

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

**9391** *Resolución de 14 de enero de 2020, de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se publica el Convenio con SNCF Réseau, para la coordinación transfronteriza.*

Habiendo sido suscrito el 14 de enero de 2020, el Convenio para la coordinación transfronteriza entre SNCF Réseau, entidad pública nacional francesa de carácter industrial y comercial, 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, 14 de enero de 2020.–La Presidenta de Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Isabel Pardo de Vera Posada.

#### ANEXO

#### **Convenio para la coordinación transfronteriza entre SNCF Réseau, Entidad Pública Nacional Francesa de Carácter Industrial y Comercial, y Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Entidad Pública Empresarial Española**

#### REUNIDOS

Por una parte, SNCF Réseau, con domicilio social en 15/17 rue Jean-Philippe RAMEAU – CS 80001 – 93 418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX, inscrita con el n.º RCS B 412 280 737 en el Registro Mercantil de Bobigny, código APE 5221Z, representada por su Presidente, Don Patrick Jeantet, según se desprende del Acuerdo del Consejo de Administración de SNCF Réseau relativo a la delegación de poderes del Consejo de Administración en su Presidente y que fija las condiciones generales de las delegaciones en el seno de SNCF Réseau, de fecha 22 de julio de 2015.

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 artículo 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).

## ÍNDICE

- Introducción.
- Las partes del presente Convenio.
- Las Secciones fronterizas afectadas.
- Acuerdos vigentes.
- Principios fundamentales.
- Cláusula 1. Objeto del Convenio.
- Cláusula 2. Definiciones.
- Cláusula 3. Inexistencia de compromisos económicos entre las partes.
- Cláusula 4. Entrada en vigor y duración del Convenio.
- Cláusula 5. Modificación del Convenio.
- Cláusula 6. Causas de extinción del Convenio.
- Cláusula 7. Consecuencias del incumplimiento de los compromisos de este Convenio.
- Cláusula 8. Comisión bilateral de seguimiento.
- Cláusula 9. Notificaciones que deberán realizarse en virtud del presente Convenio.
- Distribución del Convenio.
- Cláusula 10. Mantenimiento de las infraestructuras de una Sección fronteriza.
- Cláusula 11. Normas relativas al personal.
- Cláusula 12. Creación, renovación y supresión de infraestructuras.
- Cláusula 13. Obras realizadas fuera de la Sección fronteriza con repercusión sobre el tráfico ferroviario.
- Cláusula 14. Consigna común de operación y mantenimiento. Acuerdos SNCF Réseau – ADIF.
- Cláusula 15. Condiciones de acceso para el material de los AI/GI.
- Cláusula 16. Gestión de capacidades.
- Cláusula 17. Numeración de trenes.
- Cláusula 18. Criterios generales para la explotación de las Secciones fronterizas.
- Cláusula 19. Gestión de contingencias.
- Cláusula 20. Gestión de situaciones de emergencia.
- Cláusula 21. Modificaciones temporales en las instalaciones.
- Cláusula 22. Idiomas utilizados.
- Cláusula 23. Gestión de la seguridad e incidentes.
- Cláusula 24. Intercambio y protección de datos.
- Cláusula 25. Resolución de controversias.
- Cláusula 26. Derecho aplicable.
- Cláusula 27. Disposiciones finales.

## Introducción

## Las partes del presente Convenio

SNCF Réseau goza de personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y patrimonio propio. En virtud de, entre otras disposiciones, el artículo 31 del decreto n.º 97-444 de 5 de mayo de 1997 relativo a los cometidos y estatutos de SNCF Réseau, SNCF Réseau puede celebrar convenios con cualquier entidad pública o privada.

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.

En Francia, SNCF Réseau es propietaria de las infraestructuras ferroviarias de la Red Ferroviaria Nacional (RFN) que comprende las vías principales y una parte de las vías de maniobra. SNCF Réseau asegura el mantenimiento y la explotación de las mismas.

Las Partes del presente convenio son el GI (Gestor de la Infraestructura) francés y el AI (Administrador de Infraestructuras) español: SNCF Réseau y ADIF, respectivamente.

