

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

12133 *Resolución de 29 de junio de 2021, de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se publica el Convenio con Infraestructuras de Portugal, SA, para la coordinación transfronteriza.*

Habiendo sido suscrito el 29 de junio de 2021, el Convenio para la coordinación transfronteriza entre Infraestructuras de Portugal S.A. y Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, entidad pública empresarial española, procede, en cumplimiento de lo establecido en el apartado 8 del artículo 48 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, sobre convenios suscritos por la Administración General del Estado o alguno de sus organismos públicos o entidades de derecho público vinculados o dependientes, la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de dicho Convenio, que figura como anexo a esta resolución.

Madrid, 29 de junio de 2021.—La Presidenta de ADIF, Isabel Pardo de Vera Posada

ANEXO

Convenio para la coordinación transfronteriza entre Infraestructuras de Portugal, S.A., Praça da Portagem, 2809-013 Almada – Portugal (en adelante IP, SA) y Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Entidad Pública Empresarial Española, calle Sor Ángela de la Cruz, 3, 9.ª planta, 28020 Madrid – España (en adelante ADIF)

En adelante denominadas «las Partes», y cualquiera de las citadas entidades, indistintamente, «una Parte».

Convenio para la coordinación transfronteriza entre Infraestructuras de Portugal S.A, Entidad Pública Empresarial Portuguesa y ADIF, Entidad Pública Empresarial Española.

A 29 de junio de 2021.

REUNIDOS

Por una parte, la Infraestructuras de Portugal, SA (IP), con domicilio social en Praça da Portagem, 2809-013 Almada, Portugal, registrada en la Oficina de Registro Comercial de Lisboa con el número único de registro e identificación de la persona corporativa 503 933 813, representada en este acto por el Presidente del Consejo de Administración Ejecutivo, Sr. Ingeniero António Laranjo.

El Presidente del Consejo de Administración Ejecutivo, Sr. Ingeniero António Laranjo, actúa en representación de IP y tiene poderes para firmar el acuerdo bajo los términos de la resolución n.º 2/2021/DPE/IP de 4 de febrero de 2021, que aprobó el borrador del acuerdo que se firmará, y bajo los términos de la delegación de poderes vigente (Resolución CAE No. 27.IP.2019 de 28.11.2019), como se muestra en las disposiciones de los artículos 13.º, n.º 1, punto o) y 15.º, n.º 1, punto d) de los Estatutos de la IP, publicados en anexo al Decreto Ley n.º 91/2015, de 29 de mayo.

Por otra parte, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, entidad pública empresarial (ADIF), dependiente del Ministerio de Fomento del Reino de España, con domicilio en la calle Sor Ángela de la Cruz, 3, Planta 9, 28020 de Madrid (España), y con

N.I.F. número. Q-2801660-H, representada por su Presidenta, Dña. Isabel Pardo de Vera Posada, nombrada en virtud del Real Decreto 735/2018, de 29 de junio.

Dña. Isabel Pardo de Vera Posada actúa en nombre y representación de ADIF en el ejercicio de las facultades que tiene conferidas por el cláusula 23.2.a) del Estatuto de ADIF, el cual fue aprobado mediante Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

Las Partes del presente Convenio.

IP tiene su propia personalidad jurídica, plena capacidad para actuar de conformidad con su propósito corporativo. El Decreto Ley n.º 91/2015, de 29 de mayo, sobre las funciones y los estatutos de IP le permite celebrar acuerdos con cualquier entidad pública o privada.

En Portugal, IP es la empresa responsable de la gestión y el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria, incluida la gestión del tráfico y el control, comando y señalización, en los términos definidos en el artículo 3, punto r) del Decreto Ley n.º 217/2015, de 7 de octubre, reproducido por el Decreto Ley n.º 124-A/2018, de 31 de diciembre, entendiéndose por infraestructura ferroviaria, el conjunto de elementos a que se refiere el anexo I del mismo decreto ley, que transpone la Directiva (UE) 2016/2370, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2016.

ADIF goza de personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y patrimonio propio. En virtud de, entre otras disposiciones, los apartados 2 y 3 del artículo 4 del Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre, ADIF puede celebrar convenios con cualquier entidad pública o privada.

El 13 de diciembre de 2013 tuvo lugar la segregación de la entidad pública empresarial «Administrador de Infraestructuras Ferroviarias» en «ADIF» y «ADIF Alta Velocidad».

En España, ADIF es propietario de gran parte de las infraestructuras ferroviarias de interés general de ancho ibérico, así como de sus propias vías.

Las vías de maniobra y las terminales de mercancías pertenecen a ADIF, quien asegura el mantenimiento y explotación de las mismas.

Las Partes del presente convenio son el GI (Gestor de la Infraestructura) portugués y el GI español: IP y ADIF respectivamente.

Las Secciones fronterizas afectadas.

Además del derecho nacional territorialmente aplicable, las Secciones Transfronterizas de las redes ferroviarias entre Portugal y España se rigen por los Convenios entre los dos gestores de infraestructuras, así como por las Consignas comunes de explotación y gestión de tráfico y mantenimiento.

Dichas Secciones fronterizas son las siguientes:

- Entre Valença y Tui;
- Entre Vilar Formoso y Fuentes de Oñoro;
- Entre Elvas y Badajoz.

Están constituidas por una vía única de ancho ibérico. Las infraestructuras ferroviarias de cada una de estas vías pueden ser de tecnologías españolas y/o portuguesas.

Principios fundamentales.

El presente Convenio, que rige las condiciones generales de conexión de las infraestructuras ferroviarias de las Secciones fronterizas anteriormente citadas entre Portugal y España, se inscribe dentro del cumplimiento:

- La Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de mayo de 2016 sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea;
- La Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único, modificada por la Directiva (UE) 2016/2370 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2016;
- El Reglamento (UE) n.º 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo de 22 de septiembre de 2010 sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo;
- Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre seguridad ferroviaria;
- Reglamento de Ejecución (UE) 2019/773 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019 relativo a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema «explotación y gestión del tráfico» del sistema ferroviario de la Unión Europea y por el que se deroga la Decisión 2012/757/UE.

