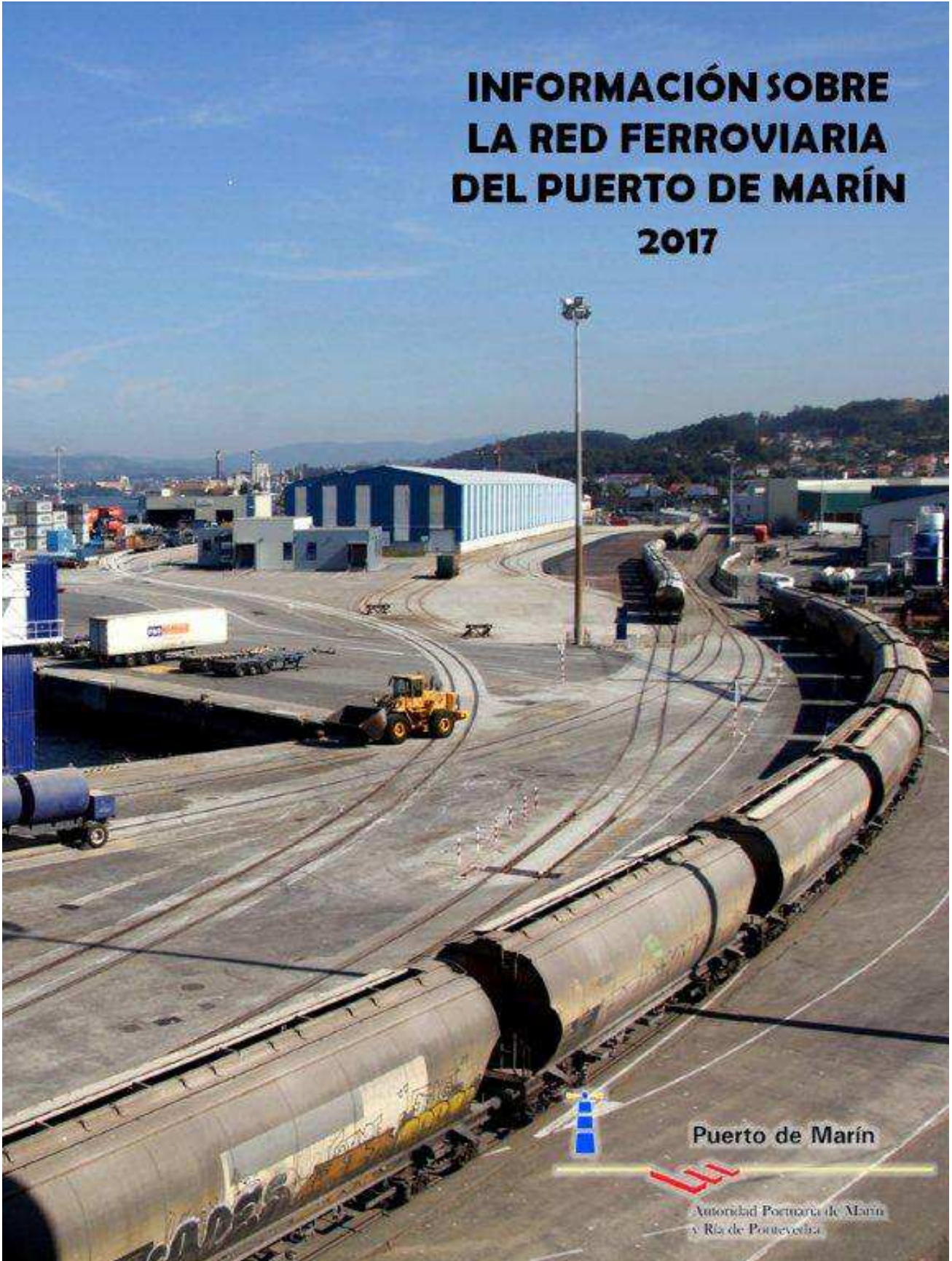


INFORMACIÓN SOBRE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE MARÍN 2017



Puerto de Marín



Autoridad Portuaria de Marín
y Río de Portoviejo

INDICE

1.- INFORMACIÓN GENERAL

- 1.1 Información sobre la red ferroviaria del Puerto de Marín (IRF)
 - 1.1.1.- Objetivos de la Información de Red
- 1.2. - Red Gestionada por el Puerto de Marín
 - 1.2.1. Punto de conexión física.
 - 1.2..2 Punto de conexión funcional.
- 1.3.- Marco Legal
- 1.4.- Estatus Jurídico de la IR.
 - 1.4.1 Consideraciones Generales
 - 1.4.2 Seguridad en la Circulación
 - 1.4.3 Reclamaciones
- 1.5.- Estructura de la IR
- 1.6.- Validez de la IR
 - 1.6.1 Proceso de elaboración y aprobación de la IR
 - 1.6.2 Periodo de validez
 - 1.6.3 Proceso de actualización, Publicación y Distribución
- 1.7.- Organigrama del Puerto.

2.- CONDICIONES DE ACCESO.

- 2.1.- INTRODUCCIÓN.
- 2.2.- Requisitos Generales de Acceso
 - 2.2.1 Licencias y habilitaciones
 - 2.2.2 Certificado de Seguridad, Responsabilidad Civil y Seguros
- 2.3.- Condiciones comerciales generales
 - 2.3.1. Acuerdos marco
 - 2.3.2. Convenios de prestación de servicios
- 2.4.- Normativa de circulación
- 2.5.- Transportes Excepcionales
- 2.6.- Mercancías Peligrosas
- 2.7.- Requisitos Técnicos del Material
- 2.8.- Requisitos del Personal Ferroviario

3.- DESCRIPCIÓN DE LA RED

- 3.1.- Introducción
- 3.2.- Ámbito y descripción de la Red gestionada por el Puerto de Marín
- 3.3.- Características de la Red del Puerto de Marín
 - 3.3.1 Tipología de Vías
 - 3.3.2 Tipología de Desvíos
 - 3.3.3 Ancho de Vías
 - 3.3.4 Gálibo

- 3.3.5 Límite de carga
- 3.3.6 Rampas características
- 3.3.7 Radio mínimo de curvas
- 3.3.8 Intersecciones especiales
- 3.3.9 Velocidades máximas
- 3.3.10 Longitud Máxima de los Trenes
- 3.4.- Régimen de Circulación
- 3.4.1 Comunicaciones
- 3.5.- Restricciones de Tráfico
- 3.5.1 Líneas Especializadas
- 3.5.2 Normativa Medioambiental
- 3.5.3 Transporte de Mercancías Peligrosas
- 3.6.- Disponibilidad de la infraestructura. Horarios especiales.
- 3.7.- Terminal Ferroviaria Terminales especiales y logísticas de Mercancías
- 3.7.1 Instalaciones de Suministro de Combustible
- 3.7.2 Instalaciones Auxiliares
- 3.8.- ADJUDICACIÓN DE CAPACIDADES. SOLICITUD DE SERVICIO
- 3.8.1. Previsiones de movimientos de tipo semanal.
- 3.8.2. - . Solicitud oficial de operativa
- 3.9.- Mantenimiento y Obras en las instalaciones del Puerto

4.- SERVICIOS FERROVIARIOS DEL PUERTO DE MARÍN

- 4.1 Introducción
- 4.2 Servicios básicos mínimos para el acceso a la infraestructura ferroviaria del Puerto de MARIN
- 4.3 Servicios Complementarios
- 4.4 Servicios Auxiliares
- 5.- RÉGIMEN ECONÓMICO Y TRIBUTARIO
- 5.1. Información sobre Cánones y demás Tasas exigibles con arreglo a la Ley del Sector Ferroviario

ANEXO A. MODELO DE SOLICITUD DE SERVICIO – VERSION 3 – MARZO 2016

ANEXO B. DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA

ANEXO C. PLANOS

- 1. Cambios de vía
- 2. Longitud total de vías.
- 3. Longitud útil de vías-1.
- 4. Longitud útil de vías-2
- 5. Pendientes.

1.- INFORMACIÓN GENERAL

La Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (LSF) atribuye a la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra (APMRP) determinadas funciones de administrador de infraestructuras ferroviarias respecto de las infraestructuras ferroviarias existentes en el Puerto de Marín. 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.

1.1 INFORMACIÓN SOBRE LA RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE MARÍN (IRF)

El documento de Información de Red Ferroviaria (IR) del Puerto de Marín se realiza con el fin de establecer unos criterios transparentes y objetivos, en la solicitud y posterior adjudicación de acceso y capacidad ferroviaria a las instalaciones del Puerto, garantizando a todos los Candidatos que lo soliciten, las mismas condiciones de acceso y operación, atendiendo a los criterios de interés portuario.

La Información de Red del Puerto de Marín se basa en lo dispuesto en la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y al procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria, adaptándose a las necesidades propias de la operativa portuaria y en concreto a las específicas del Puerto de Marín.

