

# Condiciones de Acceso

## Capítulo 2

Declaración  
sobre la red  
2019  
V.1



# Condiciones de Acceso

## Capítulo 2

Declaración  
sobre la red  
2019  
V.1



## 2.1 INTRODUCCIÓN

En este capítulo se describen los términos y condiciones relacionados con el acceso a la infraestructura ferroviaria gestionada por el administrador de infraestructuras ferroviarias.

Estos términos y condiciones también se aplican a los tramos de los corredores internacionales de transporte de mercancías por ferrocarril que atraviesan la infraestructura ferroviaria gestionada por el administrador de infraestructuras ferroviarias.



## 2.2 REQUISITOS GENERALES DE ACCESO

De acuerdo con la LSF, pueden acceder a la RFIG gestionada por Adif en las condiciones que en la misma se determinan, las EE.FF. con Licencia y Certificado de Seguridad en vigor emitidos por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria o por la autoridad competente de otro Estado miembro de la Unión Europea, para la realización de servicios ferroviarios de transporte de mercancías; internacional de viajeros; transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística; y los servicios de transporte nacional de viajeros, distintos de los realizados con finalidad prioritariamente turística y de los que estén sujetos a obligaciones de servicio público según se indica en el art 59 LSF, con arreglo a lo dispuesto en la disposición transitoria primera y sus normas de desarrollo.

Son EE.FF. aquellas 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 EE.FF. deberán, en todo caso, aportar la tracción. Se consideran, asimismo, EE.FF. aquellas que aporten exclusivamente la tracción (Art. 48 de LSF y Art. 58, 1º y 2º RSF).

Las EE.FF. y demás Candidatos que deseen operar en la Red gestionada por Adif deberán estar inscritos en el Registro Especial Ferroviario (Art. 61 de la LSF y Art. 129 del RSF), dependiente de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. Asimismo, deberán disponer del correspondiente Plan de Contingencias, aprobado por el Ministerio de Fomento.

Los administradores de infraestructuras ferroviarias, conforme a lo que reglamentariamente se disponga y con el fin de proteger sus legítimas expectativas en materia de ingresos y la futura utilización de la infraestructura que gestionen, podrán imponer requisitos a los candidatos, siempre y cuando éstos sean adecuados, transparentes y no discriminatorios.

Tales requisitos se especificarán en la declaración sobre la red y se referirán exclusivamente a la idoneidad para presentar ofertas conformes para la obtención de capacidad de infraestructura y a la aportación de garantías económicas, las cuales no podrán superar un máximo adecuado, proporcional al nivel de actividad que prevea el candidato.

### 2.2.1. Requisitos para la Solicitud de Adjudicación de Capacidad de Infraestructura y de Capacidad en Instalaciones de Servicio

#### 2.2.1.1 Adjudicación de Capacidad de Infraestructura

Las EE.FF. para acceder a la RFIG gestionada por Adif deberán cumplir lo establecido en la LSF y en su normativa de desarrollo.

Entre los requisitos más importantes a cumplir destacan el disponer de:

- Licencia de Empresa ferroviaria.
- Certificado de Seguridad.
- La Adjudicación de la Capacidad de Infraestructura necesaria.
- Plan de Contingencias

Tendrán derecho a presentar solicitudes de capacidad de infraestructura de conformidad con lo establecido en la Ley y en el Reglamento del Sector Ferroviario:

1. Las empresas ferroviarias y las agrupaciones empresariales internacionales que constituyan dichas empresas, debidamente inscritas todas ellas en el Registro Especial Ferroviario.

2. Asimismo podrán solicitar capacidad de infraestructura en la forma y con los requisitos que reglamentariamente se establezcan las Administraciones públicas con competencias en materia de transporte ferroviario que tengan interés de servicio público en la adquisición de capacidad, y los consignatarios, los cargadores y aquellas empresas transportistas y operadores de transporte que, sin tener la consideración de empresas ferroviarias, tengan interés comercial en la adquisición de capacidad. En tales supuestos, para la utilización de la capacidad de infraestructura será preciso que los candidatos designen una empresa ferroviaria y comuniquen dicha circunstancia al administrador de infraestructuras.

El derecho de uso de la capacidad de infraestructura será adjudicado por el administrador de infraestructuras ferroviarias y, una vez atribuido a un candidato, no podrá cederse a otra empresa. No se considera cesión la utilización de la capacidad por parte de una empresa ferroviaria, que opere por cuenta de un candidato adjudicatario de capacidad que no sea empresa ferroviaria. En todo caso, queda prohibido todo negocio jurídico sobre la capacidad de infraestructura adjudicada (art 38 de LSF y art 47 del RSF). La venta o cesión de acciones o participaciones que impliquen un cambio de control sobre el candidato adjudicatario quedará sometido a la autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias, a los efectos de evaluar si constituye un negocio jurídico sobre la capacidad de infraestructura ferroviaria.

En todo caso, la capacidad de infraestructura reservada tendrá el mismo régimen que la capacidad de infraestructura adjudicada, en los términos que establece la Directiva 2012/34, la LSF y el Reglamento de Ejecución 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.

El modelo de solicitud de Capacidad Nacional se encuentra disponible en formato electrónico en el enlace correspondiente a la DR que se publica en la Web de Adif, [www.adif.es](http://www.adif.es), consultar [Anexo C](#). El modelo de solicitud de Capacidad Internacional se encuentra disponible en formato electrónico en <http://www.rne.eu>.

Además, y en todo caso, las EE.FF. vienen obligadas a presentar una copia compulsada del correspondiente Certificado de Seguridad del que sean titulares, por el que se acredita que la empresa ferroviaria ha establecido un sistema propio de gestión de la seguridad y está en condiciones de cumplir los requisitos fijados en las especificaciones técnicas que le afectan, así como otras disposiciones pertinentes de la legislación comunitaria y de las normas nacionales de seguridad, con objeto de controlar los riesgos y prestar servicios de transporte en la red de forma segura, así como tener conocimiento y cumplir la normativa de Seguridad en la Circulación, particularmente el Reglamento de Circulación Ferroviaria, RCF, y demás normativa en vigor que les afecte, consultar [Anexo E](#), y estar al corriente de los pagos derivados de las obligaciones económicas contraídas con Adif y tener vigentes las pólizas del aseguramiento de la responsabilidad civil.

### 2.2.1.2 Adjudicación de Capacidad en las Instalaciones de Servicio

La utilización de las instalaciones de servicio conllevará la pertinente solicitud de capacidad por parte de la empresa ferroviaria y otros candidatos al administrador de infraestructuras ferroviarias, que éste asignará con arreglo a criterios transparentes y no discriminatorios. Para cada instalación de servicio solicitada y previo al inicio de la realización del servicio, la empresa ferroviaria u otros candidatos deberán dar su conformidad a las condiciones de uso de la instalación, con el objeto de preservar la explotación ordenada, eficiente y segura de las instalaciones.

Para tal fin, el administrador de infraestructuras ferroviarias hará públicos los criterios de asignación de la capacidad y las condiciones de uso de las instalaciones en la declaración sobre la red (Ver apartado 4.9 del capítulo 4 y el [Anexo N](#) de este documento).

No obstante, si para la prestación del servicio del transporte ferroviario la empresa ferroviaria requiriese, además del uso de la instalación de servicio, otros espacios, equipamientos o medios que el administrador de infraestructuras ferroviarias pueda ofrecer, éstos se regularán mediante el correspondiente contrato de arrendamiento a un coste razonable y con una duración equivalente al periodo de adjudicación.

## 2.2.2. Condiciones de acceso a la Infraestructura Ferroviaria de Adif

### Tráfico Nacional e Internacional de Mercancías

De acuerdo a lo establecido en la normativa española y de la UE, el transporte de mercancías está liberalizado. En consecuencia, cualquier Candidato radicado en el Estado Español o en otro Estado miembro de la UE, provisto de la correspondiente licencia de empresa ferroviaria o habilitación, puede solicitar al administrador de infraestructuras ferroviarias adjudicación de capacidad de infraestructura para la realización de dichos servicios de transporte, siguiendo el procedimiento establecido.

En el momento de la adjudicación de la misma, las empresas ferroviarias que van a realizar el transporte deberán estar en posesión del Certificado de Seguridad necesario para poder circular por el itinerario solicitado, con su material rodante y personal de conducción debidamente habilitado, de conformidad con lo dispuesto en el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio.

## Tráfico Internacional de Viajeros

De conformidad con la disposición adicional cuarta de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, las empresas ferroviarias que dispongan de licencia de empresa ferroviaria otorgada por un Estado miembro de la Unión Europea tienen libre acceso a la Red Ferroviaria de Interés General para la explotación de servicios internacionales de transporte de viajeros.

A dicho efecto se entiende por servicio internacional de transporte de viajeros, el servicio de transporte de viajeros en el que el tren cruce al menos una vez la frontera de España y cuyo principal objeto sea transportar viajeros entre estaciones de transporte de viajeros situadas en Estados miembros distintos; el tren podrá formarse y/o dividirse, y las distintas partes que lo constituyan podrán tener procedencias y destinos diferentes, siempre que todos los coches crucen al menos una frontera. Se entiende por tránsito el paso a través del territorio español que se efectúa sin que se recojan o dejen viajeros o sin que haya carga o descarga de mercancías en el mismo.

Durante la realización de los servicios internacionales de transporte de viajeros, las empresas ferroviarias podrán recoger o dejar viajeros en cualquiera de las estaciones de transporte de viajeros situadas en la Red Ferroviaria de Interés General, siempre que dichas paradas tengan un carácter auxiliar respecto de los trayectos internacionales, con las siguientes limitaciones:

- a) Que la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, a petición de las autoridades competentes o de las entidades ferroviarias interesadas, haya determinado previamente que el principal objeto del servicio internacional de transporte ferroviario de viajeros que se pretenda llevar a efecto es transportar viajeros entre estaciones de transporte de viajeros españolas y las de otros Estados miembros de la Unión Europea.
- b) No se permitirá recoger y dejar viajeros en estaciones distintas a las de origen y destino cuando la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, a instancia del Ministerio de Fomento, del administrador de la infraestructura ferroviaria o de la empresa prestadora de un servicio de transporte preexistente y sujeto a obligaciones de servicio público, resuelva que con ello se compromete el equilibrio económico de las condiciones establecidas para la prestación del servicio público.

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia efectuará un análisis económico objetivo y de criterios predefinidos, consultará a todas las partes interesadas y resolverá en el plazo máximo de dos meses a partir de la recepción de toda la información pertinente.

La Comisión expondrá los motivos de su decisión y precisará dentro de qué plazo y bajo qué condiciones las autoridades competentes, el administrador de infraestructuras ferroviarias, la empresa ferroviaria que realice el servicio público o la empresa ferroviaria prestadora del servicio de transporte internacional podrán solicitar la revisión de dicha decisión.

Las resoluciones de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia tendrán eficacia ejecutiva y serán vinculantes para las entidades que actúan en el ámbito ferroviario.

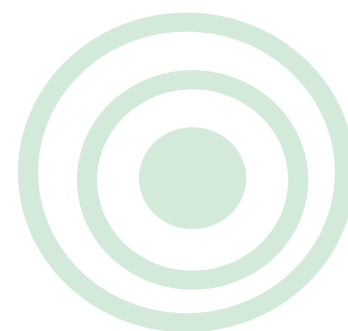
De conformidad con la Resolución de la CNMC por la que se aprueban los principios y criterios metodológicos a aplicar en relación con la prueba de objetivo principal de un nuevo servicio de transporte internacional de viajeros, STP/DTSP/032/17, de 20 de septiembre de 2017, al menos 6 meses antes de su lanzamiento comercial y, en cualquier caso, antes de solicitar la capacidad a los administradores de infraestructuras, el candidato debe notificar a la CNMC su intención de explotar un nuevo servicio internacional de transporte de viajeros, aportando determinada información y señalando, en caso de existir, las partes confidenciales del mismo. A tal efecto, se ha publicado un formulario normalizado que el candidato deberá cumplimentar y remitir a la CNMC a través de su sede electrónica y que se encuentra disponible en el siguiente enlace:

[https://www.cnmc.es/sites/default/files/editor\\_contenidos/Transportes/Ferroviario/201705\\_FORMULARIO%20ESTANDARIZADO\\_CANDIDATO.pdf](https://www.cnmc.es/sites/default/files/editor_contenidos/Transportes/Ferroviario/201705_FORMULARIO%20ESTANDARIZADO_CANDIDATO.pdf)

De acuerdo con la Orden FOM642/2018, que añade un apartado 7 al artículo 12 de la Orden FOM897/2015, se considerará informado un administrador de infraestructuras ferroviarias de la intención de un candidato de solicitar capacidad de infraestructura con el fin de explotar un servicio internacional de viajeros, bien cuando reciba una notificación directamente del candidato, o bien cuando la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, en cumplimiento del procedimiento establecido en el Reglamento de Ejecución (UE) 869/2014 de la Comisión, de 11 de agosto de 2014, sobre nuevos servicios de transporte ferroviario de viajeros, y conforme a la metodología y procedimiento aprobados por el citado organismo regulador, le dé traslado de la notificación remitida por el candidato.

Las normas establecidas en esta disposición serán de aplicación hasta el 13 de diciembre de 2020, de conformidad con la disposición transitoria primera de la ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

A los expedientes sobre servicios internacionales de transporte de viajeros iniciados, antes del 14 de diciembre de 2020, les será de aplicación lo previsto en esta disposición.



## Tráfico Nacional de Viajeros

La aprobación por el Parlamento Europeo y del Consejo de la Directiva 2016/2370/UE, de 14 de diciembre, que modifica la Directiva 2012/34/UE, en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril y a la gobernanza de las infraestructuras ferroviarias, supone abrir a la competencia la explotación de los servicios nacionales de transporte ferroviario de viajeros.

De conformidad con el Real Decreto-ley 23/2018, de 21 de diciembre, que modifica la disposición transitoria primera de la ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, apartado 1, la apertura a la libre competencia del transporte de viajeros por ferrocarril, prevista en el apartado 2 del artículo 47 de dicha ley, se aplicará a partir del 1 de enero de 2019, a tiempo para el acceso a la infraestructura en el horario de servicio que se inicie el 14 de diciembre de 2020.

Este derecho podrá ser limitado en el caso de que contratos de servicio público cubran el mismo itinerario u otro alternativo y se ponga en peligro el equilibrio económico de estos contratos. Corresponde al organismo regulador decidir si está o no en peligro el equilibrio económico del contrato.

El transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística se seguirá prestando en régimen de libre competencia hasta el 13 de diciembre de 2020, de conformidad con lo previsto en la Orden FOM/1403/2013, de 19 de julio, sobre servicios de transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística.

### 2.2.3. Licencias y Habilitaciones

El órgano encargado de otorgar las Licencias a las EE.FF. y las Habilitaciones a otros Candidatos distintos a las EE.FF. es la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria de conformidad con lo estipulado en el Art. 49 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

Los requisitos para su obtención se encuentran regulados en el Título IV, capítulo II de la Ley del Sector Ferroviario y en el Título III, capítulos II y III del RSF (RD 2387/2004, de 30 de diciembre). Para mayor información deberán dirigirse a:

Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria  
Plaza de los Sagrados Corazones 7- 28036 Madrid  
<http://www.seguridadferroviaria.es/>

### 2.2.4. Certificado de Seguridad

Toda empresa ferroviaria que desee prestar un servicio de transporte ferroviario, de viajeros o de mercancías, sobre la Red Ferroviaria de Interés General, deberá obtener un certificado de seguridad, en el que se establecen las condiciones que la misma debe cumplir en materia de sistemas de control, circulación y seguridad ferroviaria, de conocimientos y requisitos de su personal relacionado con la seguridad de la circulación ferroviaria y de características técnicas del material rodante ferroviario que utiliza y de las condiciones de su mantenimiento, así como cualesquiera otras que puedan derivarse de lo previsto en este reglamento y en sus normas de desarrollo.

El órgano competente de expedir, renovar, modificar o revocar los Certificados de Seguridad es la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, de conformidad con lo estipulado en el Art. 65 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario. Antes de prestar servicios de transporte sobre una determinada línea o tramo de la RFIG, las EE.FF. deberán obtener el certificado de seguridad.

Los requisitos para su obtención se encuentran regulados en el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio.

Para más información deberán dirigirse a:

Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria  
Plaza de los Sagrados Corazones 7- 28036 Madrid  
<http://www.seguridadferroviaria.es/>

## 2.2.5. Responsabilidad Civil y Seguros

El solicitante de una licencia deberá tener o comprometerse a tener suficientemente garantizada, en el momento de inicio de las actividades para que le faculte la licencia y durante su desarrollo, la responsabilidad civil en la que pueda incurrir, en particular, la derivada de los daños causados a los viajeros, a la carga, al equipaje, al correo y a terceros. Igualmente, esa garantía cubrirá la responsabilidad derivada de daños a las infraestructuras ferroviarias, y dispondrá, en su caso, del seguro obligatorio de viajeros, éste último con las cuantías de las indemnizaciones previstas en la disposición adicional segunda del Real Decreto 627/2014, de 18 de julio, de asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y sus familiares, en el que se establece el baremo de indemnizaciones. Todo ello conforme a lo establecido en el Art. 53 de la LSF, así como en el Art. 63 del RSF, según redacción dada al mismo por el Real Decreto 271/2018, de 11 de mayo. Concretamente, en el RSF se establecen el importe y las condiciones de cobertura de Responsabilidad Civil, en función de la naturaleza de los servicios que se vayan a prestar.

Igualmente, en el Art. 91 del RSF se especifica que los cargadores y los destinatarios de las mercancías que se ocupen de efectuar la entrega o la recogida de las mismas en una Terminal de Transporte de Mercancías deberán estar autorizados para poder entrar en dicha Instalación con los vehículos apropiados, siendo preciso siempre que esté cubierta por el correspondiente seguro la Responsabilidad Civil en la que puedan incurrir por los daños y perjuicios que pudieran causar.

Asimismo los propietarios de vagones de mercancías o de coches de viajeros que entreguen éstos a las empresas ferroviarias para su transporte, deberán disponer de un seguro de responsabilidad civil que cubra los daños a las personas, a la infraestructura ferroviaria o a terceros que éstos pudieran causar en caso de verse implicados en un accidente ferroviario ocurrido por causas imputables a éstos derivadas del incumplimiento por los mismos de la normativa que les es de aplicación.

## 2.2.6. Plan de Asistencia a Víctimas de Accidentes Ferroviarios

De conformidad con el Art. 63 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario y el Real Decreto 627/2014, de 18 de julio las empresas ferroviarias que presten servicios de transporte de viajeros de competencia estatal están obligadas a contar, en el momento de inicio de sus actividades, con un plan de asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y a sus familiares, que incluirá, al menos, la asistencia prevista en los artículos reseñados en el capítulo III del citado Real Decreto. Dicho plan podrá formar parte de otro que tenga establecido la empresa con fines análogos.

