 de la LSF).

### **3.8 Capacidad de la infraestructura de la red ferroviaria del Puerto**

La capacidad de circulaciones ferroviarias que pueden acceder a la red ferroviaria del Puerto de Bilbao se establece para servicios diarios y de 00:00 a 24:00 horas, para la situación, maniobras y retirada de composiciones ferroviarias, y 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 instalaciones ferroportuarias y la correspondiente entrada/salida del Puerto.

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

### **3.9 Ocupación actual de las infraestructuras y nivel de congestión**

Actualmente, en la red ferroviaria del Puerto de Bilbao no existen niveles de congestión de tráficos ferroviarios.

## **4. SERVICIOS FERROVIARIOS**

### **4.1 Introducción**

Los Servicios Ferroviarios Complementarios y Auxiliares tendentes a facilitar el funcionamiento del sistema ferroviario, se prestarán conforme se establece en el artículo 44 de la LSF y en el RSF, determinando tanto el régimen que les resulta aplicable como los sujetos facultados para su prestación.

Los servicios que puede prestar la Autoridad Portuaria de Bilbao en su ámbito competencial en la red ferroviaria del Puerto de Bilbao se detallan a continuación:

### **4.2 Servicios básicos mínimos para el acceso a las infraestructuras ferroviarias del Puerto**

Las EE.FF. y los candidatos habilitados tendrán derecho a recibir en condiciones no discriminatorias y de igualdad los servicios de acceso a la red ferroviaria del Puerto de Bilbao. Concretamente tendrán derecho a:

- Puesta a disposición para la utilización de la infraestructura ferroviaria según se haya establecido.
- Control de la circulación de sus trenes por la red ferroviaria del Puerto de Bilbao por parte de la Autoridad Portuaria de Bilbao, incluida señalización, regulación, expedición, así como comunicación y suministro de información sobre la circulación ferroviaria.
- Información sobre los servicios de circulación de trenes y eventuales retrasos.
- Obtención por el medio más oportuno de la documentación reglamentaria y las ventanas horarias de paso de los trenes, en la parte que les afecte.
- Recepción de apoyo e información en la gestión de incidencias.
- Acceso a una copia de la IRF, en las condiciones establecidas.

### **4.3 Servicios Complementarios**

La prestación de los Servicios Complementarios en la red ferroviaria del Puerto de Bilbao se efectuará en régimen de Derecho privado y podrá ser realizada según lo que se establece en la LSF.

Cuando los servicios complementarios sean prestados por empresas prestadoras directamente o a través de terceros, todas estas entidades deberán estar en posesión del correspondiente título habilitante otorgado por la Autoridad Portuaria de Bilbao, que les autoriza su prestación.

Asimismo, estas empresas deberán disponer de los espacios, instalaciones o medios necesarios para la realización de la prestación correspondiente, a través del correspondiente título de dominio público otorgado por la Autoridad Portuaria de Bilbao.

Si la Autoridad Portuaria de Bilbao prestase los Servicios Complementarios ofrecidos, deberá prestarlos de manera no discriminatoria a cualquier empresa ferroviaria que los solicite.

#### **4.4 Servicios Auxiliares**

La prestación de los Servicios Auxiliares en la red ferroviaria del Puerto de Bilbao se efectuará en régimen de Derecho privado y podrá ser realizada según lo que se establece en la LSF.

Esta prestación podrá ser efectuada por empresas prestadoras que estén en posesión de las habilitaciones, autorizaciones y permisos legales necesarios para la realización de los citados servicios, previa petición de autorización a la Autoridad Portuaria de Bilbao. Las empresas ferroviarias podrán prestar para sí mismas o en régimen de colaboración con otras empresas ferroviarias, bien directamente o mediante contratos con terceros, servicios auxiliares en las instalaciones del Puerto de Bilbao.

Asimismo, estas empresas deberán disponer de los espacios, instalaciones o medios necesarios para la realización del servicio correspondiente, a través del correspondiente título de dominio público necesario otorgado por la Autoridad Portuaria de Bilbao.

La Autoridad Portuaria de Bilbao no tendrá obligación de prestar dichos servicios, pero si ofrece su realización a alguna empresa ferroviaria, deberá prestarlos de manera no discriminatoria a cualquier empresa ferroviaria que los solicite.

