DIARI OFICIAL
DE LA GENERALITAT VALENCIANA

Legislación consolidada

Versión vigente: 01.01.2023 -

Ley 7/2018, de 26 de marzo, de la Generalitat, de seguridad ferroviaria.

(DOGV núm. 8263 de 28.03.2018)

ÍNDICE

PREÁMBULO
TÍTULO I. Disposiciones generales
TÍTULO II. De la entidad responsable de la seguridad ferroviaria
CAPÍTULO I. Disposiciones generales
CAPÍTULO II. Organización
TÍTULO III. Del sistema ferroviario autonómico
CAPÍTULO I. Descripción
CAPÍTULO II. Subsistemas de naturaleza estructural
Sección primera. Subsistema de infraestructura
Sección segunda. Subsistema de pasos a nivel
Sección tercera. Subsistema de energía
Sección cuarta. Subsistema de control-mando y señalización en tierra y a bordo
Sección quinta. Subsistema de material rodante
CAPÍTULO III. Subsistemas de naturaleza funcional
Sección primera. Subsistema de mantenimiento
Sección segunda. Subsistemas de explotación y gestión de tráfico y de personas usuarias
CAPÍTULO IV. Régimen del personal adscrito a la circulación ferroviaria
TÍTULO IV. Certificación de seguridad
CAPÍTULO I. El certificado de seguridad y su contenido
CAPÍTULO II. Solicitud y vigencia del certificado de seguridad
CAPÍTULO III. Revocación del certificado de seguridad
TÍTULO V. Investigación y notificación de accidentes e incidentes
TÍTULO VI. Régimen de inspección, supervisión y sanción
CAPÍTULO I. Inspección y supervisión de la seguridad ferroviaria
CAPÍTULO II. Régimen sancionador
Sección primera. Infracciones
Sección segunda. Sanciones
Sección tercera. Especialidades del procedimiento sancionador

DISPOSICIONES ADICIONALES
DISPOSICIONES TRANSITORIAS
DISPOSICIÓN DEROGATORIA ÚNICA
DISPOSICIONES FINALES
ANEXO I. Indicadores de seguridad ferroviaria
ANEXO II. Pasos a nivel

Sea notorio y manifiesto a todos los ciudadanos y todas las ciudadanas que Les Corts han aprobado y yo, de acuerdo con lo establecido por la Constitución y el Estatuto de Autonomía, en nombre del rey, promulgo la siguiente ley:

PREÁMBULO

I

Esta ley está incluida en el Plan normativo de la administración de la Generalitat para 2017 y se dicta en cumplimiento de la Resolución del Pleno de 3 de julio de 2015 de Les Corts, relativa a proposición no de ley tramitada en relación con el grave accidente ocurrido el 3 de julio del año 2006 en la línea 1 de Metrovalencia.

II

Se parte como referencia de la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios, por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo, sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias, y la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de seguridad, supone un cambio cualitativo en el enfoque de la seguridad ferroviaria.

Ese nuevo planteamiento amplía el concepto de seguridad contemplando los diversos elementos, endógenos y exógenos, que inciden en las operaciones de transporte ferroviario, reforzados con medidas de prevención, de control y de disciplina orientadas a la continua revisión y mejora de los parámetros de seguridad.

La Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016 sobre la seguridad ferroviaria, deroga la citada Directiva 2004/49/CE con efectos a partir del 16 de junio de 2020, sin perjuicio de las obligaciones de los Estados miembros relativas a las fechas de incorporación al derecho interno y aplicación de las directivas que figuran en su anexo IV, parte B.

III

La Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario recoge las orientaciones de la Directiva 2004/49/CE, pero su ámbito de aplicación se limita a la red ferroviaria de interés general.

Por otro lado, la Directiva 2004/49 y la Directiva (UE) 2016/798 permiten excluir de su aplicación de forma expresa a los metros, tranvías y otros sistemas de ferrocarril ligero, que ha sido la opción elegida en su transposición al ordenamiento jurídico español.

El sistema ferroviario valenciano se encontraba, por tanto, con la doble limitación consistente en la ausencia de legislación propia sobre seguridad y la exclusión de la aplicación de la directiva.

IV

De acuerdo con el artículo 49 del Estatuto de autonomía de la Comunitat Valenciana, en sus apartados 1.15 y 3.14, respectivamente, la Generalitat tiene competencia exclusiva en materia de ferrocarriles, sin perjuicio de lo que dispone el número 21 del apartado 1 del artículo 149 de la Constitución, y en materia de protección civil y seguridad pública. Y según el apartado 4 del mismo artículo 49 del Estatuto de autonomía le corresponde asimismo el desarrollo y ejecución de la legislación de la Unión Europea en la Comunitat Valenciana, en aquellas materias que sean de su competencia.

V

La iniciativa legislativa se ha ajustado a los principios de buena regulación previstos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas.

En este sentido, la presente ley se justifica por una razón de interés general tras el grave accidente de la línea 1 de Metrovalencia ocurrido el 3 de julio de 2006, que causó cuarenta y tres víctimas mortales y cuarenta y siete heridos. Así, las Corts Valencianes aprobaron instar al Consell de la Generalitat a la creación de un organismo independiente que velara por la seguridad del sistema de transporte ferroviario y tranviario de competencia de la Generalitat, generando con ello un entorno de certidumbre y seguridad jurídicas, implementando las condiciones de seguridad del sistema y la transparencia en la investigación de los accidentes.

Así mismo, con la finalidad de responder al reto de adaptar de forma clara y sencilla a este específico ámbito las exigentes previsiones del modelo europeo que, entre otros aspectos, requiere la implantación en las entidades ferroviarias de un sistema de gestión de la seguridad ferroviaria operacional, como requisito necesario para la obtención del certificado de seguridad que le permita el desarrollo de la actividad.

En coherencia con el modelo europeo de asignación de responsabilidad en materia de seguridad, la ley crea la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària como autoridad responsable en los términos previstos en la citada directiva, dotándola de personalidad jurídica y patrimonio propios, así como de independencia para el cumplimiento de sus fines.

Ello permitirá avanzar en una mayor eficacia y transparencia, al deslindar su específico cometido y autonomía de las entidades gestoras de la infraestructura, la planificación y logística del transporte público.

Se trata, en definitiva, de dotar el sistema ferroviario autonómico de un eficaz y eficiente mecanismo de prevención, pero también de supervisión, investigación y continua corrección, y de establecer objetivos directos y evitar para ello cargas innecesarias y accesorias. La seguridad no puede descansar exclusivamente en el factor humano. Las entidades ferroviarias deben estar comprometidas con la creación de una cultura positiva de seguridad y deben promover tanto un entorno de confianza en que se anima al personal a proporcionar información esencial relacionada con la seguridad y se tratan los errores de manera justa, como un conjunto de valores, normas, actitudes y prácticas de la respectiva organización, comprometida en la minimización de la exposición al riesgo de trabajadores y usuarios.

Dados los aspectos considerados, el rango normativo resulta proporcional, por ser un instrumento adecuado su regulación por ley, permitiendo su posterior desarrollo reglamentario.

VI

Por otra parte, se crea la Comissió d’Investigació d’Accidents Ferroviaris como órgano colegiado permanente de investigación técnica de accidentes e incidentes significativos que se produzcan en la circulación ferroviaria.

La composición de la comisión atenderá al prestigio y cualificación profesional en el sector ferroviario, con sometimiento de su nombramiento a la aceptación o veto de Les Corts y un mecanismo de cooptación para la elección de la persona que la presida.

VII

La ley consta de seis títulos, ocho disposiciones adicionales, tres disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y cuatro disposiciones finales.

El título I de la ley, que lleva por título «Disposiciones generales», delimita el objeto y el ámbito de aplicación de la ley así como el concepto y alcance de la seguridad ferroviaria, definiciones legales y principios fundamentales.

El título II regula la creación de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària y sus aspectos fundamentales.

En el título III se regula la estructura del sistema ferroviario de la Comunitat Valenciana, clasificado en dos tipos de subsistemas atendiendo a su carácter estructural o funcional, para la determinación de sus específicas exigencias de seguridad.

Se establece, asimismo, el régimen de seguridad aplicable al personal adscrito a la circulación ferroviaria.

El título IV regula la certificación de seguridad que las entidades ferroviarias deberán obtener con carácter previo y necesario para la prestación de cualquier servicio ferroviario.

El control de la seguridad ferroviaria afronta los aspectos de prevención, investigación y corrección, abordando de forma diferenciada la investigación de accidentes y notificación de incidentes en el título V; y el régimen disciplinario de la seguridad en el título VI, que a su vez comprende la inspección y supervisión, el régimen sancionador y la previsión de medidas no sancionadoras para el cumplimiento efectivo de la norma.

Por último se recogen una serie de disposiciones adicionales, transitorias y finales cuyo finalidad es contemplar aquellas situaciones que van a permitir una correcta aplicación de la ley.

La ley se complementa con dos anexos que regulan diversos aspectos para su eficacia inmediata, sin perjuicio de la habilitación reglamentaria para su desarrollo y continua adaptación por el Consell. Se trata así de dotar a la nueva agencia de las necesarias herramientas iniciales para la puesta en marcha de sus funciones.

TÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Objeto

1. El objeto de esta ley es el establecimiento de normas y procedimientos de carácter preventivo y correctivo, destinados a promover la seguridad ferroviaria en el ámbito de competencias de la Comunitat Valenciana, sin perjuicio de las competencias que correspondan a la administración general del Estado.

2. A tal efecto, esta ley regula:

a) El ejercicio de competencias que, de acuerdo con la Constitución y el Estatuto de autonomía de la Comunitat Valenciana, corresponden a la Generalitat en materia de seguridad de la circulación ferroviaria.

b) La creación de una autoridad responsable, como organismo regido por los principios de independencia y transparencia, con funciones de autorización, supervisión e investigación de los aspectos relacionados con la seguridad de los sistemas ferroviarios de competencia autonómica, la circulación ferroviaria, la puesta en servicio del material rodante, los administradores de infraestructuras y operadores, así como la formación, habilitación y certificación del personal relacionado con la seguridad de la circulación.

c) El establecimiento de métodos, objetivos e indicadores de seguridad, así como mecanismos de evaluación de riesgos.

d) El régimen de infracciones y sanciones.

Artículo 2. Ámbito de aplicación

Esta ley se aplica al sistema ferroviario competencia de la Generalitat y comprende los requisitos en materia de seguridad del sistema en su conjunto, incluida la gestión en condiciones de seguridad de la infraestructura y de las operaciones de tráfico y la interacción entre las distintas entidades ferroviarias así como con otros agentes.

Debe garantizarse que la gestión del riesgo alcance al sistema propiamente dicho, además de a los subsistemas existentes, para la determinación de sus características y condiciones específicas con incidencia en la seguridad. Con esta finalidad se contemplará la integración de los factores humanos en cada uno de los subsistemas y la interacción entre estos.

Artículo 3. Concepto y alcance de la seguridad ferroviaria

A los efectos de esta ley y su normativa de desarrollo, por seguridad ferroviaria se entiende el conjunto de medidas y el desarrollo de las actividades dirigidas al análisis, prevención y corrección de los riesgos inherentes al transporte ferroviario, desde el punto de vista operacional.

La entidad responsable de la seguridad ferroviaria desarrollará una metodología para la evaluación y valoración de los riesgos asociados a la operación ferroviaria.

Artículo 4. Definiciones legales y clasificación de líneas del sistema ferroviario [1]

1. A efectos de esta ley y en concordancia con lo dispuesto en la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004 sobre seguridad de los ferrocarriles comunitarios (Directiva de Seguridad Ferroviaria) y en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, se aplicarán las siguientes definiciones:

a) Sistema ferroviario: La totalidad de los subsistemas correspondientes a ámbitos estructurales (infraestructura, pasos a nivel, energía, control y mando y señalización en tierra y a bordo, y material rodante) y funcionales (explotación y gestión del tráfico, mantenimiento y personas usuarias), así como su integración en el sistema en su conjunto, incluidos los elementos relacionados con el factor humano.

A los efectos de la presente ley, el sistema ferroviario de competencia de la Generalitat está constituido por el conjunto de elementos necesarios para realizar cualquier tipo de transporte guiado por carriles metálicos que sean titularidad de la Generalitat, con excepción de las instalaciones destinadas al transporte de mercancías en exclusiva.

b) Infraestructura ferroviaria: La totalidad de elementos que formen parte de las vías principales y de las de servicio y ramales de desviación, tales como los terrenos, las estaciones, depósitos y talleres de material ferroviario, los cargaderos, las obras civiles, los pasos a nivel, los caminos de servicio, señalizaciones, alumbrado, telecomunicaciones y todo tipo de equipamiento fijo necesario para garantizar la seguridad y la continuidad en las operaciones ferroviarias.

c) Administrador de la infraestructura: Cualquier organismo o empresa que se encargue principalmente de la instalación y el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria, o de parte de ella, lo que también podrá incluir la gestión de los sistemas de control y seguridad de la infraestructura. Las funciones del administrador de la infraestructura se desarrollarán en los términos establecidos en la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de movilidad de la Comunitat Valenciana, y podrán asignarse a diferentes organismos o empresas.

d) Operador ferroviario: Cualquier empresa, pública o privada, cuya actividad consista en prestar servicios de transporte de mercancías o personas por ferrocarril, debiendo ser dicha empresa en todo caso quien aporte la tracción; se incluyen también las empresas que aporten únicamente la tracción.

e) Entidad ferroviaria: Cualquier operador ferroviario o administrador de la infraestructura, así como quien tenga las características y atribuciones de ambas simultáneamente.