La Dirección General de Transporte Terrestre es el órgano encargado de aprobar los planes, de las empresas ferroviarias, de asistencia a las víctimas de accidentes y a sus familiares, verificando que éstos se ajustan a lo dispuesto en el Real Decreto 627/2014, de 18 de julio, y que se acredita suficientemente el aseguramiento de las medidas previstas en ellos.

Por otra parte, los administradores de la infraestructura ferroviaria de la Red Ferroviaria de Interés General dispondrán de un plan de asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios graves y sus familiares. Estos planes contemplarán, entre las medidas de asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y sus familiares, las especificadas en el citado Real Decreto.



## 2.3 CONDICIONES COMERCIALES GENERALES

### 2.3.1. Acuerdos de Prestación de Servicios

El administrador de infraestructuras ferroviarias podrá celebrar con Empresas Ferroviarias o con cualquier entidad pública o privada, convenios, los cuales podrán tener por objeto el régimen de utilización de instalaciones o dependencias de interés común, pudiendo realizarse actividades mercantiles complementarias con el objeto del convenio o necesarias para el cumplimiento del mismo.

El administrador de infraestructuras ferroviarias junto con las EE. FF. y otros Candidatos podrán establecer, en su caso, contratos de prestación de servicios que detallarán el ámbito de los servicios contratados (Servicios Básicos, Complementarios y Auxiliares para los que se solicita prestación).

Los contratos de prestación de servicios entre las EE. FF. y el administrador de infraestructuras ferroviarias pueden incluir el procedimiento de solicitud de los servicios, la aceptación de las condiciones, los términos de suspensión y terminación del servicio, así como las obligaciones y responsabilidades derivadas u otras necesarias para el adecuado ordenamiento de la prestación de estos servicios.

La firma de los citados contratos no impedirá que el administrador de infraestructuras ferroviarias pueda prestar a favor de terceras partes servicios similares a los que constituyan el objeto de los mismos, sin menoscabo de los niveles de calidad acordados.

Por otra parte, toda empresa ferroviaria, en posesión de la correspondiente licencia y con Certificado de Seguridad según línea, deberá firmar un acuerdo con ADIF-Alta Velocidad para la prestación del servicio de suministro de energía eléctrica de tracción y con Adif para la prestación del servicio de suministro de combustible

La cuantía de las Precios por prestación de servicios del administrador de infraestructuras ferroviarias repercutibles a las EE. FF. y demás Candidatos se determinarán de manera general, según se indica en el Capítulo 6 de esta DR. No obstante, el acuerdo podrá fijar cualquier circunstancia específica, si hubiese lugar a la misma.

## 2.3.2. Contratos de Acceso y Contratos con los Solicitantes

En el [Anexo L](#) se incluyen los diferentes modelos de contratos, entre ellos:

- Para el suministro de energía eléctrica de tracción
- Para el suministro de combustible

## 2.3.3. Acuerdos Marco

Los administradores de infraestructuras y los candidatos podrán celebrar acuerdos marco para la reserva de capacidad en los que se especificarán las características de la capacidad de infraestructura solicitada y ofrecida al candidato por una duración superior a un período de vigencia del horario de servicio.

Los acuerdos marco no determinarán las franjas horarias en detalle, no impedirán la utilización de la infraestructura correspondiente por parte de otros candidatos o para otros servicios y podrán modificarse o limitarse para permitir un mejor uso de la infraestructura ferroviaria.

En el [Apartado 4.4.4](#) y en el [Anexo P](#) se encuentran recogidas las características del acuerdo marco.

A 31 de diciembre de 2018, ninguna Empresa Ferroviaria ha solicitado el establecimiento de un acuerdo marco.



## 2.4 NORMATIVA DE CIRCULACIÓN

De conformidad con la disposición transitoria única del Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, en su apartado 5 "Adaptación al nuevo marco reglamentario" desde el 19 de enero de 2017 los administradores de infraestructura y las empresas ferroviarias deben tener adaptada toda la actividad de explotación, gestión y operación del tráfico ferroviario al contenido de dicho Reglamento, incluyendo las pertinentes acciones formativas a su personal en relación con el nuevo marco reglamentario y con sus nuevos procedimientos recogidos en sus sistemas de gestión de seguridad, sin perjuicio de lo establecido en relación a las señales ferroviarias, cuyo catálogo fue publicado por Orden FOM/2015/2016, de 30 de diciembre por la que se aprueba el Catálogo Oficial de Señales de Circulación Ferroviaria en la RFIG.

El objeto de este Reglamento es establecer reglas operativas generales para que la circulación de los trenes y de las maniobras se realice de forma segura, eficiente y puntual, tanto en condiciones de explotación normal como degradada, incluyendo su recuperación efectiva tras una interrupción del servicio, asimismo el documento proporciona un marco regulador único de los procesos operativos en los que exista una interfaz directa entre el Administrador de Infraestructura (AI) y la Empresa Ferroviaria (EF), unificando los criterios de operación de los distintos AI en los distintos anchos de la Red.