## **5. RÉGIMEN ECONÓMICO Y TRIBUTARIO**

### **5.1 Información sobre Cánones y demás Tasas exigibles con arreglo a la Ley del Sector Ferroviario**

Las tasas ferroviarias satisfacen los hechos imponible relacionados con la prestación de servicios ferroviarios regulados en el Capítulo I (Tasas Ferroviarias) del Título VI de la LSF. A la Autoridad Portuaria de Bilbao 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, modificación o renovación de la licencia de empresa ferroviaria.
- La expedición, modificación, renovación, revisión de las autorizaciones de seguridad.
- La expedición, ampliación, renovación, revisión de los certificados de seguridad.
- La homologación de centros de reconocimiento médico, de formación de personal ferroviario y de mantenimiento del material rodante y sus renovaciones o ampliaciones; la certificación de entidades encargadas de mantenimiento y material rodante; el otorgamiento de títulos y licencias de conducción y autorizaciones de entrada en servicio de vehículos ferroviarios; el otorgamiento de títulos de consejeros de seguridad en relación con el transporte de mercancías peligrosas.
- La prestación de servicios y realización de actividades en materia de seguridad ferroviaria, realizados por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.
- El canon por utilización de las infraestructuras ferroviarias.

### **5.2 Facturación de tarifas por prestación de los servicios**

Las tarifas serán exigibles a quien 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 Autoridad Portuaria de Bilbao.

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.

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

## ANEXO I. GLOSARIO DE ACRÓNIMOS Y DEFINICIONES

### SIGLAS Y ACRÓNIMOS:

- **Adif:** Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.
- **CUU:** Contrato Uniforme de Utilización de vagones
- **E.F.:** Empresa Ferroviaria.
- **EE.FF.:** Empresas Ferroviarias.
- **FOM:** Referente al Ministerio de Fomento.
- **IMDG:** Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.
- **IRF:** Información sobre la Red Ferroviaria del Puerto de Bilbao.
- **LNCFP:** Libros de Normas de Circulación Ferroviaria del Puerto.
- **LSF:** Ley del Sector Ferroviario (Ley 38/2015, de 29 de septiembre).
- **MM.PP.:** Mercancías Peligrosas.
- **OM:** Orden Ministerial.
- **OMI:** Organización Marítima Internacional.
- **PAU:** Plan de Autoprotección del Puerto de Bilbao.
- **RCF:** Reglamento de Circulación Ferroviaria
- **RD:** Real Decreto.
- **RFIG:** Red Ferroviaria de Interés General.
- **RID:** Reglamento relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril.
- **RNT:** Rail Net Europe.
- **RSF:** Reglamento del Sector Ferroviario (Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre).
- **UE:** Unión Europea.
- **UIC:** Unión Internacional de Ferrocarriles.

## 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.
- **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:** Acredita que la E.F. ha establecido un sistema propio de gestión de la seguridad y está en condiciones de cumplir los requisitos sobre sistemas de control, circulación y seguridad ferroviaria, sobre conocimientos y requisitos de su personal relacionado con la seguridad de la circulación ferroviaria y sobre características técnicas del material rodante que utilizará y de las condiciones de su mantenimiento, con objeto de controlar los riesgos y operar en la red de manera segura.
- **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.
- **Empresa Ferroviaria:** Son las entidades, titulares de una licencia de empresa ferroviaria, cuya actividad principal consiste en prestar servicios de transporte de viajeros o de mercancías por ferrocarril, en los términos establecidos en la LSF. Las empresas ferroviarias deberán, en todo caso, aportar la tracción. Se consideran, asimismo, empresas ferroviarias aquellas que aporten exclusivamente la tracción.
- **Enclavamiento:** Dispositivo de señalización y movimiento de los desvíos, que dependen unos de otros y se accionan en un determinado orden para garantizar la seguridad de la explotación ferroviaria.
- **Horario de Servicio:** Documento en el que se incluye el conjunto de todos los datos que determinan los movimientos planificados de trenes y material rodante que tendrán lugar sobre una determinada infraestructura, en el periodo al que dicho Horario de Servicio se refiere.
- **Información sobre la Red Ferroviaria (IRF):** Documento que expone las características de las infraestructuras ferroviarias que integran la red ferroviaria del Puerto de Bilbao, puestas a disposición de las EE.FF. y demás candidatos, y que contiene información sobre las condiciones de acceso a las mismas, con el fin de garantizar la transparencia y el acceso no discriminatorio a la infraestructura ferroviaria de todos los candidatos a solicitar capacidad de infraestructura para prestar servicios de transporte ferroviario.