Por consiguiente, este Convenio respetará en particular los siguientes principios fundamentales:

- El desarrollo de la liberalización del transporte ferroviario respetando la libre competencia, la no discriminación y la igualdad;
- La garantía de libre acceso a las redes ferroviarias de los Estados Miembros, para las agrupaciones internacionales de empresas ferroviarias, así como para las empresas ferroviarias que realizan transportes combinados internacionales de mercancías;
- La interoperabilidad de la red convencional para la apertura completa de la red a los servicios internacionales de transporte de mercancías;
- La apertura a la competencia del transporte internacional de viajeros;
- Garantía de la promoción y el fortalecimiento de la seguridad del sistema ferroviario.

Las Partes suscriben el presente Convenio marco, el cual fija también algunos compromisos iniciales asumidos por ellas y que, en determinados aspectos, podrá dar lugar a la firma de convenios específicos donde se concreten algunos de esos compromisos.

En consecuencia, las Partes acuerdan las disposiciones siguientes:

Cláusula 1. *Objeto del Convenio.*

El presente Convenio tiene como objeto establecer:

- Las disposiciones generales para una conexión no discriminatoria de las infraestructuras ferroviarias entre IP y ADIF, con el fin de satisfacer las necesidades de los clientes y asegurar la mejor interoperabilidad posible de los dos sistemas ferroviarios.
- Las condiciones generales de enlace de las infraestructuras ferroviarias para las Secciones fronterizas entre ADIF y IP indicadas en la introducción.

Cláusula 2. *Definiciones.*

2.1 Administrador de Infraestructura o Gestor de Infraestructura (AI/GI).

AI o GI: entidad encargada del Gestión de explotación y tráfico y mantenimiento ferroviario.

En Portugal, el GI a cargo de la RFN (Rede Ferroviária Nacional) portuguesa es IP.

En España, el AI a cargo de la mayor parte de la RFIG (Red Ferroviaria de Interés General) es ADIF.

2.2 Declaración sobre la Red de ADIF y Directorio de Rede (DR) de IP. Documento obligatorio cuyo contenido se describe en el artículo 27 y anexo IV de la Directiva 2012/34 UE.

Este documento expone las características de la infraestructura puesta a disposición de las empresas ferroviarias y contiene información que especifica las condiciones de acceso a la infraestructura ferroviaria en cuestión.

2.3 Trabajos de mantenimiento. Trabajos necesarios para preservar el estado y la capacidad de la infraestructura existente. Incluyen el mantenimiento preventivo y el mantenimiento correctivo.

2.4 Renovación. Las obras importantes de sustitución de un subsistema o parte de él que no afecta a la funcionalidad general del subsistema.

2.5 Explotación. La asignación de surcos, la gestión operativa del tráfico y la tarificación del acceso a la infraestructura.

2.6 Idioma de comunicación. Idioma utilizado para los intercambios entre el personal de los GI.

2.7 Mantenimiento. Comprende los trabajos de mantenimiento y la renovación de las infraestructuras ferroviarias.

2.8 Partes. Las Partes son: ADIF, para España, que es el administrador de la mayor parte de la infraestructura de la RFIG, y IP, para Portugal, que es el gestor de infraestructura de la RFN.

2.9 Plan de Contingencias (PC) / Procedimiento de Gestión de Incidencias (PGF) y Plan Director de Actuación ante Emergencias (PDAE) / Plano de Emergencia Geral (PGE).

Cuando las consecuencias de un suceso afectan al tráfico (que implica detener el tráfico) o a los subsistemas estructurales de la red ferroviaria (que implica su funcionamiento anormal), pero queda circunscrito al entorno interno del sistema ferroviario y no requiere el apoyo sistemático de los servicios públicos de emergencia, se entiende como: contingencia según denominación de ADIF y emergencia sin ayuda externa según la denominación de IP.

En este caso, ADIF pone en marcha el PC e IP abre un Procedimiento de Gestión de Incidencia de acuerdo con el «Sistema de Gestión de Seguridad» (SGS), conforme a lo previsto en el artículo 54 de la Directiva 2012/34/UE, y denomina el evento de emergencia, activando el PEG, si es aplicable.

Cuando las consecuencias de un suceso trascienden el ámbito del sistema ferroviario y se requiere el concurso de los servicios públicos de emergencia, ADIF utiliza la denominación situación de emergencia y despliega el PDAE, adicionalmente al PC. IP, de forma adicional al registro de ocurrencia y apertura de falla, lo denomina de emergencia y despliega el PEG.

2.10 Punto de conexión física. Punto de conexión física es el punto donde se unen la infraestructura ferroviaria portuguesa y española, delimitando la responsabilidad sobre la infraestructura. Para los distintos subsistemas de infraestructura (vía, señalización, catenaria, etc) puede existir un punto de conexión específico.

2.11 Reglamentación ferroviaria utilizada por cada país.

Reglamento de Circulación Ferroviaria.

En España, documento publicado en el Boletín Oficial del Estado que establece reglas operativas generales para que la circulación de los trenes y las maniobras se realicen de forma segura, eficiente y puntual, tanto en condiciones de explotación normal como degradada, incluyendo su recuperación efectiva tras una interrupción del servicio. En desarrollo de este Reglamento, y con el fin de determinar con precisión las condiciones de operación de la infraestructura ferroviaria, la Agencia de Seguridad, los administradores de infraestructura y las empresas ferroviarias, podrán elaborar documentación reglamentaria de forma complementaria.

Reglamentación técnica de seguridad e interoperabilidad.

En Portugal, el Reglamento Técnico de Seguridad Ferroviaria, a cargo de la Autoridad Nacional de Seguridad Ferroviaria, es el conjunto de documentos normativos utilizados en la operación ferroviaria, cuya aplicación y cumplimiento obligatorio respalda y garantiza la seguridad de la circulación en la red ferroviaria nacional. Además, IP, elabora regulaciones de apoyo a la seguridad, la exploración y la gestión del tráfico y normas técnicas de la infraestructura.

2.12 Rede Ferroviaria Nacional (RFN). Red ferroviaria ubicada en el territorio portugués de la que IP es el GI.

2.13 Red Ferroviaria de Interés General (RFIG). La Red Ferroviaria en el territorio español, que está integrada por las infraestructuras ferroviarias esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado, o cuya administración conjunta sea necesaria para el correcto funcionamiento del sistema común de transporte, como las vinculadas a los itinerarios de tráfico internacional, las que enlacen las distintas Comunidades Autónomas y sus conexiones y accesos a los principales núcleos de población y de transporte o instalaciones esenciales para la economía o la defensa nacional.