Conforme a la Directiva europea de Seguridad Ferroviaria, la responsabilidad de la explotación segura del sistema ferroviario y del control de riesgos asociado corresponde a los administradores de infraestructuras ferroviarias y a las EF. Por ello están obligados a definir y aplicar las medidas necesarias de control de riesgos, y en su caso, a cooperar mutuamente. En consecuencia, los Sistemas de Gestión de la Seguridad (SGS) de los AI y de las EF deberán establecer las reglas internas, conformes con la normativa vigente, y los procedimientos necesarios para asegurar el cumplimiento de lo estipulado en este Reglamento y en el resto de la normativa de seguridad nacional y europea, incluyendo los Métodos Comunes de Seguridad y la ETI de Operaciones.

Adif dispone en su Sistema de Gestión de la Seguridad (SGS) de un conjunto de normas y disposiciones fundamentales necesarias para la circulación de los trenes y maniobras, de forma segura y eficiente. El personal que intervenga en la realización de tareas relacionadas con la circulación está obligado a conocerlas, en la parte que les afecte, para poder aplicarlas en el ejercicio de sus funciones.

Los Corredores Ferroviarios de Mercancías, Atlántico y Mediterráneo, se regirán por la normativa de circulación que regule el tráfico en cada una de las redes de los distintos administradores de infraestructuras por las que circule el tren. Consecuentemente, en los trayectos que discurren por la Red gestionada por Adif, se regirán por las normas nacionales.

Está disponible el texto íntegro del Reglamento de Circulación Ferroviaria. RCF, en formato electrónico en el enlace correspondiente a la DR que se publica en la Web de Adif, [www.adif.es](http://www.adif.es). Esta información se encuentra disponible con carácter meramente informativo, estando sujeta a posibles actualizaciones, por lo que deberá verificarse su vigencia en la Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación de Adif.





## 2.5 TRANSPORTES EXCEPCIONALES

Son transportes excepcionales (TE) aquellos que, por sus dimensiones, peso o distribución y acondicionamiento de la carga, solo puedan admitirse en unas condiciones técnicas y operativas. Precisan de un estudio de viabilidad en el que se tendrá en cuenta, además, las posibilidades físicas de la red y el impacto de esta circulación sobre las líneas por las que han de circular.

La Consigna sobre Tratamiento de los transportes excepcionales y los fallos de cargamento en ruta, especifica los transportes que, en el ámbito de la RFIG administrada por Adif y Adif Alta Velocidad, tienen consideración de excepcional, así como el procedimiento que regula su tramitación.

En virtud del mismo, las EF que deseen realizar un Transporte Excepcional deberán dirigirse a la Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación (DCSC) del administrador de infraestructuras ferroviarias, quien a través del Grupo de Transportes Excepcionales que preside (en adelante GTE), integrado por la DCSC y las áreas técnicas de Adif afectadas, una vez realizado el estudio técnico pertinente, emitirá la correspondiente Autorización, si procede.

La Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación comunicará las posibles restricciones que se incluyan en la misma, así como las condiciones de transporte, a las Direcciones de Adif afectadas, a la Empresa Ferroviaria y demás organismos afectados.

Si en un transporte intervienen dos o más Redes, la consideración de Transporte excepcional y su gestión se regirá por lo determinado en la normativa internacional en vigor (Ficha UIC 502-1).

Ver [apartado 4.7.1](#) y [Capítulo 5](#) de este documento. Para más información consultar con la Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación (Directorio de Adif apartado 1.8).



## 2.6 TRANSPORTES DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

En el Real Decreto 412/2001 de 20 de abril, (BOE nº 110 de 8 de mayo de 2001) se definen las mercancías peligrosas como aquellas materias y objetos cuyo transporte por ferrocarril está prohibido o autorizado exclusivamente bajo las condiciones establecidas en el Reglamento relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID) y demás normativa específica reguladora de dicho transporte ver Anexo E.

Sólo podrán realizar este tipo de transporte las EE.FF. que así lo tengan expresamente autorizado en su Licencia y en su certificado de Seguridad. Para más detalles sobre el proceso de asignación de capacidades para el transporte de mercancías peligrosas, véase el capítulo 4.7.2 de la presente DR y para los servicios correspondientes, véase el capítulo 5 de la presente DR.

Para obtener información adicional, consultar con la Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación, (Directorio de Adif apartado 1.8).



## 2.7 REQUISITOS TÉCNICOS DEL MATERIAL

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

En cuanto a los centros de mantenimiento del material rodante, los criterios para la homologación de los mismos vienen descritos en la Orden FOM/233/2006 por la que se determina el régimen de homologación de los centros de material rodante y sus condiciones de funcionamiento tal y como establece la Disposición final primera de la Orden FOM/167/2015.