- **Infraestructura congestionada:** Infraestructura ferroviaria sobre la cual, tras coordinar las franjas horarias solicitadas y consultar con los 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.
- **Itinerario:** Recorrido que realiza un tren de un origen a un destino.
- **Licencia de Empresa Ferroviaria:** Autorización concedida por un Estado miembro de la UE 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 y que podrán acceder a la infraestructura ferroviaria en los términos y condiciones establecidos en la LSF.
- **Material rodante ferroviario:** Conjunto de vehículos ferroviarios con o sin motor. Se clasifican en material motor (locomotoras, unidades autopropulsadas), y material remolcado (vagones de mercancías, coches para viajeros, material rodante auxiliar).
- **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 español, o cuya administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento de tal sistema común de transporte, como las vinculadas a los itinerarios de tráfico internacional, las que enlacen las distintas comunidades autónomas y sus conexiones y accesos a los principales núcleos de población y de transporte o a instalaciones esenciales para la economía o defensa nacional. Las infraestructuras ferroviarias que, en cada momento, existan en el ámbito de los Puertos de Interés General y estén conectadas con la Red Ferroviaria de Interés General, formarán parte de esta desde que así se establezca mediante Orden del Ministerio de Fomento.
- **Registro Especial Ferroviario:** Es un registro de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, 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, autorización, certificado o habilitación o bien así lo establezca expresamente algún precepto legal o reglamentario. En la inscripción habrán de figurar, también, las condiciones impuestas a dichas entidades y personas para el ejercicio de su actividad propia y sus modificaciones, así como las posibles sanciones impuestas a las mismas, a efectos de la aplicación de las reglas de agravamiento de las infracciones tipificadas en la LSF. Asimismo, en el registro se inscribirá el material rodante que circula por la Red Ferroviaria de Interés General y las entidades encargadas de su mantenimiento.
- **Sistema de gestión de la seguridad ferroviaria:** Conjunto de medidas establecidas en el seno de su organización por un administrador de la infraestructura ferroviaria o una empresa ferroviaria para garantizar la gestión de sus operaciones en condiciones de seguridad.
- **Surco:** Capacidad de infraestructura necesaria para que un tren circule entre dos puntos de la red ferroviaria, en un periodo de tiempo determinado.

## ANEXO II. DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA

### 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, y sus modificaciones.  
Modificada por Directiva 2008/110/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2008.  
Modificada por Directiva 2009/149/CE de la Comisión, de 27 de noviembre. Sustituye Anexo I indicadores comunes de seguridad y métodos comunes de cálculo de los costes de los accidentes de esta Directiva.  
Derogados los artículos 29 y 30 por la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012 por la que se establece un espacio ferroviario europeo único.  
Modificada por la Directiva 2014/88/UE de la Comisión, de 9 de julio de 2014.
- 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.  
Derogados los artículos 1 y 2 por la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012 por la que se establece un espacio ferroviario europeo único.
- Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de junio de 2008 sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad y sus modificaciones.  
Modificado el Anexo VII por la Directiva 2009/131/CE de la Comisión, de 16 de octubre de 2009.  
Modificados los Anexos II, V y VI por la Directiva 2011/18/UE de la Comisión de 1 de marzo de 2011, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad.  
Mediante Decisión 2012/188/UE, de 4 de abril, se autoriza a los Estados miembros a aprobar determinadas excepciones conforme a lo dispuesto en la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.  
Modificado el Anexo III Directiva 2013/9/UE de la Comisión de 11 de marzo de 2013.  
Modificados los anexos V y VI por la Directiva 2014/106/UE de la Comisión, de 5 de diciembre de 2014.
- 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 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012 por la que se establece un espacio ferroviario europeo único.
- Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de mayo de 2016 sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea.
- Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de mayo de 2016 sobre la seguridad ferroviaria.
- 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 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo de 22 de septiembre de 2010 sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo. Modificado por el Reglamento (UE) Nº 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de diciembre de 2013 por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa».
- Reglamento (UE) nº 445/2011 de la Comisión de 10 de mayo de 2011 relativo a un sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de los vagones de mercancías y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 653/2007.
- 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.
- Reglamento de Ejecución (UE) 2015/10 de la Comisión de 6 de enero de 2015 sobre los criterios para los candidatos a la obtención de capacidad de infraestructura ferroviaria.
- Reglamento de Ejecución (UE) 2016/545 de la Comisión de 7 de abril de 2016 sobre los procedimientos y criterios relativos a los acuerdos marco de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria.
- Reglamento relativo al Transporte Internacional Ferroviario de Mercancías Peligrosas (RID). Apéndice del Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF).
- Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG).
- Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177 de la Comisión de 22 de noviembre de 2017 relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos.