#### Las Secciones fronterizas afectadas

Además del derecho nacional territorialmente aplicable, las Secciones fronterizas y las Estaciones fronterizas de las líneas ferroviarias entre Francia y España (excepto la sección internacional y la línea entre Pau y Canfranc) se rigen por los Convenios entre los dos gestores de infraestructuras, así como por las Consignas comunes de explotación y mantenimiento.

Dichas Secciones fronterizas son las siguientes:

- entre Hendaya e Irún;
- entre Cerbère y Portbou;
- entre Latour-de-Carol y Puigcerdà.

Están constituidas por dos vías paralelas, una de ancho estándar y otra de ancho ibérico. Las infraestructuras ferroviarias de cada una de estas vías pueden ser de tecnologías españolas y/o francesas.

#### Acuerdos vigentes

Las condiciones generales del transporte ferroviario en Europa han cambiado sustancialmente. Por consiguiente, las Partes acuerdan dejar sin efecto las disposiciones de los acuerdos específicos que rigen las Secciones fronterizas franco-españolas que afectan a las infraestructuras ferroviarias y que se sustituyan por el presente Convenio.

#### Principios fundamentales

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

– De las directivas de la Unión Europea, especialmente 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; y 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.

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.

La autorización concedida por la Autoridad competente del Estado a cada uno de los AI/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 AI/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 AI/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 (Réseau Ferré National) o Red Ferroviaria Nacional francesa y en la RFIG (Red Ferroviaria de Interés General) española, la normativa de seguridad aplicable establece que el AI/GI debe asegurar que las personas a las que autoriza a operar en su red cumplan con ella.

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

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 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 SNCF Réseau 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 SNCF Réseau indicadas en la introducción.

#### Cláusula 2. *Definiciones.*

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

AI o GI: entidad encargada del mantenimiento y explotación de la infraestructura ferroviaria.

En Francia, el GI a cargo de la RFN (Réseau Ferré National) o Red Ferroviaria Nacional francesa es SNCF Réseau.

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 Documento de Referencia de la Red (DRR) sobre la RFN.

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 AI/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 SNCF Réseau, para Francia, que es el gestor de la infraestructura del RFN.

2.9 Plan de Intervención y Seguridad (PIS) / Plan de Contingencias (PC) y Plan Director de Actuación ante Emergencias (PDAE).

Cuando las consecuencias de un suceso afectan al tráfico o a los subsistemas estructurales de la red ferroviaria, 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 suceso de tipo 1 según la denominación de SNCF Réseau.

En este caso, ADIF pone en marcha el PC y SNCF Réseau el PIS, conforme a lo previsto en el artículo 54 de la Directiva 2012/34/UE.

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. SNCF Réseau lo denomina suceso de tipo 2 y despliega el PIS.

2.10 Punto de conexión física.

Punto de conexión física: es el punto donde se unen las infraestructuras ferroviarias de tecnologías francesa y española. Puede ser diferente dependiendo de la instalación (SLAC, vía, señalización...).

2.11.1 Reglamento de Circulación Ferroviaria.

En España, se trata del 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.

#### 2.11.2 Reglamentación técnica de seguridad e interoperabilidad.

En Francia, se trata de la documentación de operación y de las normas especiales publicadas por SNCF Réseau. Esta documentación incluye en particular las Consignas Locales de Explotación (CLE), exigibles a las empresas ferroviarias (EF), así como las Informaciones Técnicas (RT).

#### 2.12 Réseau Ferré National (RFN).

Red ferroviaria ubicada en el territorio francés de la que SNCF Réseau 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, 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, comprende la infraestructura e instalaciones que permiten la circulación de trenes y maniobras entre las estaciones que se encuentran más próximas a la frontera en las redes gestionadas por ADIF y SNCF Réseau. La Sección fronteriza puede incluir parte de la infraestructura e instalaciones de las estaciones correspondientes, denominadas 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 la sección de la línea ferroviaria comprendida entre la frontera del Estado y una Estación fronteriza en uno de los Estados. La Estación fronteriza no forma parte del Tramo fronterizo en sentido estricto.

#### 2.17 Vía de ancho ibérico.

Vía cuyo ancho mide 1,668 m.

#### 2.18 Vía de ancho estándar (UIC).

Vía cuyo ancho mide 1,435 m (también denominada vía UIC).

#### 2.19 Vía de ancho mixto.

Vía con tres carriles, que dispone de ancho ibérico y de ancho estándar (UIC).

### Cláusula 3. *Inexistencia de compromisos económicos entre las partes.*

El presente Convenio no generará gasto alguno entre las partes. Con relación al mismo, no se prevén contraprestaciones entre las partes de ningún tipo para la realización de obligaciones recíprocas nacidas de este Convenio. Fuera de los casos previstos expresamente en este Convenio, se requerirá de la firma del correspondiente acuerdo.

En consecuencia, las Partes no se facturan las prestaciones recíprocas ligadas a la conexión de las instalaciones ferroviarias.



No obstante, cuando las Partes acuerden que las prestaciones deben facturarse, estas deberán ser objeto de convenios o de contratos particulares en los que se especifiquen:

- la constitución detallada de estas prestaciones y sus modos de ejecución;
- su coste financiero;
- las modalidades de facturación.

Si estos convenios y contratos no especifican modalidades particulares de facturación, la factura deberá establecerse mensualmente, dentro del plazo de un mes desde la realización de las prestaciones, y ser enviada a la otra Parte con los justificantes. Los desacuerdos que puedan surgir deberán ser objeto de reclamación por escrito en el plazo de cuatro semanas a partir de la recepción de la factura.

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

En el caso de SNCF Réseau, el presente Convenio se perfeccionará con su suscripción.

En el caso de ADIF, 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.

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 requieran de un periodo superior de tiempo, las partes se comprometen a tramitar, con suficiente antelación al fin de dicha vigencia, su necesaria prórroga, 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.

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 y sus anexos requieren la forma escrita.

El trabajo de negociación se realizará dentro de la Comisión tal y como se define en la 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 grave 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, tres meses, 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.

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 fuerza mayor que impida el cumplimiento de su objeto.

En caso de extinción por causa distinta a las consignadas en los apartados anteriores, la parte que proponga su extinción deberá comunicar su decisión de concluir el Convenio al resto de las partes por escrito, así como los motivos a los que obedece dicha decisión.

En caso de extinción por causa diferente a la conclusión de las actuaciones objeto del Convenio, la Comisión de Seguimiento propondrá las condiciones para la finalización de las actuaciones derivadas del presente Convenio que se hallen en ejecución.

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;
- 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 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, debe informar a ésta cuanto antes para que pueda salvaguardar sus intereses.

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 o del contenido de sus anexos;
- apoyar el desarrollo del Convenio;
- adaptar el Convenio con el fin de optimizar el uso de las infraestructuras y ofrecer las mejores condiciones para la explotación del tráfico transfronterizo;
- 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 Asuntos Europeos o su adjunto de SNCF Réseau.

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.

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 con acuse de recibo, o por fax confirmado por correo con acuse de recibo, enviada del siguiente modo:

- Para SNCF Réseau:

Destinatario principal: SNCF Réseau. 15/17, rue Jean-Philippe Rameau. 93418 Saint-Denis Cedex. Francia.

Copia: Directeur de la Direction Europe. 174 avenue de France. 75013 Paris. Francia.

- Para ADIF:

Destinatario principal: 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.

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

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

*Cláusula 10. Mantenimiento de las infraestructuras de una Sección fronteriza.*

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

10.2 Las Partes garantizan el buen estado de todos los equipos e instalaciones necesarios para la explotación de la Sección fronteriza en su respectivo territorio.

10.3 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 AI/GI, pueden prever disposiciones particulares.

10.4 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.

10.5 Por razones técnicas o de explotación, puede que un AI/GI realice las operaciones de mantenimiento de determinadas infraestructuras ubicadas en el territorio del otro AI/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 AI/GI plasmarán en la Consigna Común o en un acuerdo específico los procedimientos y responsabilidades sobre la gestión del mantenimiento de dichos elementos singulares.