Desde febrero de 2010 están en vigor las Especificaciones Técnicas de Homologación (ETH) de Material Rodante Ferroviario, ver [Anexo E](#).

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria es la encargada de autorizar la entrada en servicio de los subsistemas estructurales que constituyen el sistema ferroviario y de los vehículos que por él circulan, así como comprobar que mantienen sus requisitos.

Todo vehículo, antes de su entrada en servicio o de su utilización en la red, deberá contar con una entidad encargada de mantenimiento asignada al mismo, inscrita en el apartado correspondiente del registro nacional de vehículos (Registro Especial Ferroviario). En el caso particular de vagones de mercancías, dicha entidad deberá certificarse por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

De acuerdo con el artículo 2 del Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios y la disposición adicional octogésima novena de la Ley 17/2012, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013, todo el material rodante ferroviario con el que contara FEVE a 31 de diciembre de 2012 se ha integrado, según su naturaleza y adscripción a la infraestructura o a las operaciones de transporte, en Adif o RENFE-Operadora respectivamente, para dar cumplimiento al ejercicio de las funciones propias de cada entidad.

Asimismo, el material rodante ferroviario que estuviera autorizado a circular previamente por la Red Ferroviaria de Interés General de ancho métrico explotada por FEVE, antes de su extinción, queda autorizado a circular sobre dicha red en los mismos términos en los que lo estuviera haciendo antes del 1 de enero de 2013.

La Orden FOM/167/2015, de 6 de febrero, por la que se regulan las condiciones para la entrada en servicio de subsistemas de carácter estructural, líneas y vehículos ferroviarios, define el proceso de autorización de puesta en servicio de cualquier vehículo ferroviario que vaya a circular por las líneas y tramos de la RFIG de ancho métrico. En cumplimiento de lo indicado en la disposición transitoria primera de la citada Orden, se ha publicado en el BOE del 26 de noviembre de 2015 la Resolución de 5 de noviembre de 2015, de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, por la que se publican la Especificación Técnica de material rodante de ancho métrico y la Norma Básica de Seguridad del Material.

## 2.7.1. Inspección sobre el Material Rodante

Toda posible infracción detectada, por incumplimiento de las normas, dará lugar a la iniciación del correspondiente expediente sancionador conforme a lo establecido en la LSF. En el título VII de la Orden FOM/167/2015, de 6 de febrero se regula las Inspecciones, suspensiones y revocaciones de la autorización de entrada en servicio de los subsistemas estructurales y de los vehículos.

La autoridad responsable de la seguridad ferroviaria podrá inspeccionar los subsistemas estructurales y los vehículos que integran el sistema ferroviario en cualquier momento, con objeto de comprobar que se explotan y mantienen de conformidad con los requisitos esenciales exigidos.

En relación con el material rodante que circula por la Red Ferroviaria de Interés General, la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria podrá solicitar en cualquier momento la asistencia técnica y operativa del administrador de infraestructuras ferroviarias para realizar las inspecciones mencionadas en este artículo. El administrador de infraestructuras ferroviarias en los plazos que se le soliciten deberá aportar para este fin los medios y las condiciones que se requieran y establezca la citada autoridad.

Estas inspecciones formarán parte de las actividades de supervisión de los sistemas de gestión de la seguridad de los administradores de infraestructuras ferroviarias y empresas ferroviarias, tras la emisión de sus autorizaciones de seguridad y certificados de seguridad, respectivamente.

Los fabricantes de material rodante ferroviario, los centros de mantenimiento homologados, las entidades encargadas del mantenimiento de material rodante, los titulares de vehículos ferroviarios, los explotadores de servicios relacionados con el ferrocarril y las entidades de aprovisionamiento, serán responsables de que los suministros de material rodante, instalaciones, accesorios, equipo y material que faciliten, así como los servicios que presten, sean conformes a los requisitos y a las condiciones de utilización previstas, de modo que las empresas ferroviarias o los administradores de infraestructuras ferroviarias puedan utilizarlos de manera segura.

El Art. 104.4 de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, indica que corresponde a los administradores de infraestructuras ferroviarias el ejercicio de la potestad de policía en relación con la circulación ferroviaria, el uso y la defensa de la infraestructura, con la finalidad de garantizar la seguridad en el tráfico, la conservación de la infraestructura, las instalaciones y medios materiales de cualquier clase, necesarias para su explotación.

En el caso de los vehículos, si del resultado de las inspecciones se concluyera que existe un riesgo para la seguridad de la circulación ferroviaria, la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria podrá:

- a) Ordenar al titular del vehículo inspeccionado la realización de las operaciones de conservación oportunas en un plazo determinado.
- b) Ordenar la inmovilización del material, iniciando el procedimiento de suspensión o revocación establecido en esta orden.