### **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 Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales que reemplaza a la Ley Orgánica 15/1999 de protección de datos.
- 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 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios.

- Real Decreto-ley 1/2014, de 24 de enero, de reforma en materia de infraestructuras y transporte, y otras medidas económicas.
- Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.
- Ley 38/2015, del Sector Ferroviario, de 29 de septiembre.
- 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. Modificado por la Disposición adicional por el Real Decreto 623/2014, de 18 de julio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios y la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.
- Real Decreto 810/2007, Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, de 22 de junio de 2007. Modificado por el Real Decreto 918/2010, de 16 de julio de 2010. Modificado por el Real Decreto 641/2011, de 9 de mayo de 2011. Modificado por el Real Decreto 623/2014, de 18 de julio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios y la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios. Modificado por el Real Decreto 1006/2015, de 6 de noviembre.
- 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 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 1434/2010, de 5 de noviembre de 2010, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de interés general. Modificado por la Orden FOM/3218/2011, de 7 de noviembre. Modificado por la Orden FOM/421/2014, de 13 de marzo. Modificado por la Orden FOM/22/2015, de 19 de enero.
- Real Decreto 1072/2014, de 19 de diciembre, por el que se crea la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y se aprueba su Estatuto.
- Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria.
- 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. Modificada por la Orden FOM/420/2014, de 7 de marzo.
- 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. Modificada por la Orden Ministerial 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.

Derogada parcialmente por la Orden FOM/167/2015, de 6 de febrero.

- 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. Modificada por la Orden FOM/679/2015, de 9 de abril.
- 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/1630/2015, de 14 de julio, por la que se aprueba la «Instrucción ferroviaria de gálibos».
- 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 Dirección General de Ferrocarriles sobre las responsabilidades de las entidades encargadas del mantenimiento de vehículos en el marco de la Directiva de Seguridad Ferroviaria y, en particular, en relación con los Planes de Mantenimiento.
- Recomendación técnica 2/2015 de la Dirección General de Ferrocarriles sobre la responsabilidad de las empresas ferroviarias con relación al mantenimiento de los vagones de mercancías.
- 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.

- Procedimiento para la investigación técnica de accidentes ferroviarios de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, de junio de 2015.
- Resolución 759 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.
- Recomendación técnica 1/2016 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre criterios para la implantación en los sistemas de gestión de la seguridad del reglamento de circulación ferroviaria y la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema “explotación y gestión del tráfico”.
- Recomendación técnica 2/2016 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre criterios para la elaboración de programas formativos para personal de conducción.
- Recomendación técnica 3/2016 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre diversas cuestiones relativas a la formación del personal ferroviario y sus habilitaciones.
- Recomendación técnica 4/2016 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre las actuaciones en relación con los títulos habilitantes del personal ferroviario tras sucesos con fallo humano.
- Recomendación técnica 2/2017 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre comunicaciones del maquinista en casos de accidentes o incidentes.
- Recomendación Técnica 3/2017 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre la autorización de entrada en servicio de vehículos no conformes con las ETI de material rodante y la utilización de componentes de interoperabilidad no certificados.
- Recomendación Técnica 3/2018 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre validez y contenido de los reconocimientos psicofísicos de Personal Ferroviario.
- Recomendación Técnica 4/2018 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre los recorridos en la formación de maquinistas sobre la infraestructura.
- Recomendación Técnica 4/2019 de la Agencia Estatal De Seguridad Ferroviaria sobre la formación del personal de conducción para la gestión de situaciones de emergencia.
- Recomendación Técnica 6/2019 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre las estructuras encargadas de la gestión de la seguridad en las entidades ferroviarias.
- Recomendación Técnica 7/2019 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre formación en señales de visibilidad limitada.
- Convenio marco entre Puertos del Estado y Adif, de 30 de diciembre de 2005.
- Convenio entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Organismo Público Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Bilbao, de 4 de abril de 2013, de conexión de las infraestructuras ferroviarias del Puerto de Bilbao con la Red Ferroviaria de Interés General.
- 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.
- Libros de Normas de Circulación Ferroviaria del Puerto (LNCFP).
- Consigna de la Autoridad Portuaria de Bilbao. “Acceso y regulación de las operaciones en la red ferroviaria interior del Puerto de Bilbao”, (C-001) o aquella que la sustituya.
- Consigna de la Autoridad Portuaria de Bilbao de “Regulación de los Transportes Excepcionales” (C-002), o aquella que la sustituya.