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

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

1.1.1.- Objetivos de la Información de Red

La finalidad de la Información de Red del Puerto de Marín es facilitar las informaciones necesarias sobre las instalaciones ferroviarias del Puerto puestas a disposición de las Empresas Ferroviarias y las condiciones a cumplir para el acceso a sus infraestructuras.

Es objetivo también de la Información de Red del Puerto de Marín, facilitar la información correspondiente a la capacidad de la red del Puerto de Marín, y de su ramal de conexión con la REFIG gestionada por ADIF.

Las Empresas Ferroviarias tendrán en este documento toda la información sobre las características de las infraestructuras y sobre los requisitos que deben cumplir para acceder a ellas. Se detallan las normas generales y particulares, plazos y procedimientos relacionados con la adjudicación de acceso al Puerto de Marín.

1.2. - RED GESTIONADA POR EL PUERTO DE MARÍN

Según establece el artículo 39 de la Ley 38/2015, del 29 de septiembre del Sector Ferroviario, las infraestructuras ferroviarias existentes en los Puertos de Interés General, formarán parte de las Infraestructuras del Puerto y serán gestionados por la Autoridad Portuaria, que ejercerá las competencias y funciones que se atribuyen normalmente al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias indicadas en los párrafos a), b), c), d), e), f), i), j), m) y n) del apartado 1 del artículo 23 de la la misma Ley.

La red gestionada por el Puerto de Marín abarca la totalidad de las instalaciones ubicadas en el interior del Puerto hasta el Punto de Conexión Física y Funcional situado en el ramal de conexión del Puerto con la estación de Pontevedra.

El punto de conexión funcional que separa la gestión de ADIF y del Puerto de Marín, en lo que respecta a operaciones de gestión de circulación, y que están a cargo del Responsable de Circulación de ADIF o de la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra (en lo sucesivo APMRP), según corresponda, se encuentra definido en la Consigna AO/CO nº 295/400, de 29 de enero de 2016 de la D.O. Noroeste, vigente de la Gerencia de Tráfico Noroeste de ADIF que regula el intercambio de trenes entre ambas administraciones.

1.2.1. Punto de conexión física.

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

- El PK 5,404 del ramal de conexión a 20,20m, en dirección al puerto, de la señal SPM.

1.2..2 Punto de conexión funcional.

El punto de conexión funcional, que delimita el ámbito de actuación del Jefe de circulación de la estación de Pontevedra y del Autorizado Responsable de circulación del Puerto de Marín, se encuentra en:

- Coincide con el punto de conexión física (PK 5,404 a 20,20 metros de la Señal SPM, en dirección al puerto).

1.3.- MARCO LEGAL

El Marco Legal ferroviario del Puerto de Marín parte de los principios básicos de los Reglamentos y Directivas de Unión Europea y su adaptación a la legislación española. También parten de las normativas ferroviarias de la REFIG.

1.4.- ESTATUS JURÍDICO DE LA IR.

1.4.1 Consideraciones Generales

La IR del Puerto de Marín establecerá las condiciones de solicitud de acceso a las instalaciones ferroviarias del Puerto, así como los servicios que la APMRP prestará o podrá prestar a las EE.FF. y candidatos habilitados que accedan al Puerto de Marín.

Se establecerán los derechos y obligaciones de todas las partes (Empresas Ferroviarias, ADIF y la Autoridad Portuaria) que intervienen en el proceso.

1.4.2 Seguridad en la Circulación

La seguridad en la circulación ferroviaria en las instalaciones del Puerto de Marín son tratadas y en consecuencia, de obligado cumplimiento, en la la Consigna AO/CO nº 295/400, de 29 de enero de 2016 de la D.O. Noroeste, vigente de la Gerencia de Tráfico Noroeste de ADIF que regula el intercambio de trenes entre ambas administraciones y en la Consigna de la APMRP: Consigna de "Acceso y regulación de las operaciones en la red ferroviaria interior del Puerto de Marín" (C-001).y en las sucesivas que se desarrollen o en aquellas que las sustituyan; así como en lo indicado en el Reglamento sobre Seguridad en la Circulación de la RFIG aprobado por el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio y en los Libros de Normas de Circulación Ferroviaria en Puertos (LNCFP), además de en el resto de la legislación vigente de aplicación.

1.4.3 Reclamaciones

Las solicitudes dentro del ámbito competencial ferroviario de la APMRP, la tramitación de alegaciones en los procedimientos instruidos, así como cualquier reclamación que corresponda resolver a la APMRP 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:

Gestión de Circulación Ferroviaria:

Responsables de Circulación Ferroviaria de la APMRPS

Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra.

Puerto Pesquero s/n, 36900 Marín – Pontevedra (España)

ffcc@apmarin.com

Proyectos y Obras:

División de Proyectos y Obras de la APMRP

Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra.

Parque de Cantodarea s/n, 36900 Marín – Pontevedra (España)

flinaje@apmarin.com

No será responsabilidad de la APMRP 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 APMRP.

Las EE.FF. o los candidatos habilitados serán responsables ante a la APMRP 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 IR

El Capítulo II de la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, regula el régimen de la declaración sobre la red en España, prefigura su estructura y contenidos propios y determina el régimen para su publicación.

La estructura expuesta en la Orden FOM/897/2005 es coherente con la normativa 2001/14/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad. En esta Directiva se establece que el Administrador de la Infraestructura Ferroviaria debe publicar un documento de referencia de la red que contendrá, principalmente, la siguiente información:

- Características de la infraestructura puesta a disposición de las empresas ferroviarias, incluidas sus condiciones de acceso a dicha infraestructura;
- Principios de tarificación, incluidas las eventuales modificaciones en los cinco próximos años
- ; Principios y criterios de adjudicación de capacidad (características, posibles restricciones, procedimientos y plazos que han de respetarse).

La importancia de una coherencia en la estructura de la IR del Puerto con la Orden FOM/897/2005 se justifica en la necesidad de homogeneizar las condiciones de acceso y circulación entre la RFIG y la red ferroportuaria, adaptándolas a las peculiaridades de la operativa portuaria.

Así la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, estructura la IR en seis capítulos indicando el contenido de cada uno de ellos y los anexos correspondientes:

- Primer capítulo, de información general

- Segundo capítulo, con las condiciones generales de acceso, incluyendo las condiciones de seguridad.
- Tercer capítulo, con la información de la infraestructura puesta a disposición de las empresas ferroviarias, descripción de la red, características y restricciones.
- Cuarto capítulo, con los criterios objetivos de adjudicación de capacidad o acceso al Puerto.
- Quinto capítulo, con la descripción de los servicios adicionales, complementarios y auxiliares que se ofrecen a las empresas ferroviarias.
- Sexto capítulo, con el régimen económico y tributario (cánones, tasas, tarifas) de cada servicio.
- En los anejos al presente documento se incluirá toda la información y formularios necesarios para la solicitud de acceso al Puerto.

1.6.- VALIDEZ DE LA IR

1.6.1 Proceso de elaboración y aprobación de la IR

Según establece la cláusula novena del “Convenio entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Puertos del Estado y la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra”, la citada Autoridad Portuaria se compromete a elaborar, actualizar, aprobar y publicar el presente documento.

Con carácter previo a su aprobación, será remitido a Puertos del Estado para que en el plazo máximo de 2 meses, realice las observaciones que considere oportunas. Transcurrido dicho plazo, la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra aprobará la presente Información de Red del Puerto de Marín, que entrará en vigor 15 días después de la fecha de aprobación.

1.6.2 Periodo de validez

La IR del Puerto de Marín será válida hasta la publicación de una nueva versión actualizada, hasta que se publique alguna modificación y podrá ser actualizada por la APMRP cuando así lo requieran sus contenidos.

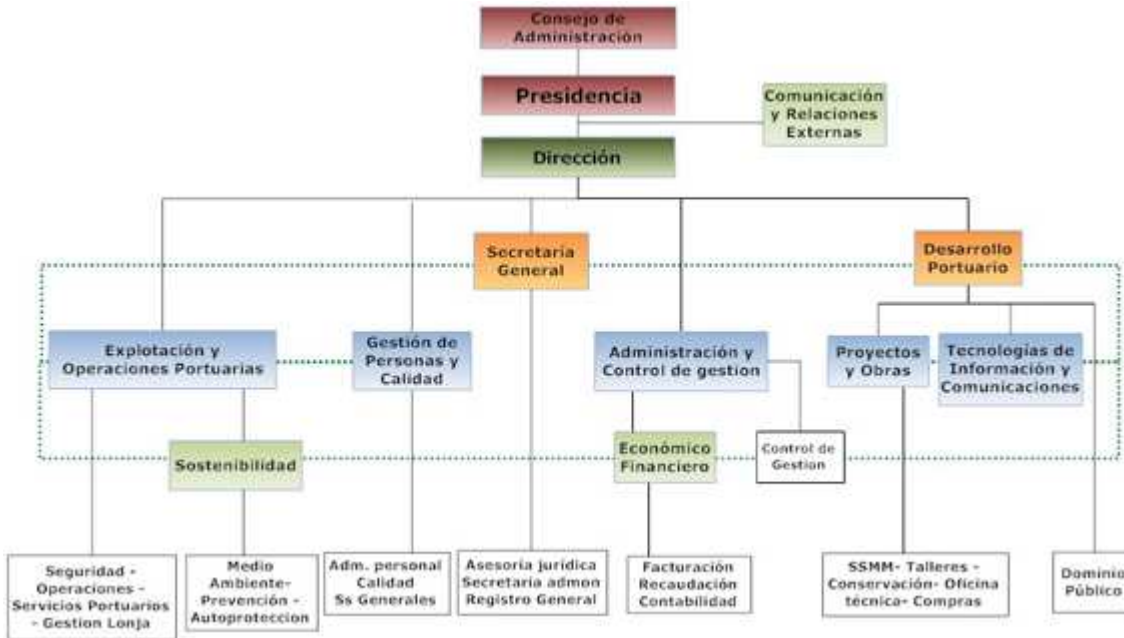
1.6.3 Proceso de actualización, Publicación y Distribución

Las modificaciones que se produzcan en la IR deberán ser publicadas de la misma forma, en el plazo máximo de diez días desde que se adopten y quince días antes de la fecha en que surtirán efecto.

Estas modificaciones salvo circunstancias acreditadas no deberán suponer limitaciones o restricciones de la capacidad. Estas modificaciones deberán ser comunicadas a las empresas adjudicatarias de capacidad afectadas antes de su aprobación para que puedan hacer las alegaciones oportunas si así lo considerasen.

1.7.- ORGANIGRAMA DEL PUERTO.

El organigrama general de la estructura organizativa de la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra, es el que se muestra a continuación:



Las Divisiones de “Explotación y Operaciones Portuarias” y “Proyectos y Obras” son donde se encuentra el personal relacionado con la seguridad y la explotación ferroviaria en el Puerto. Son también los destinatarios al que las EE.FF tendrán que dirigirse para solicitar capacidad ferroviaria para operar trenes en la Red del Puerto de Marín.

2.- CONDICIONES DE ACCESO.

2.1.- INTRODUCCIÓN.

Considerando que el acceso a la red del Puerto de Marín únicamente se puede realizar a través de la Línea que une la estación de Pontevedra con el Puerto de Marín, la APMYRP considera que las licencias para circular por la REFIG son suficientes para la adjudicación de capacidad para circular por la red del Puerto de Marín. Por lo que toda empresa ferroviaria habilitada para el transporte de mercancías con licencia para circular por la REFIG, según establece la Ley del Sector Ferroviario (LSF), podrá solicitar adjudicación de capacidad para el acceso a las instalaciones del Puerto de Marín.

Previo al inicio de las operaciones, deberá solicitar la correspondiente autorización administrativa otorgada por la Autoridad Portuaria para la prestación del servicio de transporte ferroviario en la red gestionada por el puerto de Marín.

2.2.- REQUISITOS GENERALES DE ACCESO

El acceso por una E.F. a la red ferroviaria del Puerto de Marín y Ría de Pontevedra debe cumplir con lo establecido en la LSF y en el artículo 58 al artículo 97 del RSF y su normativa de desarrollo.

Los requerimientos más importantes que deben cumplir son:

Posesión de una Licencia de Empresa Ferroviaria o Título Habilitante (este último para otros Candidatos distintos de EE.FF.).

Posesión del Certificado de Seguridad.

Confirmación de la Adjudicación de la Capacidad de 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 Marín y Ría de Pontevedra serán necesarias las mismas licencias y habilitaciones que las requeridas para circular por la RFIG.

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

2.2.2 Certificado de Seguridad, Responsabilidad Civil y Seguros

Las Empresas Ferroviarias necesitarán, para acceder a la Red del Puerto de Marín, los certificados y seguros requeridos para circular por la REFIG. El seguro de responsabilidad civil deberá cubrir los daños ocasionados como consecuencia de la prestación del servicio autorizado, en las mismas condiciones que en la REFIG.

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 APMRP podrá celebrar acuerdos marco con los candidatos para la utilización de espacios e instalaciones durante el tiempo que estimen oportuno. Así mismo 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 APMRP 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.

Las Tarifas por la prestación de servicios de la APMRP 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 Marín, 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 en Puertos (LNCFP).
- Consignas aplicables en la red ferroviaria interior del Puerto de Marín.

- Consignas de Adif de aplicación en las líneas de conexión del Puerto de Marín.

El personal relacionado con la circulación de trenes en la red ferroviaria del Puerto de Marín, 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 Marín, será facilitada o puesta a disposición de las EE.FF., previamente al inicio de sus actividades en dicha red ferroviaria.

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

2.5.- TRANSPORTES EXCEPCIONALES

Los transportes excepcionales que accedan al Puerto de Marín requieren autorización previa, no excederán de las medidas máximas de gálibo, peso, longitud, etc., admitidas a tráfico que La Autoridad Portuaria dará a conocer a los candidatos en el Capítulo 3 de la presente Información sobre la Red Ferroviaria del Puerto de Marín.

La Empresa Ferroviaria solicitará autorización a la Autoridad Portuaria, con la antelación suficiente, cuando necesite acceder un tren catalogado como transporte excepcional al Puerto de Marín.

Las condiciones de admisión a tráfico de transportes excepcionales en la Red del Puerto de Marín serán coherentes con el contenido de la IG-2 y de la Consigna C-47 de ADIF que regulan la circulación de este tipo de tráfico en la REFIG.

2.6.- MERCANCÍAS PELIGROSAS

La Empresa Ferroviaria deberá solicitar autorización a la Autoridad Portuaria cuando vaya a acceder al Puerto de Marín un tren cuya mercancía transportada esté catalogada como "Mercancía Peligrosa", indicando el tipo de material de que se trate.

La normativa que rige las materias u objetos peligrosos en la REFIG así como la normativa portuaria será la aplicable en el transporte de materias peligrosas en el Puerto de Marín.

Las Empresas Ferroviarias que transporten Mercancías Peligrosas en el Puerto de Marín deberán conocer y respetar las normativas siguientes:

RD 145/89, de 20 de enero. Sobre admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos. En especial el Capítulo I.10. Obligaciones del ferrocarril y de los vehículos en relación de mercancías peligrosas.

Reglamento Relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID) de la Unión Europea.

Instrucción General nº43 de ADIF, del 1 de junio de 2005, relativo a las condiciones generales de aplicación al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.

El Art. 47,5 del RSF.

2.7.- REQUISITOS TÉCNICOS DEL MATERIAL

El material que acceda al Puerto de Marín debe cumplir los mismos requisitos técnicos que los establecidos por ADIF en la REFIG. Se presenta a continuación la normativa que establece los criterios de homologación, autorización y mantenimiento del material rodante en la REFIG.

RD 2387/2004, de 30 de diciembre, Reglamento del Sector Ferroviario

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.

Las características de las instalaciones ferroviarias del Puerto de Marín 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.

- El ramal de conexión de acceso al Puerto de Marín y la red interior del mismo no están electrificados, por lo que solo son admitidos a tráfico los trenes remolcados por locomotoras diesel.
- La carga máxima por eje admitida en el Puerto es 22,5 tn.
- La longitud máxima de un tren admitida es de 392 m. Para longitudes superiores hay que consultar la maniobra y estancia con el Responsable de Circulación del Puerto, analizando la posibilidad de escape de la máquina, maniobras de partición de la composición para su estacionamiento en partes, y análisis del estado y previsión de vías y operativa que permitan superar dicha longitud.

2.8.- REQUISITOS DEL PERSONAL FERROVIARIO

El personal que preste sus servicios en el ámbito de la red ferroviaria del Puerto de Marín 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

3.- DESCRIPCIÓN DE LA RED

3.1.- INTRODUCCIÓN

Según establece el art. 39 de la Ley del sector ferroviario, las infraestructuras ferroviarias en el ámbito de los Puertos de Interés General que estén conectadas con la REFIG forman parte de la REFIG y la Autoridad Portuaria ejercerá las funciones de administrador y gestor de dichas infraestructuras.

3.2.- ÁMBITO Y DESCRIPCIÓN DE LA RED GESTIONADA POR EL PUERTO DE MARÍN

La infraestructura ferroviaria gestionada por el Puerto de Marín incluye las instalaciones interiores del Puerto de Marín.

Para su acceso, existe una única puerta para entrada y salida del ferrocarril de apertura manual por parte del Responsable de Circulación Ferroviaria. Esta puerta solo se abre para la entrada/salida del ferrocarril, tras la apertura de servicio por parte del Responsable y el correspondiente bloqueo telefónico con el Colateral de la Estación de Pontevedra. La puerta se ubica al Este del puerto en la zona próxima al Astillero de Placeres. Ancho: 7,2 m.

A partir de dicho punto y tras entrar en el Puerto, se tiene acceso a las tres (3) vías generales de entrada/salida de la denominada Red Ferroviaria Interior del Puerto, que consta de dos partes diferenciadas y principales: Terminal Ferroviaria y Explanada del Muelle de Leirós.

La Terminal ferroviaria está compuesta, en la actualidad, por cinco vías, las tres vías generales (vías 1, 2 y 3), y las cuatro vías de operaciones (vías 4, 5, 6 y 7) y los ramales que permiten la manipulación de mercancías y el paso de locomotoras individuales o circulaciones de paso.

Las vías generales se reservan principalmente para permitir la recepción, formación y expedición de trenes. La longitud máxima de un tren admitida es de 390 m. Para longitudes superiores hay que consultar la maniobra y estancia con el Responsable de Circulación del Puerto, analizando la posibilidad de escape de la máquina, maniobras de partición de la composición para su estacionamiento en partes, y análisis del estado y previsión de vías y operativa que permitan superar dicha longitud

La Explanada de los Muelles de Leirós se diferencia en las vías próximas al Muelle y las próximas al Almacén de Gráneles.

Las vías próximas y paralelas a los muelles con longitudes útiles superiores a 240 metros, para permitir las operaciones de descargas directamente desde los buques al ferrocarril.

Las dos vías próximas al Almacén de Gráneles, al sur de dichos muelles, se dispone de cuatro vías con longitud útil de 151(dos vías) y 171(dos vías) metros, que permiten la manipulación de

las mercancías almacenadas, sin interferir en las operaciones realizadas directamente sobre los buques.

Entre ambas partes principales, se construyó un ramal para el servicio de una concesión de almacenamiento de cemento, que permite la descarga desde vagón a silos de almacenamiento y desde éstos, mediante bombeos hidráulicos, se lleva a cabo la carga a las bodegas de los buques atracados en el Muelle Transversal de Leirós.

El trazado de las vías está diseñado con radios mínimos de 160 metros y con gálidos horizontales de 2,50 metros desde eje de vía.

En la Red Ferroviaria Interior del Puerto existen dos intersecciones a nivel, Clase A. Protección con señales fijas exclusivamente.

En el Anexo C se muestran planos funcionales de la Red Ferroviaria del Puerto, en el mismo, se muestran la numeración de las vías, de sus desvíos, de sus longitudes totales, longitudes útiles y pendientes.

3.3.- CARACTERÍSTICAS DE LA RED DEL PUERTO DE MARÍN

3.3.1 Tipología de Vías

Las vías interiores del Puerto de Marín están construidas con carriles UIC 54 con traviesas de diversos tipos, y son vías con los carriles embebidos sobre losa de hormigón armado.

3.3.2 Tipología de Desvíos

La práctica totalidad de los desvíos que equipan la red ferroportuaria son de tipo A, tg 0,13 y de tipo C, tg 0,11, de accionamiento manual por barra, libres de enclavamiento alguno y con una velocidad máxima de paso por los mismos a vía desviada de 10 km/h.

3.3.3 Ancho de Vías

El ancho de vía tanto en la línea de conexión, como en el interior del Puerto es de 1.668 mm (ancho ibérico).

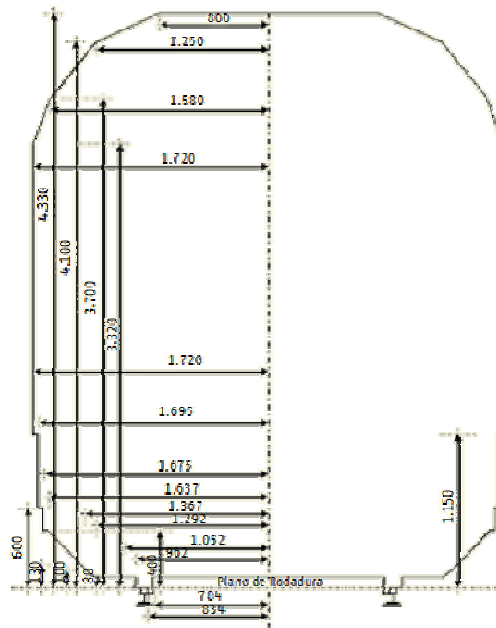
3.3.4 Gálido

Con carácter general el trazado de las vías está diseñado con gálidos horizontales de 2,50 metros desde eje de vía.

En la Red del Puerto de Marín son de aplicación los contornos de gálibo contenidos en la Instrucción Técnica sobre Gálibos de la Red de ADIF (edición de 1985).

Es asimismo de aplicación en el Puerto de Marín, el contenido de la Instrucción General 66 de ADIF, relativa a Normativa de Cargamentos, en la que se fijan las normas que han de cumplir las EEFF para el acondicionamiento de los cargamentos en materia de gálibos.

Con carácter general, por motivos de gálibo de vehículos, en el Puerto de Marín serán admitidos a tráfico en todas sus instalaciones, todos los admitidos a tráfico en la línea de conexión con Pontevedra. Se muestra a continuación el esquema gráfico del gálibo aplicable en la Red del Puerto de Marín.



3.3.5 Límite de carga

El límite de carga por eje es de 22,5 tn/eje.

El límite de carga lineal es de 8 tn/m.

3.3.6 Rampas características

Las rampas características de la red del Puerto de Marín son las indicadas en el plano correspondiente.

Las pendientes medias son inferiores al 2 ‰ (dos por mil), excepto un ramal de conexión entre vías general y de operación que alcanza el 5,49 ‰.

3.3.7 Radio mínimo de curvas

El radio mínimo de curvas es de:

- 200 m en el acceso al Puerto.

- 180 m con carácter general en el interior del Puerto.
- 160 m, excepcionalmente en el ramal de máxima pendiente, anteriormente citada.

3.3.8 Intersecciones especiales

En la Red Ferroviaria Interior del Puerto existen dos intersecciones a nivel, Clase A. Protección con señales fijas exclusivamente.

Además de dichas intersecciones, se comenta que en la zona de acceso al Puerto de Marín, el sur de la vía general 1 y las vías de la Explanada de Leirós, discurren por los diferentes muelles, pueden considerarse una única intersección especial continua al compartir en la práctica totalidad de su recorrido, espacio físico con el tráfico rodado de carretera.

3.3.9 Velocidades máximas

La velocidad máxima de circulación en el ramal de conexión es la definida de forma específica en la Consigna la Consigna AO/CO nº 279/326 vigente de la Gerencia de Tráfico Noroeste de ADIF, que regula el intercambio de trenes entra ambas administraciones, y la “Norma interna para regular la circulación y maniobras de trenes y vagones en el Puerto de Marín”.

Se destaca que en el ramal de conexión, al paso del vehículo de cabeza por el tramo de vía comprendido entre el paso a nivel del pk 5/244 y el portón de acceso al puerto, no excederá la velocidad de 5 km/h.

Por otra parte, la circulación en maniobra de trenes por el interior del recinto de la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra en ningún momento debe rebasar la velocidad de 6 Km/h y debe de ir acompañado por una persona a pie, por delante de la composición, en las zonas de interferencia de viales señalizando su paso.

En el interior del Puerto la circulación se realizará en régimen de marcha a la vista, sin superar los 20 km/h con carácter general, ni de los 10 km/h en intersecciones y desvíos.

3.3.10 Longitud Máxima de los Trenes

La longitud máxima de los trenes que accedan y salgan al Puerto de Marín será de 387,90 m de longitud normal. Para otras longitudes superiores hay que consultar la maniobra y estancia con el Responsable de Circulación del Puerto, analizando la posibilidad de escape de la máquina, maniobras de partición de la composición para su estacionamiento en partes, y análisis del estado y previsión de vías y operativa que permitan superar dicha longitud

En la terminal ferroviaria puede operarse (carga/descarga) hasta composiciones de 392 m sin necesidad de partir la misma.

Por otra parte, en caso de necesidad, se pueden operar hasta composiciones de 583 m realizando una partición del tren.

3.4.- RÉGIMEN DE CIRCULACIÓN

El intercambio de trenes entre ADIF y la Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra se realiza conforme al contenido de la Consigna AO/CO nº 295/400, de 29 de enero de 2016 de la D.O. Noroeste, vigente de la Gerencia de Tráfico Noroeste de ADIF que regula el intercambio de trenes entre ambas administraciones, editada a tal fin.

La circulación de trenes en el interior del Puerto se realiza de conforme al contenido de la “Consigna de la APMRP: Consigna de “Acceso y regulación de las operaciones en la red ferroviaria interior del Puerto de Marín” (C-001)”.

3.4.1 Comunicaciones

Las comunicaciones entre el Responsable de Circulación del Puerto de Marín y el personal de trenes con responsabilidad en la circulación de los mismos se realizarán en la línea de conexión por telefonía móvil, y en las vías interiores del Puerto, se realizará preferentemente, por WalkieTalkie, a través del canal de la banda de regulación correspondiente, o por telefonía móvil

3.5.- RESTRICCIONES DE TRÁFICO

3.5.1 Líneas Especializadas

Las instalaciones son en exclusividad de tráfico de mercancías.

3.5.2 Normativa Medioambiental

Las empresas ferroviarias y demás candidatos que accedan al Puerto de Marín deben conocer y aplicar la normativa medioambiental existente en el Puerto.

La normativa podrá ser consultada en la página web del Puerto o podrá ser solicitada por correo electrónico a la Unidad de Sostenibilidad, ubicada en la Oficina de Servicios.

3.5.3 Transporte de Mercancías Peligrosas

Las empresas ferroviarias y demás candidatos que vayan a transportar materias peligrosas por ferrocarril en el Puerto de Marín deben solicitar autorización con suficiente antelación a la Autoridad Portuaria de Marín para poder acceder al Puerto con dicha mercancía.

Las empresas ferroviarias y demás candidatos que vayan a transportar materias peligrosas en el Puerto deben estar en posesión de la correspondiente habilitación, conocer y aplicar la Reglamentación de materias peligrosas de la REFIG y del Puerto de Marín.

- Real Decreto 145/1989, de 20 de enero. Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas.
- Estudio de Seguridad del Puerto de Marín.
- Plan de Emergencia Interior del Puerto de Marín (PEI).
- La normativa podrá ser consultada en la página web del Puerto o podrá ser solicitada por correo electrónico al a la Unidad de Sostenibilidad, ubicada en la Oficina de Servicios.

3.6.- DISPONIBILIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA. HORARIOS ESPECIALES.

El horario operativo del Puerto de Marín es de 15 horas (07:00 hasta las 22:00 horas) al día durante los días laborables. Para aumentar dicha franja u operar en festivos y fines de semana, se precisa su comunicación y coordinación con el Responsable de Circulación Ferroviaria del Puerto.

Debido a la existencia de un Colegio y una Iglesia, usuarios de los pasos a nivel existentes a la entrada del Puerto, se ven restringidos unos surcos horarios para poder circular por el ramal ferroviario, tanto para entrar como para salir del Puerto.

Horario no permitido en día lectivo:

- De 7:50 a 8:15 h. Plan Madruga
- De 8:40 a 9:10 h. Entrada Colegio
- De 13:45 a 14:15 h. Salida Colegio
- De 14:25 a 14:45 h. Salida Colegio

Existen otras franjas horarias, de actividades extraescolares, a comprobar y autorizar por el Responsable de Circulación Ferroviaria, así como la posible celebración de actos religiosos.

Por otra parte, el Puerto de Marín se ve obligado a considerar unas fechas concretas de cambios de horario de servicio, y de modificación en las fechas aproximadas siguientes:

- Fines de semana de mayo – junio: fiestas vecinales.
- Fines de semana de mayo – junio: primeras comuniones.
- Fines de semana de noviembre – diciembre: fiestas vecinales.

Puede suceder que algunos horarios extraordinarios provoquen cortes y/o modificaciones de horarios habituales que conlleven restricciones al tráfico. La Autoridad Portuaria se encargará de minimizar las repercusiones y avisar con el máximo tiempo posible sin que ello suponga derecho a reclamación de daños y perjuicios a las empresas afectadas.

3.7.- TERMINAL FERROVIARIA TERMINALES ESPECIALES Y LOGÍSTICAS DE MERCANCÍAS

Las Instalaciones técnicas son las empleadas para realizar operaciones sobre el material ferroviario (estacionamiento, agregación y segregación, preparación para puesta en circulación).

La Terminal ferroviaria está compuesta, en la actualidad, por cinco vías:

- las tres vías generales (vías 1, 2 y 3), se reservan principalmente para permitir la recepción, formación y expedición de trenes.
- y las cuatro vías de operaciones (vías 4, 5, 6 y 7)
- y los ramales que permiten la manipulación de mercancías y el paso de locomotoras individuales o circulaciones de paso, y maniobras de partición de la composición para su estacionamiento en partes.
-

Las Terminales especiales y logísticas de Mercancías, están compuestas por el resto de vías, y se distinguen:

- Las vías próximas y paralelas a los muelles, para permitir las operaciones de descargas directamente desde los buques al ferrocarril.
- Las cuatro vías próximas al Almacén de Gráneles, que permiten la manipulación de las mercancías almacenadas, mediante instalación especial de carga al vagón tolva.
- Las dos vías particulares, para el servicio de una concesión de almacenamiento de cemento, que permite la descarga desde vagón a silos de almacenamiento.
-

Por último, el Puerto dispone de escasa longitud mediante vías de apartado, las empleadas para el estacionamiento de vehículos por tiempo prolongado. Al disponer el Puerto de capacidad muy reducida de vías de apartado de trenes, las Empresas Ferroviarias tienen, salvo acuerdo explícito con la APMYRP, una limitación de 6 horas para estacionar su material ferroviario en las instalaciones del Puerto de carga y descarga de composiciones. Si una Empresa Ferroviaria tuviera la necesidad de estacionar más tiempo su material en el Puerto, deberá solicitarlo a la APMYRP con la suficiente antelación.

3.7.1 Instalaciones de Suministro de Combustible

El Puerto de Marín no dispone de instalaciones de suministro de combustible. La APMYRP permitirá operaciones de repostaje de locomotoras en el Puerto de Marín a las EEFF que operen trenes en el Puerto siempre que las EEFF interesadas soliciten los repostajes a las empresas legalmente habilitadas para aquella actividad directamente por la APMYRP. Serán dichas empresas suministradoras de combustible las que se encarguen y responsabilicen de tramitar la solicitud ante la APMYRP, prestando directamente el repostaje.

3.7.2 Instalaciones Auxiliares

Una empresa concesionaria del Puerto de Marín dispone de servicio de pesaje de vagones, la báscula se encuentra situada en la vía 1 general de la Red Ferroporturaria. Dicha báscula se utiliza para autoprestación de dicho servicio.

3.8.- ADJUDICACIÓN DE CAPACIDADES. SOLICITUD DE SERVICIO

3.8.1. Previsiones de movimientos de tipo semanal.

Las Empresas Ferroviarias/ Operadores de tren (EF/OT), con una periodicidad que depende del tipo de tráfico, envían por email una previsión de movimientos de ferrocarril, con los siguientes datos mínimos:

- fecha y hora de entrada/salida de ffcc,
- número máximo estimado de vagones,
- operativa prevista: entrada/salida/carga/descarga/agregación/desagregación/ apartado de vagones/ expedición o recepción de máquina aisladas
- empresa cargadora
- mercancía transportada

3.8.2. - . Solicitud oficial de operativa

Las PETICIONES oficiales de SOLICITUD de servicio de ferrocarril, tanto si se corresponden con la previsión, como si no, debe enviarla por correo electrónico el interlocutor válido para ello, según el formato establecido por la Autoridad Portuaria. La solicitud de servicio puede enviarse hasta las 20:00 horas del día anterior a aquel para el que se solicita el servicio. Para trenes con entrada o salida prevista en fin de semana o festivo, la hora límite de comunicación de solicitud del servicio será el viernes a las 13:00 horas, (o las 13:00 horas del día anterior al festivo).

El RC revisa el estado de las vías, las previsiones de operativa y de maniobras interiores y en caso de que la operativa sea viable, la autoriza mediante email en el formato F-Pro-01.01 solicitud de servicio de ferrocarril. EN CASO DE SER UNA SOLICITUD HABITUAL, CONFORME A LA PREVISIÓN SEMANAL O QUE NO SUPONGA ALTERACIÓN DE NINGÚN TIPO, SE PROCEDERÁ A UNA AUTORIZACIÓN TÁCITA, SIN CONTESTACIÓN O AUTORIZACIÓN DE NINGÚN TIPO.

En el caso de que según la información disponible, a criterio del RC se considere inviable prestar el servicio por distintas causas (incidencias o averías imprevistas, petición sin correspondencia con una planificación previa, etc) el RC contactará con el RSGFC informándole de la situación, para que tome la decisión de suspensión/rechazo de servicio o establezca alternativas, y se lo comunique al cliente (EF, OT).

La aceptación de solicitudes recibidas más tarde de las horas límite indicadas, será comunicadas a y valoradas por el Responsable del Sistema de Gestión del Sistema.

3.9.- MANTENIMIENTO Y OBRAS EN LAS INSTALACIONES DEL PUERTO

Las obras de mejora y conservación de infraestructura ferroviaria y no ferroviaria que afecten al tráfico de los trenes y maniobras, se harán en lo posible, con la menor afección a los tráficos programados. Puede suceder que algunas obras extraordinarias se tengan que llevar a cabo en horarios que conlleven restricciones al tráfico, la Autoridad Portuaria se encargará de minimizar las repercusiones y avisar con el máximo tiempo posible sin que ello suponga derecho a reclamación de daños y perjuicios a las empresas afectadas.

Con carácter general, la APMYRP programará las tareas de mantenimiento y obras en sus instalaciones en periodos horarios libres de tráfico ferroviario. Si se tuviera que realizar un mantenimiento correctivo o reparación de la infraestructura que pudiera afectar la circulación de algún tren, se realizará si fuera posible una primera reparación provisional, aplicando las

restricciones de circulación necesarias con el fin de garantizar la seguridad sin impedir su circulación, planificando la reparación definitiva en lo posible, en periodos horarios sin tráfico.

Todos los trabajos y obras que se lleven a cabo en la Zona de Seguridad de la Vía se realizarán conforme a lo regulado al efecto en la “Norma interna para regular la circulación y maniobras de trenes y vagones en el Puerto de Marín” y la “Norma interna para regular los trabajos en vía o en sus proximidades y la circulación y maniobras de trenes y vagones en el Puerto de Marín”

4.- SERVICIOS FERROVIARIOS DEL PUERTO DE MARÍN

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.

Las EEFF podrán aportar auxiliares de circulación y agentes acompañantes del tren cuando se requiera, previa Autorización por parte de la APMRP, a propuesta del Responsable de Circulación del Puerto.

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

4.2 SERVICIOS BÁSICOS MÍNIMOS PARA EL ACCESO A LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA DEL PUERTO DE MARIN

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 Marín. 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 Marín por parte de la APMRP, 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 APMRP no presta Servicios Complementarios en la red ferroviaria del Puerto de Marín.

La APMRP posibilitará a las EE.FF y candidatos habilitados el régimen de auto-prestación o la realización de este tipo de servicios por empresas específicamente dedicadas a estas actividades, previa petición de autorización a la APMRP.

La prestación de estos servicios en el Puerto de Marín se realizará en régimen de derecho privado por empresas prestadoras que estén en posesión de las habilitaciones, autorizaciones y permisos legales necesarios para ello.

Asimismo, 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 APMRP.

4.4 SERVICIOS AUXILIARES

La APMRP no presta Servicios Auxiliares en la red ferroviaria del Puerto de Marín.

La prestación de este tipo de servicios en el Puerto de Marín, que las EE.FF o candidatos habilitados pudieran necesitar, podrá ser realizada en régimen de derecho privado 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 APMRP.

Asimismo, deberán disponer de los espacios, instalaciones o medios necesarios para la realización del servicio correspondiente, así como del título de dominio público necesario otorgado por la APMRP.

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 APMRP 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.

La prestación de los Servicios ferroviarios Auxiliares está sujeta a precios libremente acordados entre las partes, efectuándose en régimen de Derecho privado.

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

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

| | |
|---|---|
|  <p>Puerto de Marín</p> <hr style="border: 1px solid yellow;"/> <p>Autoridad Portuaria de Marín y Ría de Pontevedra</p> | <p><u>SOLICITUD DE OPERATIVA</u></p> <p><u>Nº TREN:</u></p> |
|---|---|

SOLICITANTE:

| <p>LLEGADA PREVISTA:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 15%;">Día:</td><td style="background-color: #cccccc;"></td></tr> <tr><td>Hora:</td><td style="background-color: #cccccc;"></td></tr> </table> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 15%;">Nº Vagones:</td><td style="background-color: #cccccc;"></td></tr> <tr><td>Longitud:</td><td style="background-color: #cccccc;"></td></tr> </table> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;"></th> <th style="width: 15%;">Cargados</th> <th style="width: 15%;">Vacios</th> <th style="width: 15%;">Tránsito</th> <th style="width: 15%;">En Puerto</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">VAGONES</td> <td style="background-color: #cccccc;"></td> <td style="background-color: #cccccc;"></td> <td style="background-color: #cccccc;"></td> <td style="background-color: #cccccc;"></td> </tr> </tbody> </table> | Día: | | Hora: | | Nº Vagones: | | Longitud: | | | Cargados | Vacios | Tránsito | En Puerto | VAGONES | | | | | <p>SALIDA PREVISTA:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 15%;">Día:</td><td style="background-color: #cccccc;"></td></tr> <tr><td>Hora:</td><td style="background-color: #cccccc;"></td></tr> </table> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 15%;">Nº Vagones:</td><td style="background-color: #cccccc;"></td></tr> <tr><td>Longitud:</td><td style="background-color: #cccccc;"></td></tr> </table> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;"></th> <th style="width: 15%;">Cargados</th> <th style="width: 15%;">Vacios</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="background-color: #cccccc;">VAGONES</td> <td style="background-color: #cccccc;"></td> <td style="background-color: #cccccc;"></td> </tr> </tbody> </table> | Día: | | Hora: | | Nº Vagones: | | Longitud: | | | Cargados | Vacios | VAGONES | | |
|--|----------|--------|----------|-----------|-------------|--|-----------|--|--|----------|--------|----------|-----------|----------------|--|--|--|--|--|------|--|-------|--|-------------|--|-----------|--|--|----------|--------|----------------|--|--|
| Día: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Hora: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nº Vagones: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Longitud: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Cargados | Vacios | Tránsito | En Puerto | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VAGONES | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Día: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Hora: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nº Vagones: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Longitud: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Cargados | Vacios | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VAGONES | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|------------|--|----------|--|------|--|-------------|--|--|------------|--|----------|--|------|--|---------|--|
| <p>MERCANCIAS ENTRADA</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 70%;">Mercancías</td><td style="background-color: #cccccc;"></td></tr> <tr><td>Unidades</td><td style="background-color: #cccccc;"></td></tr> <tr><td>Kgs.</td><td style="background-color: #cccccc;"></td></tr> <tr><td>Procedencia</td><td style="background-color: #cccccc;"></td></tr> </table> | Mercancías | | Unidades | | Kgs. | | Procedencia | | <p>MERCANCIAS SALIDA</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="width: 70%;">Mercancías</td><td style="background-color: #cccccc;"></td></tr> <tr><td>Unidades</td><td style="background-color: #cccccc;"></td></tr> <tr><td>Kgs.</td><td style="background-color: #cccccc;"></td></tr> <tr><td>Destino</td><td style="background-color: #cccccc;"></td></tr> </table> | Mercancías | | Unidades | | Kgs. | | Destino | |
| Mercancías | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Unidades | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kgs. | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Procedencia | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Mercancías | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Unidades | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kgs. | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Destino | | | | | | | | | | | | | | | | | |

OBSERVACIONES:

En Marín, a de de 20

AL RESPONSABLE DEL SISTEMA DE GESTIÓN DEL FERROCARRIL

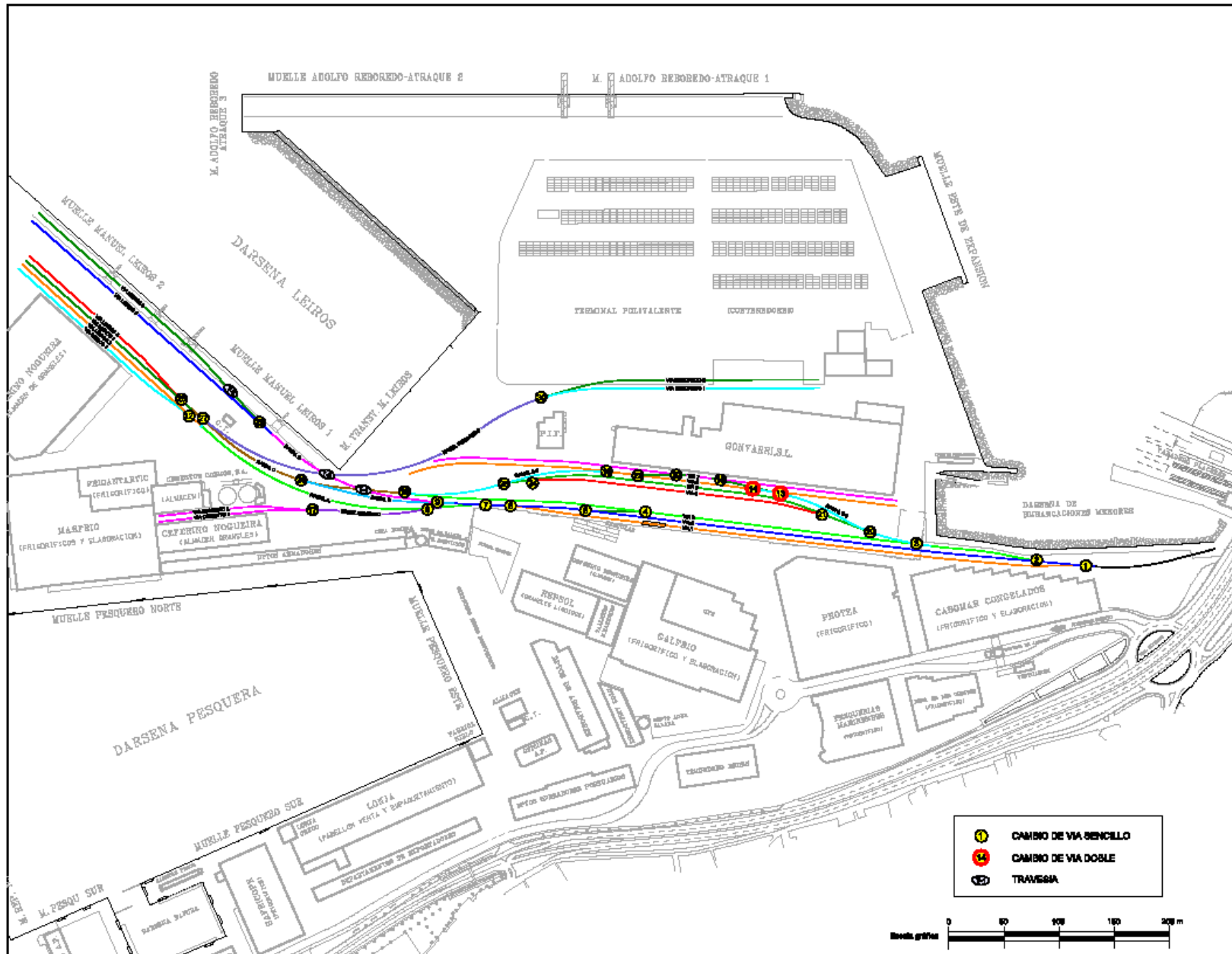
(*) Los campos sombreados son obligatorios