2.14 Sección fronteriza. A los efectos de este documento, y por definición, la sección fronteriza incluye la infraestructura e instalaciones, que permiten la circulación de trenes y maniobras entre estaciones más cercanas a la frontera en las redes gestionadas por ADIF y IP. La sección transfronteriza incluye parte de la infraestructura e instalaciones de las correspondientes estaciones fronterizas.

2.15 Sistema de Línea Aérea de Contacto (SLAC) (EN 50119). Sistema de soportes destinado a alimentar vehículos con energía eléctrica.

2.16 Tramo fronterizo. Es el tramo de línea ferroviaria entre la señal de entrada de las respectivas estaciones y el límite estatal. La estación fronteriza no es parte del Tramo fronterizo.

2.17 Vía de ancho ibérico. Vía cuyo ancho mide 1,668 m.

Cláusula 3. *Inexistencia de compromisos financieros entre las Partes.*

El presente Convenio no generará gasto alguno entre las Partes.

Con relación al mismo, no se prevén contraprestaciones financieras entre las Partes para la realización de obligaciones recíprocas nacidas de este Convenio.

Cuando las Partes acuerden que los servicios deben facturarse, deberán ser objeto de acuerdos o contratos específicos, que se establecerán para este propósito, y que respetarán las reglas de autorización de gastos y las reglas de Contratación Pública que sean aplicables a las partes.

Cláusula 4. *Entrada en vigor y duración del Convenio.*

El presente Convenio adquirirá plena validez y eficacia desde el momento de su publicación en el Boletín Oficial del Estado e inscripción en el Registro Estatal de Órganos e Instrumentos de Cooperación del sector público estatal español.

ADIF está obligada a comunicar sin demora al IP la publicación y el registro a que se refiere el número anterior.

En todo caso, el presente Convenio tendrá una vigencia máxima de 8 años, si bien, en el caso de que la ejecución de las actuaciones que se recogen en el presente Convenio requiera de un periodo superior de tiempo, las Partes se comprometen a tramitar, con suficiente antelación al fin de dicha vigencia, su necesaria prórroga (que tendrá una duración máxima de 7 años), observándose para ello el mismo procedimiento seguido para su autorización.

Su validez podrá finalizar antes del plazo señalado en las condiciones establecidas en la Cláusula 6. «Causas de extinción del Convenio».

La modificación de los términos del presente Convenio y/o la prórroga de su vigencia requerirán el acuerdo unánime de las Partes mediante la suscripción de la correspondiente adenda modificativa.

Cláusula 5. *Modificación del Convenio.*

Cualquier modificación del convenio requerirá el acuerdo unánime de las Partes.

Las solicitudes de enmiendas y modificaciones del presente Convenio requieren la forma escrita.

El trabajo de negociación se realizará dentro de la Comisión tal y como se define en el Cláusula 8.

Para que estas modificaciones entren en vigor, se deben aprobar con los mismos requisitos formales que aquellos que han sido necesarios para la aprobación del Convenio.

Cláusula 6. *Causas de extinción del Convenio.*

El presente Convenio se extinguirá, además de por el cumplimiento o conclusión de todas las actuaciones contenidas en el mismo, por alguna de las siguientes causas de resolución:

- Por el transcurso del plazo de vigencia del presente Convenio sin haberse acordado la prórroga del mismo.
- Por mutuo acuerdo de las Partes, del que quede la debida constancia en documento elaborado al efecto.
- De manera unilateral, por incumplimiento por cualquiera de los firmantes de las concretas obligaciones establecidas en este Convenio, previamente puesto de manifiesto mediante comunicación escrita fehaciente, y con un plazo de antelación de, al menos, 90 días naturales de anticipación, contados a partir de la recepción de la comunicación, por la parte a quien le perjudique.
- La rescisión entrará en vigor en la fecha fijada en la comunicación de terminación de la parte que la haya decidido y quedará condicionada a la comunicación de la misma al Registro Electrónico estatal de Órganos e Instrumentos de Cooperación español.

A tal efecto, se fija como criterio para determinar las posibles indemnizaciones, los costes en los que hubiera incurrido la parte perjudicada en el momento en que se produzca el eventual incumplimiento.

- Por resolución judicial declaratoria de la nulidad del presente Convenio;
- Por cambios en la legislación que contravengan el contenido del presente convenio;

En caso de extinción por causa diferente a la conclusión de las actuaciones objeto del Convenio, las partes, a propuesta de la Comisión de Seguimiento, acordarán las condiciones para la finalización de las actuaciones derivadas del presente Convenio que se hallen en ejecución, estableciendo un plazo improrrogable para su finalización, transcurrido el cual deberán realizarse las oportunas liquidaciones.

Resuelto el Convenio por cualquier causa, todos los derechos y obligaciones nacidos con anterioridad a la extinción del mismo serán liquidados y cumplidos por todas las Partes, sin perjuicio de los derechos y obligaciones que resulten de dicha extinción para las mismas, conforme a la Ley, o a lo dispuesto en el presente Convenio.

Cláusula 7. *Consecuencias del incumplimiento de los compromisos de este Convenio.*

Cada una de las Partes asume la responsabilidad de los riesgos inherentes a la propiedad, al mantenimiento y a la renovación de sus propios bienes, así como a las tareas de explotación realizadas dentro del marco del presente Convenio.

Por consiguiente, y en el caso de que cualquiera de las Partes incumpla las obligaciones que le corresponden en virtud de este Convenio, cada Parte responderá de los daños causados:

- A la otra Parte en los términos y condiciones del presente Convenio;
- A los usuarios de su red en base al contrato de utilización de infraestructura firmado con ellos o mediante las disposiciones del Directorio de Rede;
- A terceros en base a las disposiciones legales aplicables.

La Parte queda exonerada de su responsabilidad en caso de ejecución tardía o incumplimiento de sus obligaciones si aporta la prueba de que éstas son consecuencia de circunstancias de fuerza mayor.

La fuerza mayor se define como cualquier acontecimiento (actos de un tercero, inclemencias, etc.) cuyas consecuencias no pueden ser evitadas, a pesar de la máxima diligencia empleada, que ocurre de forma imprevisible, repentina y por razones externas a las Partes, y que imposibilita a una de las Partes la ejecución de sus obligaciones.

Cada Parte asume entonces para sí las consecuencias directas e indirectas del acontecimiento.

La Parte que tuviera que alegar un acontecimiento de fuerza mayor deberá tomar, en el menor plazo posible, las medidas razonablemente previsibles para atenuar el impacto sobre la ejecución de sus obligaciones.

En primer lugar, deberá informar a la otra Parte del acaecimiento del acontecimiento constitutivo de la fuerza mayor, de las medidas atenuantes adoptadas y de sus efectos estimados.

Llegado el caso, las Partes se pondrán de acuerdo para tomar las medidas que permitan superar las consecuencias del acontecimiento que impiden la ejecución del Convenio.

La Parte que recibe la reclamación de un tercero basada en los daños a indemnizar por la otra Parte, está obligada a informar a esa parte, cuanto antes para que pueda salvaguardar sus intereses, bajo pena de ser responsable de los daños que la demora en la comunicación pueda causar. En este caso, la parte que recibió la reclamación informa al tercero que ha enviado la reclamación y que no asume responsabilidad por los daños reclamados.

Cláusula 8. *Comisión bilateral de seguimiento.*

Se decide la creación de una Comisión bilateral de seguimiento de este Convenio, en lo sucesivo denominada la «Comisión».

Dicha Comisión tendrá las siguientes funciones:

- Supervisar la aplicación del Convenio;
- Llevar a cabo un trabajo de negociación antes de las modificaciones del Convenio;
- Apoyar el desarrollo del Convenio;
- Tomar decisiones sobre cuestiones importantes relativas a la aplicación del presente Convenio;
 - Resolver en la medida de lo posible las controversias que puedan surgir con motivo de la aplicación del Convenio;
 - Intercambiar información sobre las modificaciones importantes o novedades que afecten al Convenio;
 - Reflejar qué acuerdos específicos, además de las Consignas comunes, puede ser oportuno desarrollar en virtud de este Convenio.

La Comisión estará compuesta por dos representantes permanentes:

- El Director de Internacional de ADIF.
- El Director de Negocio Ferroviario de IP.

Estos designarán de mutuo acuerdo otros miembros dependiendo de los asuntos a tratar.

En las reuniones de la Comisión de seguimiento, el representante de cada una de las Partes podrá ser asistido por un asesor jurídico.

La Comisión de seguimiento se reunirá a petición de una de las Partes y al menos una vez al año en las fechas fijadas durante la primera sesión.

Los acuerdos de la Comisión de seguimiento se adoptarán por unanimidad. Sólo tendrán validez jurídica cuando los signatarios estén capacitados para actuar en nombre y por cuenta de sus respectivas entidades en virtud de una delegación de poder. Si se toman resoluciones que van más allá de los poderes de representación conferidos por delegación de poder, serán nulos, a menos que sean ratificados por el órgano o persona oportunos.

Cláusula 9. Notificaciones que deberán realizarse en virtud del presente Convenio. Distribución del Convenio.

9.1 Cualquier notificación requerida en virtud de las disposiciones del presente Convenio se efectuará de forma escrita y se considerará válida si se envía por correo certificado y electrónico con acuse de recibo y del siguiente modo:

En el caso de correo certificado, se enviará a los siguientes destinatarios:

Para IP:

Destinatario principal: Presidente do Conselho de Administração da IP, Praça da Portagem, 2809-013 Almada, Portugal.

Copia: Diretor da Contratualização e Negócio Ferroviário da IP, Praça da Portagem, 2809-013 Almada, Portugal.

Para ADIF:

Destinatario principal: Presidente de ADIF, c/ Sor Ángela de la Cruz, 3, 28020 Madrid, España.

Copia: D. de Internacional, D.G. de Planificación Estratégica y Proyectos, c/ Sor Ángela de la Cruz, 3-7, 28020 Madrid, España.

En el caso de correo electrónico se enviará a la siguiente dirección: presidencia@adif.es

9.2 El presente Convenio está redactado en dos ejemplares, cada uno en los idiomas español y portugués. Cada Parte recibe un ejemplar original firmado.

9.3 Cada GI organizará la distribución del presente Convenio entre sus diferentes departamentos internos.

Cláusula 10. Condiciones generales para conectar infraestructura ferroviaria.

La Autorización de Seguridad concedida por la Autoridad competente del Estado a cada uno de los GI para gestionar la infraestructura es válida única y exclusivamente sobre la red ferroviaria de la que sea gestor. Por consiguiente, la frontera estatal constituye el límite de intervención bajo esta autorización de cada uno de los gestores.

Cada uno de estos GI es responsable del mantenimiento, la renovación y la explotación de las infraestructuras de los tramos fronterizos situados dentro de su territorio (descritas en las Consignas comunes correspondientes), según las normas y reglamentos aplicables en dicho territorio.

Cada gestor de infraestructura se compromete a proporcionar al otro, en cuanto tenga conocimiento, las normas aplicables para la explotación y el mantenimiento de los elementos de la infraestructura cuya tecnología sea utilizada por el otro gestor de la infraestructura en su red.

Si un GI debe intervenir en la red ferroviaria del otro, tanto en términos de explotación como de mantenimiento, dicha intervención debe respetar la legislación aplicable.

En la RFN (Rede Ferroviária Nacional) portuguesa y en la RFIG (Red Ferroviaria de Interés General) española, la normativa de seguridad aplicable establece que el GI debe asegurar que las personas a las que autoriza a trabajar en su infraestructura cumplan con ella.

Estas intervenciones deben ser objeto de acuerdos concretos y estar especificadas en la Consigna común.

Cláusula 11. *Mantenimiento de las infraestructuras de una Sección fronteriza.*

11.1 El mantenimiento de la infraestructura de cada tramo fronterizo se realizará según las normas y reglas aplicables en el territorio afectado.

11.2 Las Partes garantizan el buen estado de todos los equipos e instalaciones necesarios para la explotación y gestión del tráfico de la Sección fronteriza en su respectivo territorio.

11.3 En principio, cada Parte se encarga del mantenimiento y el coste de las infraestructuras situadas en su Tramo fronterizo. Sin embargo, acuerdos específicos entre los dos GI, pueden prever disposiciones particulares.

11.4 Los límites de mantenimiento se acordarán y definirán para cada Sección fronteriza en las Consignas comunes de explotación y mantenimiento. Las Consignas comunes deben especificar, concretamente, los límites de mantenimiento para el conjunto de la plataforma y de la vía, instalaciones de señalización y seguridad, instalaciones de comunicaciones y, cuando proceda, instalaciones del SLAC y de obra civil, teniendo en cuenta todas las especificidades del equipamiento ferroviario.

11.5 Por razones técnicas o de explotación, puede que un GI realice las operaciones de mantenimiento de determinadas infraestructuras ubicadas en el territorio del otro GI. Todas las medidas específicas que se deben tomar para dichas actividades deberán aparecer en las Consignas comunes de operación y mantenimiento.

En el caso de elementos singulares de infraestructura o instalaciones que como tales se extiendan sobre ambos territorios (un puente, túnel, aparato de vía, etc.), ambos GI plasmarán en la Consigna Común o en un acuerdo específico los procedimientos y responsabilidades sobre la gestión del mantenimiento de dichos elementos singulares.

11.6 ADIF y IP se pondrán de acuerdo para minimizar el impacto de las operaciones de mantenimiento sobre el tráfico ferroviario de la Sección fronteriza.

11.7 Cualquier tipo de mantenimiento que pudiera afectar al tráfico en una Sección fronteriza, deberá ser objeto de un acuerdo previo con el otro GI, antes de su programación dentro de un plazo acordado y previsto por la Consigna Común. En cualquier caso, las Partes actuarán de manera coordinada para garantizar la seguridad del tráfico ferroviario y asignar la capacidad residual en la Sección fronteriza.

11.8 Las obras de mantenimiento necesarias y urgentes por averías, accidentes, incidentes u otras causas se realizarán bajo la coordinación adecuada de los servicios afectados, garantizando en todo momento la seguridad de personas, tráfico e instalaciones.

11.9 En la realización de obras de mantenimiento, las Partes no se facturarán los costes derivados de operaciones destinadas a la seguridad de los trabajos, tales como el cierre de la vía, la modificación temporal de las instalaciones de señalización, seguridad y comunicación, la desconexión eléctrica del SLAC, etc.

Cláusula 12. *Normas relativas al personal.*

Cada parte será responsable del personal asignado para intervenir en las Secciones Fronterizas. Cada parte designará el personal, debidamente autorizado conforme a las reglas y normativas vigentes en su territorio.

Los agentes asignados para el funcionamiento de una Sección Fronteriza deberán tener conocimiento de las disposiciones de la Consigna Común, necesarias para el desempeño de sus funciones.

En el caso de que personal de un GI trabaje en la parte de la Sección Fronteriza que gestiona el otro, ambas Partes deberán acordar de qué forma van a coordinarse con vistas a la protección y prevención de riesgos profesionales, estableciendo cómo y entre quienes se realizará el proceso.

Cláusula 13. Creación, modernización, renovación y supresión de infraestructuras.

13.1 La creación, modernización, renovación y supresión de infraestructuras en cada territorio se llevarán a cabo según las normas y reglas aplicables en el territorio en cuestión.

13.2 Cada Parte es responsable de la creación, modernización, renovación y supresión de infraestructuras en su territorio, conforme a las normas y estándares establecidos.

13.3 En principio, cada Parte construirá, modernizará, renovará o suprimirá a su cargo las infraestructuras ubicadas en su territorio. Sin embargo, acuerdos entre ambos GI pueden prever disposiciones diferentes.

13.4 Deberá firmarse un acuerdo previo cuando un GI quiera crear nuevas instalaciones, modernizar, renovar o suprimir las existentes en el territorio del otro GI.

Los costes derivados de estas operaciones, incluyendo los costes auxiliares, son, en principio, asumidos por este último.

Sin embargo, cuando estas operaciones sean de uso exclusivo del GI que las propuso, el coste de estas operaciones será asumido por él.

13.5 A estos efectos, se deberá constituir un grupo de trabajo entre los dos GI. Cada GI propondrá los participantes de este grupo de trabajo con arreglo a las disposiciones de la Cláusula 10, según el tipo de infraestructura afectada, normas y reglas de implantación y el impacto de la operación sobre la explotación ferroviaria.

13.6 ADIF y IP se pondrán de acuerdo para minimizar el impacto de las operaciones de construcción, modernización, renovación, y supresión sobre el tráfico ferroviario en la Sección fronteriza.

13.7 Cualquier operación de construcción, modernización, renovación, y supresión que pudiera afectar al tráfico en una Sección fronteriza, deberá ser acordada previamente con el otro GI antes de su programación dentro de un plazo acordado y previsto en la Declaración de Red/ Diretorio de Rede y por la Consigna Común. En cualquier caso, las Partes actuarán de manera coordinada para garantizar la seguridad del tráfico ferroviario y asignar la capacidad residual en la Sección fronteriza.

Cláusula 14. Obras realizadas fuera de la Sección fronteriza con repercusión sobre el tráfico ferroviario.

14.1 Para las obras programadas que se ejecuten fuera de la Sección fronteriza y que puedan tener un impacto sobre el tráfico ferroviario de ésta, el GI que haya previsto la realización de las mismas informará, antes de su realización y con suficiente antelación, al otro GI de la importancia y las consecuencias de las obras, con el fin de que puedan coordinarse para minimizar su impacto sobre el tráfico ferroviario de esta Sección fronteriza.

La información referente a la coordinación de las obras entre los diferentes departamentos será precisada en la Consigna Común.

Cláusula 15. Acuerdos específicos IP – ADIF. «Consigna/Regulamentação» de Explotación y gestión del tráfico, y Mantenimiento ferroviario.

La actividad de ambos GI en el ámbito de cada Sección fronteriza es objeto de coordinación mediante los acuerdos específicos que sean necesarios. Aquel que debe

definir la gestión coordinada de las interfaces comunes relacionadas con la explotación y gestión del tráfico se denominará en adelante «Consigna/Regulamentação». Este y el resto de los acuerdos específicos (mantenimiento, etc.), deben establecerse conforme al presente Convenio y respetando las siguientes condiciones:

- Documento bilingüe redactado en el idioma oficial de cada GI; las Partes acordarán en cada caso, la conveniencia de que los textos sean revisados por un traductor jurado.

La Consigna/Regulamentação trata de las disposiciones de gestión de las Secciones fronterizas en lo referente a la conexión de las redes. Pueden incluir disposiciones con repercusiones fuera de la Sección fronteriza cuando estas disposiciones sean necesarias para el tráfico de los trenes que circulan por ella. En este caso, a Consigna debe especificar exactamente la zona de validez de dichas disposiciones.

La Consigna/Regulamentação será elaborada de forma conjunta por las Partes, y describirá detalladamente su proceso de elaboración, verificación y aprobación, así como los de los documentos temporales o relacionados con las obras en el ámbito de las Secciones fronterizas.

La descripción detallada de las características de la Sección fronteriza y sus accesos, de las Partes intervinientes, así como de la explotación de los Subsistemas Estructurales siguientes: Infraestructura, Control-mando y señalización (en vía) telecomunicaciones y Energía, debe figurar en la Consigna/Regulamentação (Instrucción de Exploración Técnica 50).

Se realizará una revisión de los documentos permanentes relacionados con las Secciones fronterizas de forma conjunta, según los intervalos definidos o según las necesidades dentro del marco de las modalidades previstas en cada acuerdo específico.

En caso de modificación o anulación de las prescripciones reglamentarias, normas de seguridad, referencias, directivas e instrucciones o cambios organizativos que puedan tener un impacto sobre las condiciones de explotación de las secciones fronterizas, las Partes se comprometen a llegar a un acuerdo a tiempo para poder adaptar los acuerdos específicos. La metodología se debe describir en cada uno de los documentos.

Cláusula 16. *Condiciones de acceso para el material rodante de los GI.*

El material motor y remolcado perteneciente a los GI y utilizado en las Secciones fronterizas, deberá ser reconocido y autorizado por la autoridad o autoridades competentes, conforme:

- A las Directivas 2016/797 y 2016/798 de 11 de mayo de 2016 sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario en la Unión Europea;
- Al Reglamento de Ejecución (UE) 2018/545 por el que se establecen las disposiciones prácticas relativas a la autorización de vehículos ferroviarios y al proceso de autorización de tipo de vehículos ferroviarios;
- Al Reglamento de Ejecución (UE) 2018/763 por el que se establecen las modalidades prácticas para la expedición de certificados de seguridad únicos a empresas ferroviarias;
- Reglamento de Ejecución (UE) 2019/779, que establece disposiciones detalladas sobre el sistema de certificación de las entidades responsables del mantenimiento del vehículo.

Cláusula 17. *Gestión de capacidades.*

17.1 En las Secciones transfronterizas entre ambas redes, la asignación de la capacidad se realiza según el calendario y las reglas definidas por RailNetEurope (RNE) y publicado en los Declaraciones sobre la Red de cada administrador de infraestructura. La planificación de surcos en cada Sección fronteriza la efectúa un GI, denominado líder, en coordinación con el otro GI, tomando como referencia las normas operativas descritas en el "Procedimiento para la armonización de surcos internacionales en las Secciones

fronterizas entre ADIF y IP», y teniendo en cuenta las características técnicas de cada instalación.

Los dos gestores propondrán la revisión conjunta de dicho procedimiento cuando sea necesario adaptarlo a las nuevas circunstancias, en particular al desarrollo previsto por el Reglamento UE/913/2010 sobre la red ferroviaria europea para el transporte competitivo de mercancías.

17.2 Los cánones por utilización de infraestructura relativos a los tramos fronterizos los cobra el GI sobre su territorio.

Cláusula 18. *Numeración de trenes.*

Ambos GI acordarán y aplicarán los criterios para la numeración de trenes que crucen los límites territoriales, tal como quedan definidos en la ficha «CODIGO UIC 419-2 Numeración sistemática de trenes de transporte internacional de mercancías».

Cláusula 19. *Criterios generales para la explotación de las Secciones transfronterizas.*

Las Partes adoptan libremente el presente Convenio sin perjuicio del cumplimiento de la legislación y la reglamentación vigente en materia de seguridad y de explotación.

El GI que esté a cargo de la gestión del mantenimiento y/o de las operaciones deberá velar por que las operaciones realizadas cumplan con los Principios fundamentales establecidos.

Todas las operaciones de mantenimiento y/o explotación deberán efectuarse siempre garantizando en todo momento la seguridad de personas, tráfico e instalaciones, conforme a las normas establecidas en las Consignas Comunes de Explotación y gestión del tráfico y Mantenimiento Ferroviario.

19.1 Circulación.

Por razones prácticas, la Sección fronteriza, salvo excepción prevista en la Consigna Común, será explotada desde el punto de vista de la circulación de trenes y maniobras, de la siguiente manera:

La regulación y gestión del tráfico ferroviario se coordina entre ambas Partes, basándose en un intercambio previo de información claro, fluido y fiable.

La expedición de trenes y maniobras se realizará conforme a los criterios y disposiciones reglamentarios aplicables en cada GI. La operación de los sistemas de señalización, enclavamiento de cada estación transfronteriza, serán responsabilidad del GI respectivo sobre su territorio.

Los costes de la gestión operativa de las circulaciones no son objeto, en principio, de facturación entre las Partes, a excepción de casos particulares acordados en común.

Las Partes establecerán la forma de comunicación entre ellas para cada Sección fronteriza, que especificará el modo de intercambio y los tipos de información intercambiada (modificación del plan de transporte, incidentes, ...) en al menos los siguientes aspectos:

- Supresión y puesta en marcha de los trenes;
- Retrasos de trenes (a partir de un umbral pendiente de definir);
- Programación de las obras en la infraestructura;
- Accidentes, incidentes y alertas meteorológicas o de cualquier otra naturaleza;
- Estado de la infraestructura y limitaciones temporales de velocidad.

Estacionamiento de trenes con Mercancías Peligrosas. El estacionamiento de trenes con mercancías peligrosas que deban acceder a la Sección fronteriza debe respetar las disposiciones del RID (Regulations Concerning the International Carriage of Dangerous

Goods by Rail) en vigor, del Directorio de Rede de la IP y de la Declaración sobre la Red y en su caso, los textos reglamentarios nacionales.

19.2 Subsistemas Estructurales.

Por razones prácticas, sobre los elementos relacionados con la Sección Fronteriza que formen parte de los Subsistemas Estructurales de Infraestructura, Control-mando y señalización (en vía), telecomunicaciones y Energía, y que requieran operación manual o automática, ésta se realizará de la siguiente manera:

1. ADIF garantiza la explotación de los elementos correspondientes al Subsistema con tecnología vinculada a ADIF.
2. IP garantiza la explotación de los elementos correspondientes al Subsistema con tecnología vinculada a IP.

En el caso de las Telecomunicaciones, las Partes deciden conectar sus redes de telecomunicación para garantizar un intercambio de información y de datos seguro y fiable entre los GI. En las Consignas comunes describirán todos los enlaces de telecomunicaciones ferroviarios específicamente instalados para cada Sección fronteriza y los demás enlaces de comunicación utilizables, así como las condiciones de conexión de las redes y las reglas de explotación de los sistemas.

No se procederá a ninguna facturación recíproca de la energía eléctrica de tracción.

Cláusula 20. *Gestión de contingencias (sin socorro externo).*

Los GI adoptarán todas las medidas necesarias para restablecer la situación normal en caso de accidente, de fallo técnico o cualquier otro incidente que pudiera alterar la circulación en las Secciones fronterizas, de forma coordinada para garantizar la seguridad de la circulación ferroviaria en la Sección fronteriza

Los GI deben disponer cada uno de un Plan de Contingencias (ADIF) / Plano de Emergência Geral (IP) conforme a las disposiciones legales vigentes de cada territorio.

Para cada sección fronteriza, deben coordinarse los dos Planes de los GI, y precisarse cómo y entre qué departamentos de cada GI se establece el flujo de información y mando de operaciones. Las medidas de gestión deberán reflejarse en un acuerdo específico.

Cláusula 21. *Gestión de situaciones de emergencia (con socorro externo).*

La cooperación entre ambos GI facilitará la coordinación y preparación necesarias de los servicios de emergencia correspondientes en cada sección fronteriza.

Los GI deben disponer cada uno de un Plan Director de Actuación ante Emergencias (ADIF) / Plano de Emergência Geral (IP) conforme a las disposiciones legales vigentes de cada territorio.

Para ello, los GI establecerán un acuerdo específico de coordinación para situaciones de emergencia que puedan afectar a la explotación ferroviaria transfronteriza, y en el mismo se detallarán los interlocutores responsables de activar las alertas, de adoptar medidas y de mantener los flujos de información de forma eficaz.

Cláusula 22. *Modificaciones temporales en las infraestructuras.*

22.1 Las modificaciones temporales de las infraestructuras serán realizadas por el GI del territorio afectado, salvo acuerdo contrario entre las Partes.

Estas modificaciones serán objeto de un acuerdo entre los GI con arreglo a las disposiciones de las Cláusulas 12, 13 y 14 del presente Convenio.

En principio, los costes generados por la modificación temporal de las infraestructuras, incluyendo los costes auxiliares, serán asumidos por el GI del territorio

en cuestión. Cuando el cambio de infraestructuras en un territorio haya sido solicitado por el otro GI, un acuerdo podrá prever disposiciones diferentes.

22.2 Las modificaciones temporales de las infraestructuras deben incluirse en una Consigna temporal.

Las Consignas comunes deberán describir el proceso de elaboración, publicación e implantación de estas consignas temporales.

Cláusula 23. *Idiomas utilizados.*

Para asegurar un funcionamiento óptimo del tráfico transfronterizo, las Partes acuerdan las siguientes disposiciones:

- Para cada Sección transfronteriza y en función de las circunstancias específicas en cada una de ellas, bien el español o bien el portugués podrán ser designados como idioma de comunicación entre el personal propio de ambos GI o el que actúe en su nombre y ejerza funciones de seguridad. El conocimiento del idioma de comunicación por cada una de las Partes debe ser tal que en todo momento se garantice la capacidad de comunicarse de forma eficaz en situaciones normales, degradadas o de emergencia, conforme a las disposiciones del Reglamento de Ejecución 2019/773/UE.

Cuando las comunicaciones requieran su registro en formato papel o digital, éste se efectuará mediante el uso de textos preestablecidos en el idioma de cada Parte.

Los intercambios entre los agentes de circulación de cada GI que gestionan las secciones fronterizas deberán realizarse en ambas lenguas Portugués y Español, respectivamente, en las secciones fronterizas de Valença-Tui, Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro, y Elvas-Badajoz.

Cláusula 24. *Gestión de la seguridad, incidentes y accidentes.*

En lo relativo a las interfaces entre ambos GI, tanto desde el punto de vista de la seguridad en la circulación de trenes y maniobras como en la seguridad en el trabajo, cada Parte se compromete a respetar las modalidades previstas en este Convenio.

Con el fin de ser plenamente eficaz, sin perjuicio de las disposiciones aplicables en cada territorio, la gestión de la seguridad en cada Sección Fronteriza deberá coordinarse al menos en los siguientes aspectos:

- En cuanto a la identificación y gestión de riesgos asociados a la actividad de cada GI, que puedan afectar a la otra Parte.
- En cuanto a la Vigilancia (Control), incluyendo en este aspecto las tareas de inspección, investigación y los planes de acción asociados en su caso, así como el seguimiento conjunto, liderado por los responsables de la propia Vigilancia.
- En cuanto al análisis de las necesidades de formación del personal correspondiente y a la revisión y actualización del conocimiento. Las Partes se coordinarán para intercambiar la documentación necesaria, sin coste alguno.

Cuando la otra parte que no es responsable de la investigación debe participar en ella, ambos GI deberán colaborar para el bien de cada investigación interna respectiva, designando, de ser necesario, un representante específico. Ambas Partes se informarán mutua e íntegramente de los elementos que puedan ponerse en conocimiento de otras Partes.

Las Partes se comprometen a informar inmediata y exhaustivamente de todos los resultados de la investigación si ninguna disposición legal dispone lo contrario.

Las medidas de gestión de seguridad y de los incidentes y accidentes deben reflejarse en un acuerdo específico.

Cláusula 25. *Intercambio y protección de datos.*

25.1 Las Partes deberán intercambiar gratuitamente todos los datos necesarios para el buen funcionamiento de las Secciones fronterizas. Estos datos incluyen en particular la infraestructura de las Secciones fronterizas, así como los trenes que deban circular por estas Secciones fronterizas. Si fuera necesario, este intercambio de datos puede someterse a acuerdos concretos, especificando la naturaleza de los datos y las condiciones de sus intercambios. Las Partes garantizan la actualización de estos datos.

25.2 Dichos datos, independientemente de su naturaleza (técnica, comercial, legal, financiera u otra), en particular todo tipo de muestras, planos, referencias, patentes, marcas comerciales, dibujos, modelos, especificaciones, datos, bases de datos, software y cualquier información que pueda legítimamente estar sometida al secreto comercial, e independientemente de los medios por los cuales se comuniquen (por escrito, oralmente, visualmente, electrónicamente o de cualquier otro modo), se designan a continuación en la presente Cláusula como «Información Confidencial».