- Consigna de la Autoridad Portuaria de Bilbao de “Comunicación de tren dispuesto para circular” (C-003), o aquella que la sustituya.
- Consigna de la Autoridad Portuaria de Bilbao de “Transmisión de información a las EE.FF.” (C-004), o aquella que la sustituya.
- Consigna CO nº580, de fecha 08 de junio de 2012, de la Dirección de Operaciones e Ingeniería de Red Convencional (Subdirección de Operaciones Norte-Gerencia de Gestión de Tráfico) de Adif, “Conexión ferroviaria con Puerto Autónomo de Bilbao”, o aquella que la sustituya.
- Plan de Autoprotección del Puerto de Bilbao (PAU).
- Plan de Contingencias Ferroviario de la red ferroviaria del Puerto de Bilbao (PCF).
- Instrucciones Generales de Adif.
- Otra normativa estatal vigente y futuras modificaciones o actualizaciones de la correspondiente legislación.

### ANEXO III. EJES DE CIRCULACIÓN Y APARATOS DE VÍA

EJE DE CIRCULACIÓN N°1. Acceso al Dique de Punta Lucero			
PK inicio	0+000	Terminal de carga de Adif, lado Zierbana	
PK fin	3+766	Topera	
i max	0,7567%	Desde pk 0+700 al pk 1+300	
APARATOS DE VÍA			
Nº ID	Pk	Denominación	Comentario
60	0+217	Desvío a ZAD-2. Vía Sur	
70	0+286	Desvío a Muelle A3	
1130	0+439	Desvío a ZAD-1	Sin servicio
540	0+849	Desvío a Eje de Circulación nº 2	
200	1+516	Desvío a Terminal Atlántica de Graneles	Sin servicio
80	2+017	Desvío a Muelle Punta Sollana	Sin servicio
1040	2+144	Desvío a Terminal Tepsa	
210	2+646	Desvío 1 a Terminal Esergui	
90	3+133	Desvío 2 a Terminal Esergui	
EJE DE CIRCULACIÓN N°2. Acceso al Dique de Zierbana			
PK inicio	0+000	Eje de circulación N° 1 PK 0+849	
PK fin	3+200	Topera	
i max	0,0270%	Desde pk 0+000 al pk 1+000	
APARATOS DE VÍA			
Nº ID	Pk	Denominación	Comentario
520	0+356	Desvío a Muelle A3	
1080	2+308	Desvío a Muelle AZ-1/Terminal Befesa	
EJE DE CIRCULACIÓN N°3. Acceso al Dique de Santurtzi			
PK inicio	0+000	Terminal de carga de Adif, lado Santurtzi	
PK fin	1+391	Topera	
i max	0%		

APARATOS DE VÍA			
Nº ID	Pk	Denominación	Comentario
30	0+000	Desvío a 3ª Línea Muelle Reina Victoria	
20	0+150	Desvío a eje de Circulación nº 4	
21	0+300	Desvío a Muelle Espigón 2 Centro-Sur	
32	0+323	Desvío a Muelle Espigón 2 Norte	
35	0+400	Desvío a Terminal Termicar	
39	0+498	Desvío de Terminal Contenedores ATM	
47	1+043	Desvío a Muelle Nemar 1	
EJE DE CIRCULACIÓN Nº4. Acceso al Muelle Bizkaia			
PK inicio	0+000	Eje de circulación Nº 3 PK 0+150	
PK fin	1+464	Topera	
i max	0%		
APARATOS DE VÍA			
Nº ID	Pk	Denominación	Comentario
13	0+712	Desvío a Tinglado Toro y Betolaza Oeste	
12	0+881	Desvío a Tinglado Toro y Betolaza Este	
10	1+180	Desvío a Terminal Papel Toro y Betolaza	
EJE DE CIRCULACIÓN Nº5. Acceso Muelles A2-A3			
PK inicio	0+000	Eje de circulación Nº 1 Pk 0+286	
PK fin	2+526	Vía acceso Muelle A1	
i max	0%		
APARATOS DE VÍA			
Nº ID	Pk	Denominación	Comentario
73	1+371	Inicio playa de vías pública en Muelle A2	

ANEXO IV. ESQUEMA DE LA RED FERROVIARIA GESTIONADA POR LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO