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

10.7 Cualquier tipo de mantenimiento que pudiera afectar al tráfico en una Sección fronteriza, deberá ser objeto de un acuerdo previo con el otro AI/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.

10.8 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.

10.9 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.

*Cláusula 11. 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 AI/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 (entidades/personas/actividades) se realizará el proceso.

*Cláusula 12. Creación, renovación y supresión de infraestructuras.*

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

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

12.3 En principio, cada Parte implantará, renovará o suprimirá a su cargo las infraestructuras ubicadas en su territorio. Sin embargo, acuerdos entre ambos AI/GI pueden prever disposiciones diferentes.

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

12.5 A estos efectos, se deberá constituir un grupo de trabajo entre los dos AI/GI. Cada AI/GI propondrá los participantes de este grupo de trabajo con arreglo a las disposiciones de la Cláusula 6, según el tipo de infraestructura afectada, normas y reglas de implantación y el impacto de la operación sobre la explotación ferroviaria.

12.6 Cuando un AI/GI crea, renueva o suprime las infraestructuras ubicadas en el territorio fronterizo del otro AI/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 AI/GI que las propuso, el coste de estas operaciones será asumido por él.

12.7 ADIF y SNCF Réseau se pondrán de acuerdo para minimizar el impacto de las operaciones de renovación, creación y supresión sobre el tráfico ferroviario en la Sección fronteriza.

12.8 Cualquier operación de renovación, creación y supresión que pudiera afectar al tráfico en una Sección fronteriza, deberá ser acordada previamente con el otro AI/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.

*Cláusula 13. Obras realizadas fuera de la Sección fronteriza con repercusión sobre el tráfico ferroviario.*

13.1 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 AI/GI que haya previsto la realización de las mismas informará, antes de su realización y con suficiente antelación, al otro AI/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 serán precisadas en la Consigna Común.

*Cláusula 14. Consigna común de operación y mantenimiento. Acuerdos SNCF Réseau – ADIF.*

Cada Sección fronteriza es objeto de un acuerdo particular –«Consigna Común sobre las particularidades de la Sección fronteriza», en adelante denominada «Consigna Común»– que establece las normas locales de explotación y mantenimiento. Estas Consignas comunes deben establecerse conforme al presente Convenio y respetando las siguientes condiciones:

– un documento bilingüe redactado en el idioma oficial de cada AI/GI, que será realizado por un traductor jurado.

Estas Consignas comunes podrán modificarse y/o anularse conforme a las disposiciones específicas de cada una de ellas.

Las Consignas comunes tratan 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, la Consigna común debe especificar exactamente la zona de validez de dichas disposiciones.

Las Consignas comunes serán elaboradas de forma conjunta por los servicios locales de cada Parte. Cada Consigna común describirá detalladamente su proceso de elaboración, verificación y aprobación, así como los de los documentos temporales o relacionados con las obras.

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 tierra) y Energía, debe figurar en la Consigna común.

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 la Consigna común.

En caso de modificación 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 las Consignas comunes. Las modalidades se deben describir en cada uno de los documentos.

#### Cláusula 15. *Condiciones de acceso para el material de los AI/GI.*

El material motor y remolcado perteneciente a los AI/GI y utilizado en las Secciones fronterizas, deberá ser reconocido y autorizado por la autoridad o autoridades competentes, conforme a las Directivas (UE) 2016/797 de 11 de mayo de 2016 sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea y (UE) 2016/798 de 11 de mayo de 2016 sobre la seguridad ferroviaria, y 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 y 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.

#### Cláusula 16. *Gestión de capacidades.*

16.1 En las Secciones fronterizas entre ambos estados, la asignación de la capacidad se realiza según el calendario y las reglas definidas por RailNetEurope (RNE). La planificación de surcos en cada Sección fronteriza la efectúa un AI/GI, denominado piloto, en coordinación con el otro AI/GI, tomando como referencia las normas operativas descritas en el «Procedimiento para la armonización de surcos internacionales en las Secciones fronterizas entre ADIF, Línea Figueras Perpignan, S.A. y SNCF Réseau», y teniendo en cuenta las características técnicas de cada instalación.

Los dos gestores de infraestructura 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.

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

## Cláusula 17. *Numeración de trenes.*

Ambos AI/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 18. *Criterios generales para la explotación de las Secciones fronterizas.*

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 AI/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 Mantenimiento.

### 18.1 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 del tráfico ferroviario debe coordinarse 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 AI/GI. La operación de los sistemas de señalización, enclavamiento de cada estación transfronteriza, serán responsabilidad del AI/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 DRR y de la Declaración sobre la Red y en su caso, los textos reglamentarios nacionales.

### 18.2 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 tierra), 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. SNCF Réseau garantiza la explotación de los elementos correspondientes al Subsistema con tecnología vinculada a SNCF Réseau.

Las Partes deciden conectar sus redes de telecomunicación para garantizar un intercambio de información y de datos seguro y fiable entre los AI/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 19. *Gestión de contingencias.*

Los AI/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.

La Parte que gestiona la infraestructura en la que se produzca el accidente, el incidente o el acontecimiento peligroso (Parte responsable), debe informar de inmediato a la otra Parte y especificar su naturaleza, alcance y repercusiones, así como la implementación de los medios y medidas de socorro y eliminación de las consecuencias de estos acontecimientos. Si fuera necesario, solicitará ayuda a la otra Parte para que preste asistencia en la medida de sus posibilidades.

Los AI/GI deben disponer cada uno de un Plan de Contingencias/PIS conforme a las disposiciones legales vigentes de cada territorio.

Para cada sección fronteriza, deben coordinarse los dos Planes de los AI/GI, y precisarse cómo y entre qué departamentos de cada AI/GI se establece el flujo de información. Las medidas de gestión deberán reflejarse en la Consigna común.

#### Cláusula 20. *Gestión de situaciones de emergencia.*

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

Para ello, los AI/GI establecerán un acuerdo específico de coordinación para situaciones de emergencia que puedan afectar a la explotación ferroviaria transfronteriza.

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 21. *Modificaciones temporales en las instalaciones.*

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

Estas modificaciones serán objeto de un acuerdo entre los AI/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 AI/GI del territorio en cuestión. Cuando el cambio de infraestructuras en un territorio haya sido solicitado por el otro AI/GI, un acuerdo podrá prever disposiciones diferentes.

21.2 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 22. *Idiomas utilizados.*

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

– Para cada Sección fronteriza y en función de las circunstancias específicas en cada una de ellas, bien el español o bien el francés podrán ser designados como idioma de comunicación entre el personal propio de ambos AI/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 (UE) 2019/773 de 16 de mayo de 2019 denominado «ETI OPE».

Cuando las comunicaciones requieran su registro en formato papel o digital, éste se efectuará en ambos idiomas por cada una de las Partes.

Los intercambios entre los agentes de circulación de cada AI/GI que gestionan las secciones fronterizas deberán realizarse en español en las secciones fronterizas de Irún-Hendaya, Cerbère-Portbou y Latour de Carol-Puigcerdà.

Cláusula 23. *Gestión de la seguridad e incidentes.*

En lo relativo a las interfaces entre ambos AI/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 AI/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 AI/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.

Cláusula 24. *Intercambio y protección de datos.*

24.1 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.

24.2 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».

También deben ser considerados como Información Confidencial y tratados como tal todos los datos de carácter personal contenidos en la Información Confidencial a la que tenga acceso la Parte receptora.

24.3 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.

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

24.5 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.

24.6 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 francesa 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 (denominada «Reglamento general de protección de datos»).

*Cláusula 25. 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).

A falta de acuerdo amistoso, los litigios nacidos de las prestaciones ejecutadas sobre el territorio francés corresponderán a los tribunales franceses y los litigios nacidos de las prestaciones ejecutadas sobre el territorio español corresponderán a los tribunales españoles.

*Cláusula 26. Derecho aplicable.*

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

*Cláusula 27. 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 AI/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.

Firmado en Saint-Denis, el 10 de enero de 2020.—Por parte de SNCF Réseau, el Presidente de SNCF Réseau.—Por parte de ADIF, la Presidenta de ADIF.