25.3 Las Partes se comprometen a observar y hacer respetar la confidencialidad más estricta con respecto a la Información Confidencial, a implementar y cumplir las medidas de seguridad técnicas y organizativas apropiadas necesarias para la protección de la Información Confidencial, entre otras contra la destrucción, pérdida, alteración, divulgación no autorizada o acceso no autorizado.

Cada Parte se compromete, durante el plazo de vigencia del presente Convenio y tres (3) años después de su terminación, a:

- Utilizar la Información Confidencial sólo para el correcto funcionamiento de las secciones fronterizas y se compromete por ello a no utilizar ni explotar, ni directa ni indirectamente, de ninguna manera y por ningún concepto, la Información Confidencial, por su propia cuenta o por la de un tercero, y a no permitir tal uso para fines distintos de los previstos en el marco del presente Convenio;

- Procesar la Información Confidencial aplicando como mínimo las medidas de seguridad y precauciones que utiliza para proteger su propia información confidencial y que garantizan la protección adecuada contra la divulgación o el uso no autorizado;

- Comunicar la Información Confidencial sólo a aquellos miembros de su personal que necesiten conocerla para asegurar el correcto funcionamiento de las secciones fronterizas y que se comprometan a mantener su confidencialidad respetando las mismas obligaciones establecidas en esta Cláusula;

- No divulgar dicha información de carácter confidencial a terceros sin el consentimiento previo por escrito de la otra Parte. Si corresponde, la Parte interesada se compromete entonces a hacer firmar antes de cualquier comunicación a cualquier tercero, persona física o jurídica, destinatario de dicha Información Confidencial, un compromiso o un acuerdo de confidencialidad, a menos que dicha información se transmita en virtud de disposiciones legales vigentes en ambos países. En el caso de que una Parte se viera obligada a divulgar Información Confidencial de la otra Parte en virtud de una obligación legal, una orden judicial, un procedimiento administrativo o judicial, esa Parte se compromete a informar a la otra Parte sin demora y ayudarla, si así lo solicita, para obtener una orden de protección o cualquier otra medida apropiada. Si sólo una parte de la Información Confidencial entra dentro del alcance de este apartado, sólo aquella parte de la Información Confidencial estará exenta de las obligaciones de confidencialidad.

25.4 Los datos de los clientes de los GI no deben transmitirse a terceros o entidades cuyas actividades estén en competencia con estos clientes sin su autorización previa por escrito.

25.5 Cada Parte se compromete, a primer requerimiento y en la forma especificada en el mismo, a devolver a la otra Parte la Información Confidencial que le pertenece y/o a destruir cualquier documento que incorpore dicha Información Confidencial. Si corresponde, se podrá emitir un certificado de destrucción. Estas restituciones y

destrucciones se refieren a los originales y cualquier copia, cualquiera que sea el soporte y/o la forma. La devolución de toda la Información Confidencial no exime en absoluto a cada Parte de las obligaciones de confidencialidad establecidas en el presente Convenio.

Cláusula 26. *Protección de datos personales.*

En caso de transmisión de datos de carácter personal, las Partes se asegurarán previamente de que dichas transmisiones cumplen con las obligaciones resultantes de la legislación portuguesa y española respectivamente.

Datos de carácter personal significa cualquier información relacionada con una persona física identificada o directa o indirectamente identificable, en particular por referencia a un identificador, como por ejemplo un nombre, un número de identificación, datos de ubicación, nombre de usuario en línea, o a uno o varios elementos específicos de su identidad física, fisiológica, genética, psíquica, económica, cultural o social.

Estas transmisiones deben cumplir especialmente con las disposiciones del Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos).

Cláusula 27. *Resolución de controversias.*

Cualquier litigio, desacuerdo, controversia o reclamación en relación con la ejecución o interpretación del presente Convenio se resolverá, en la medida de lo posible, de forma amistosa entre las Partes, dentro del marco de la Comisión bilateral de seguimiento (cláusula 8).

Si el acuerdo amistoso no se alcanza dentro de los 60 días naturales posteriores a la notificación por parte de la Parte que tiene la intención de presentar la disputa o desacuerdo a la Comisión Bilateral, cualquiera de las Partes puede acudir a los tribunales, notificándose a la otra Parte por escrito con un mes de antelación.

A falta de acuerdo amistoso, los litigios nacidos de las prestaciones ejecutadas sobre el territorio portugués corresponderán a los tribunales portugueses y los litigios nacidos de las prestaciones españolas corresponderán a los tribunales españoles.

Cláusula 28. *Derecho aplicable.*

En lo que respecta a ADIF, el presente Convenio tiene carácter administrativo y solo en cuanto a su contenido y formalización, será de aplicación, en todo lo no previsto en el mismo, la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, o legislación que en adelante le sustituya.

En lo que respecta a IP, el presente Acuerdo tiene carácter administrativo y sólo en cuanto a su contenido y formalización, será de aplicación, en todo lo no previsto en el mismo, el Código de Procedimiento Administrativo, o legislación que en adelante le sustituya.

Las disposiciones ejecutadas en el territorio de la República Portuguesa se regirán por la legislación portuguesa y las ejecutadas en el territorio del Reino de España se regirán por la legislación española.

Cláusula 29. *Disposiciones finales.*

Cuando una disposición resulte nula y sin valor, las demás disposiciones del Convenio seguirán siendo válidas. Una disposición nula y sin valor deberá reemplazarse cuando proceda por una disposición válida y pertinente respetando los objetivos e intenciones de las Partes.

Cuando las Partes constaten un vacío legal, se comprometen a solucionarlo cambiando tan pronto como sea posible el Convenio.

En caso de cambios significativos en el entorno socio-económico, las Partes se comprometen a revisar los términos del Convenio para optimizar el uso de las infraestructuras y ofrecer las mejores condiciones de explotación de las Secciones fronterizas.

Del mismo modo, si una nueva disposición legislativa o reglamentaria aplicable a uno de los GI fuera incompatible con las disposiciones del presente Convenio, las Partes se comprometen a revisar sus términos para que sea conforme a la nueva disposición en cuestión.

Por parte de ADIF, Isabel Pardo de Vera Posada.–Por parte de IP, António Carlos Laranjo da Silva.