ANEXO B. DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA

- Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 26 de febrero de 2001 relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria
- Ley 39/2003, del 17 de noviembre, del Sector Ferroviario
- Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a declaración sobre la red y procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria
- RD 810/2007, de 22 de junio de 2007. Reglamento sobre seguridad en la circulación de la REFIG
- RD 2387/2004, de 30 de diciembre, Reglamento del Sector Ferroviario
- Orden FOM/233/2006, de 31 de enero. Condiciones para la homologación del material rodante ferroviario y de los centros de mantenimiento
- La Orden FOM 2872/2010, de 5 de noviembre. Habilitaciones del personal ferroviario
- Reglamento Relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID) de la Unión Europea.
- Real Decreto 145/1989, de 20 de enero. Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en Puertos
- Reglamento General de Circulación de ADIF
- Manuales de Circulación de ADIF
- Instrucción General 2 de ADIF
- Consigna C-47 de ADIF
- Instrucción General nº43 de ADIF
- Instrucción General 66 de ADIF, relativa a Normativa de Cargamentos,
- Consigna AO/CO nº 279/326 vigente de la Gerencia de Tráfico Noroeste de ADIF.
- RD 145/89, de 20 de enero. Sobre admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos.
- “Norma interna para regular la circulación y maniobras de trenes y vagones en el Puerto de Marín” y “Norma interna para regular los trabajos en vía o en sus proximidades y la circulación y maniobras de trenes y vagones en el Puerto de Marín”
- Sistema de Gestión de la Seguridad del Puerto de Marín
- Plan de Contingencias del Puerto de Marín.

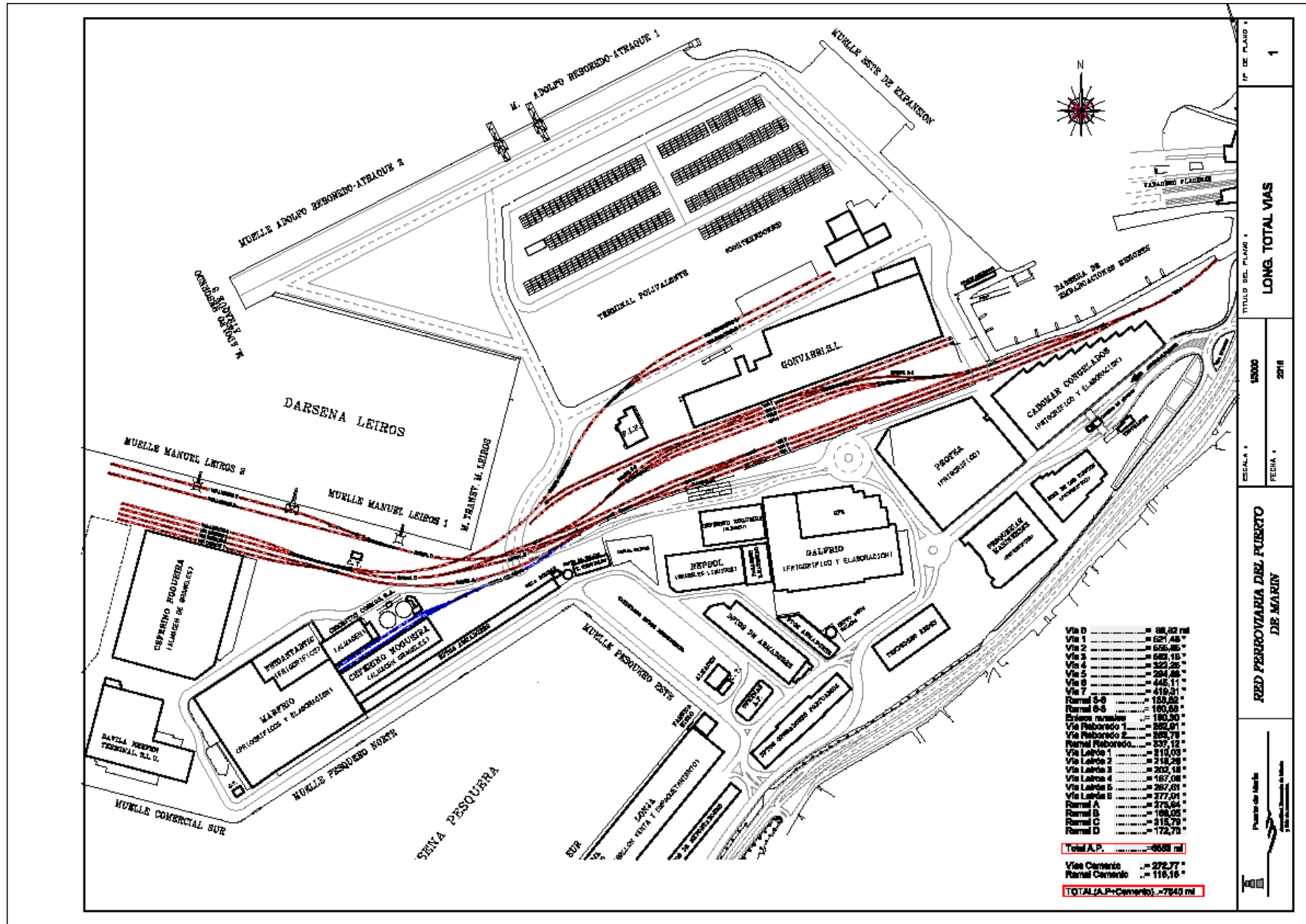
ANEXO C. PLANOS

- Cambios de vía
- Longitud total de vías.
- Longitud útil de vías-1.
- Longitud útil de vías-2
- Pendientes.



- ① CAMBIO DE VIA SENCILLO
- ② CAMBIO DE VIA DOBLE
- ③ TRAVESÍA

| | | |
|--|---|-------------------------|
| PLAN DE MARÍN 1:500 | TÍTULO DEL PLANO APARATOS DE VIAS | Nº DE PLANO 1 |
| ESCALA 1:500 | FECHA 2016 | |
| RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE MARÍN | | |



| | | |
|-----------------------------|----------|---------------|
| Vía 0 | = | 38,82 m |
| Vía 1 | = | 621,48 " |
| Vía 2 | = | 655,25 " |
| Vía 3 | = | 689,16 " |
| Vía 4 | = | 322,25 " |
| Vía 5 | = | 254,89 " |
| Vía 6 | = | 445,11 " |
| Vía 7 | = | 419,21 " |
| Ramal 5-6 | = | 155,82 " |
| Ramal 6-5 | = | 160,65 " |
| Exceso ramales | = | 100,30 " |
| Vía Plabonco 1 | = | 392,91 " |
| Vía Plabonco 2 | = | 259,78 " |
| Ramal Plabonco | = | 537,12 " |
| Vía Ladrón 1 | = | 313,93 " |
| Vía Ladrón 2 | = | 218,29 " |
| Vía Ladrón 3 | = | 202,18 " |
| Vía Ladrón 4 | = | 167,08 " |
| Vía Ladrón 5 | = | 262,01 " |
| Vía Ladrón II | = | 277,01 " |
| Ramal A | = | 275,64 " |
| Ramal B | = | 168,05 " |
| Ramal C | = | 315,79 " |
| Ramal D | = | 172,70 " |
| Total A.P. | = | 6688 m |
| Vías Cemento | = | 272,77 " |
| Ramal Cemento | = | 116,16 " |
| TOTAL (A.P.+Cemento) | = | 7640 m |

RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE MARÍN

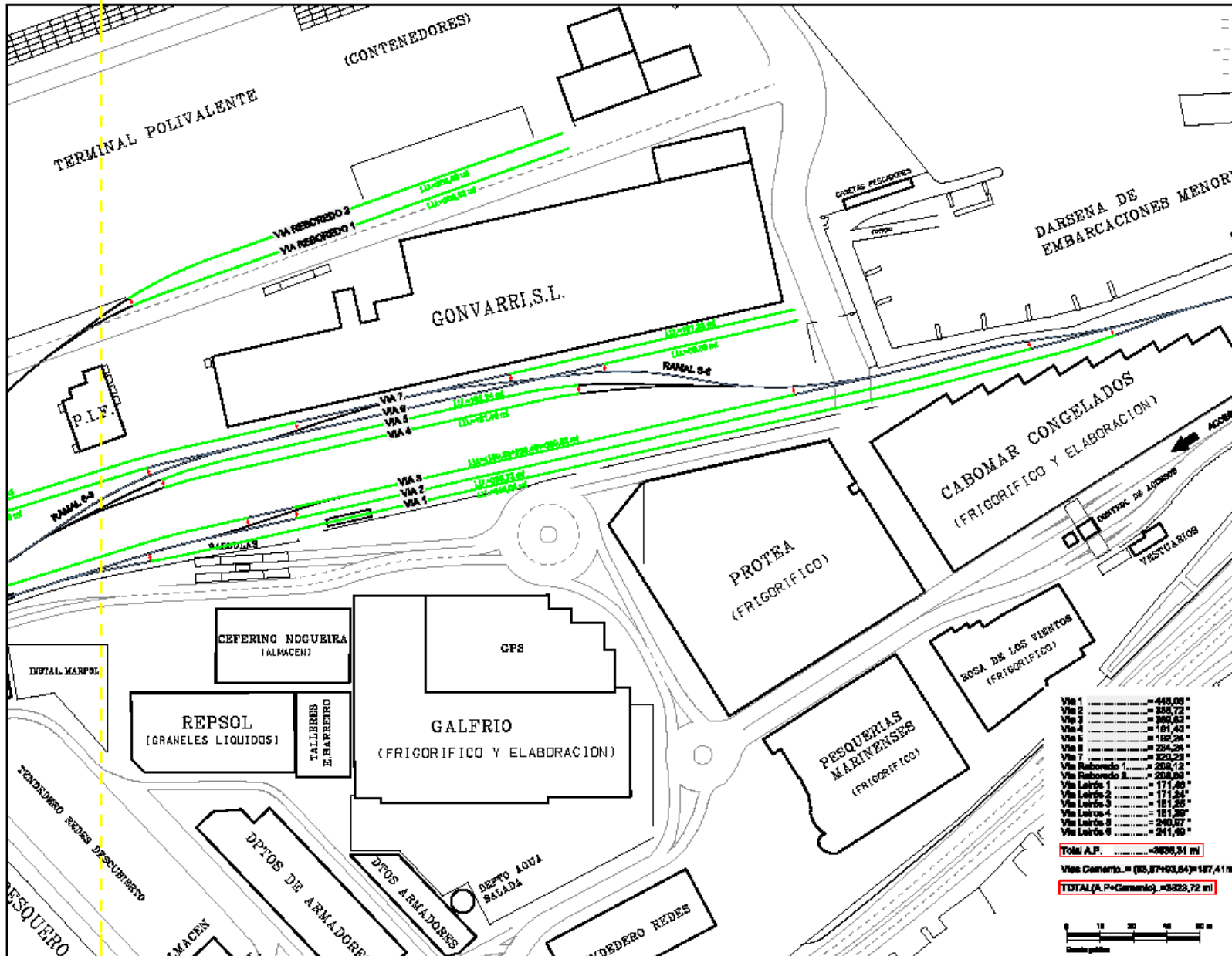
TÍTULO DEL PLANO : 1

LONG. TOTAL VIAS : 16000 2016

ESCALA : 1:5000

FECHA : 2016

Fuente de datos : [Ilustración de un punto de datos]



| | |
|--|--------------------|
| Via 1 | = 449,08 |
| Via 2 | = 350,72 |
| Via 3 | = 300,03 |
| Via 4 | = 101,40 |
| Via 5 | = 102,04 |
| Via 6 | = 204,08 |
| Via 7 | = 320,29 |
| Via Reboredo 1 | = 204,12 |
| Via Reboredo 2 | = 204,09 |
| Via Leiro 1 | = 171,49 |
| Via Leiro 2 | = 171,54 |
| Via Leiro 3 | = 181,25 |
| Via Leiro 4 | = 181,26 |
| Via Leiro 5 | = 240,87 |
| Via Leiro 6 | = 241,40 |
| Total A.P. | = 3223,21 m |
| Volumen Cemento = (32,87+33,64) x 187,41 m | |
| TOTAL (A.P.+Cemento) = 3223,72 m | |

1

LONGITUD ÚTIL (Distancia=2,10)

TÍTULO DEL PLANO

VIVIENDA

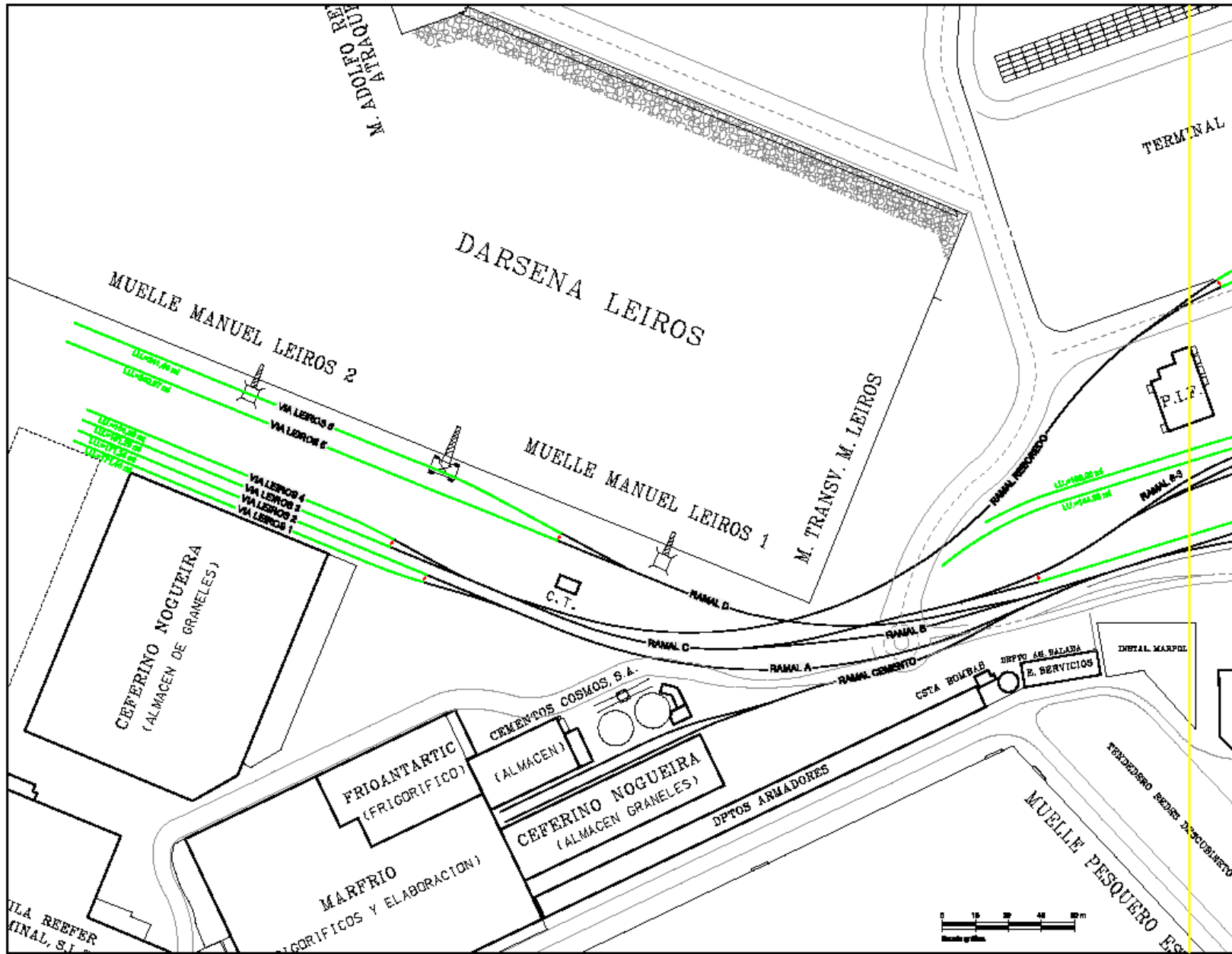
FECHA

RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE MARIN

Escala

Punto de Vista

Autor



| | | |
|---|-----------------|---------------------------|
| TITULO DEL PLANO : LONGITUD UTIL (Distancia=2.10) | | Nº DE PLANO : 2 |
| ESCALA : VIBRO | FECHA : 2018 | |
| RED FERROVIARIA DEL PUERTO DE MARIN | | |
| Puerto de Marin <small>Proyecto de Infraestructura de Transporte</small> | | |