Todo lo anterior sin perjuicio de la capacidad del administrador de infraestructuras ferroviarias de paralizar la circulación de un vehículo si se apreciara que la misma puede poner en peligro la seguridad.

Por otra parte en la disposición transitoria quinta de la a Orden FOM/167/2015, se especifica que mientras la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria no desarrolle un plan de inspección propio en relación al apartado primero del artículo 25 de esta orden ni establezca el régimen de colaboración que, de acuerdo con el apartado segundo de dicho artículo, deberá prestar la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ésta deberá seguir realizando la inspección de vehículos tal como viene realizando.

Los resultados de las inspecciones de vehículos que lleve a cabo la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias deberán ser comunicados a la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria con la periodicidad que se establezca y en su defecto cada mes. No obstante, ante cualquier solicitud de la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria, esa entidad pública deberá comunicarle la información de la que dispone.



## 2.8 REQUISITOS DEL PERSONAL FERROVIARIO

La LSF en su Art. 69 y el Reglamento de Circulación Ferroviaria en el capítulo 2º de libro 3º establecen que el personal que preste sus servicios en el ámbito ferroviario habrá de contar con la cualificación suficiente que permita la prestación del servicio ferroviario con las debidas garantías de seguridad y de eficiencia.

### 2.8.1. Habilitación y Formación

Los administradores de infraestructuras ferroviarias y las empresas ferroviarias serán responsables, conforme a la legislación vigente, de la formación y cualificación de sus empleados y de aquellas otras personas que realicen para ellos un trabajo con posible afectación a la seguridad en la circulación.

El personal ferroviario debe cumplir con las prescripciones que dispone la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, por la que se determinan las condiciones para la obtención de títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación; además la citada Orden FOM determina el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal.

Asimismo, mediante la Orden FOM/679/2015, de 9 de abril, por la que se modificó la Orden FOM/2872/2010, 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. Por otra parte, la Resolución de 23 de diciembre de 2015, de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, establece 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.

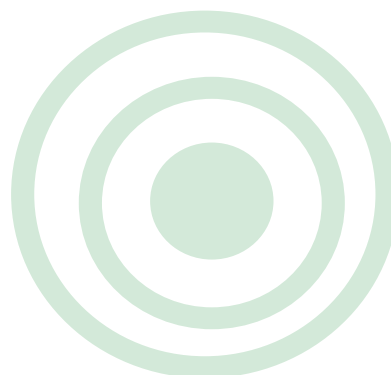
Además de poseer los Títulos Habilitantes actualizados, el personal relacionado con la circulación de los trenes y maniobras, en la parte que le afecta, debe ser conocedor de la Normativa de Seguridad en la Circulación, así como de los conceptos ferroviarios, conocimientos técnicos y tecnológicos básicos.

En aplicación de la disposición adicional octogésima novena de la Ley 17/2012, de 27 de diciembre de Presupuestos Generales del Estado, serán de aplicación a las líneas de ancho métrico de titularidad estatal las disposiciones aplicables a la Red Ferroviaria de Interés General en materia de personal ferroviario, centros médicos y de formación del personal ferroviario. No obstante, en tanto no se desarrolle la nueva normativa técnica específica para el sistema ferroviario de ancho métrico, regirán las disposiciones actualmente aplicables en dicho sistema ferroviario.

### 2.8.2. Idioma

Todas las comunicaciones en materia de Seguridad en la Circulación en el ámbito de la Red gestionada por Adif se efectuarán en castellano, de conformidad con lo indicado en el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio. En este sentido y de conformidad con lo previsto en las Directivas de la Unión Europea, así como en las Normas de Circulación, en las comunicaciones relacionadas con la Seguridad en la Circulación, el personal ferroviario que haya de relacionarse con Adif deberá entender perfectamente el castellano y utilizará este idioma con corrección para comunicarse.

No obstante, en base a lo dispuesto en la Orden FOM/1613/2016, de 4 de octubre, por la que se modifica la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, en el caso de los tramos entre las fronteras y las estaciones situadas en su proximidad y designadas para operaciones transfronterizas, los maquinistas pueden ser eximidos por el administrador de infraestructuras de la obligación de cumplir los requisitos sobre el idioma, en los términos establecidos en dicha orden ministerial.



## 2.8.3. Inspección de Adif sobre el Personal

Cualquier posible infracción detectada, por incumplimiento de las normas, dará lugar a la iniciación del correspondiente expediente sancionador, por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, de conformidad con la LSF.

La empresa ferroviaria vendrá obligada a dar todas las facilidades a Adif para la inspección del personal, de conformidad con lo indicado en el artículo 104 de la LSF, no teniendo derecho la empresa ferroviaria a reclamación por retrasos o daños económicos, por esta causa, en caso de inhabilitación de personal, incluso con carácter provisional. No obstante, Adif procurará que las inspecciones originen los menores trastornos posibles en las operaciones de las EE.FF. y demás Candidatos.