[1] El artículo 4 se modifica por el artículo 227 de la **Ley 8/2022, de 29 de diciembre**, de medidas fiscales, de gestión administrativa y financiera, y de organización de la Generalitat (DOGV núm. 9501 de 30.12.2022).

f) Autoridad responsable de la seguridad: El organismo autonómico encargado de las funciones relativas a la seguridad ferroviaria de conformidad con esta ley.

g) Sistema de gestión de seguridad (SGS): Consiste en la organización, las medidas y los procedimientos establecidos por un administrador de infraestructuras o un operador ferroviario para garantizar la gestión de sus operaciones en condiciones de seguridad. Sin perjuicio de las facultades de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària, el SGS servirá de apoyo a la toma de decisiones estratégicas basada en datos objetivos.

h) Normas autonómicas de seguridad: Todas las normas que contengan requisitos técnicos o de seguridad ferroviaria establecidos en el ámbito autonómico y aplicables a las entidades ferroviarias o a terceros, con independencia del organismo que las emita.

i) Maquinista: Agente conductor de un vehículo ferroviario o tranviario.

j) Seguridad operacional: Conjunto de medidas y el desarrollo de actividades destinados a minimizar los riesgos de las operaciones necesarias para llevar a cabo el transporte ferroviario.

k) Paso a nivel: A los efectos de lo que se dispone en esta ley, tendrá la consideración de paso a nivel el cruce a la misma altura entre una línea de carácter ferroviario y una vía destinada al tráfico rodado y, en su caso, también de peatones; y de paso a nivel peatonal el cruce a la misma altura entre una línea de carácter ferroviario y una vía o acera de uso exclusivamente peatonal, sin tráfico rodado. Se exceptúan aquellos casos en que la vía de cruce, de tráfico rodado o peatonal, esté adscrita exclusivamente al propio servicio ferroviario.

En las líneas o tramos de línea de carácter tranviario, aun existiendo cruces entre estas circulaciones y los tráficos rodados o peatonal, no tendrán dichos cruces la consideración de paso a nivel o paso a nivel peatonal, a los efectos de lo establecido en esta ley.

l) Actuaciones de permeabilización del ferrocarril: Son las que permiten mejorar las condiciones de comunicación entre ambos lados del ferrocarril por su afectación positiva al tráfico rodado o peatonal en sus proximidades. Su función de redistribución de estos tráficos redunda en la seguridad ferroviaria al reducir la frecuencia de cruces a nivel tanto peatonales como de tráfico rodado. Se incluyen los pasos superiores e inferiores al ferrocarril para cualquier tipo de tráfico peatonal o rodado, sin que sea necesario que su construcción implique la supresión de pasos a nivel, y cualquier otra actuación de similares características.

m) Subsistema Infraestructura: Comprende la vía tendida, los equipos de vía, las obras civiles (viaductos, puentes, túneles, obras de drenaje, pasos de cruce, caminos de servicios, etc.), los elementos de las estaciones vinculados al ferrocarril (andenes, zonas de acceso, locales de servicios técnicos, sistemas de información al usuario, etc.) y los equipos de seguridad y protección.

n) Subsistema Pasos a nivel: Comprende todos los elementos de instalaciones fijas (infraestructura, energía y control, mando y señalización en tierra), incluidos en la sección delimitada y específica de la línea donde se ubica el paso a nivel.

o) Subsistema Energía: Comprende el sistema de electrificación, incluidas las líneas aéreas, subestaciones y centros de transformación.

p) Subsistema Control-mando y señalización en tierra: comprende todos los equipos en tierra necesarios para garantizar la seguridad, y el mando y control de la circulación de los trenes autorizados a transitar por la red. Incluye los enclavamientos, las comunicaciones, los bloqueos, los sistemas de señalización y posicionamiento y los interfaces con los sistemas de señalización existentes.

q) Subsistema Control-mando y señalización a bordo: Todos los equipos a bordo necesarios para garantizar la seguridad, y el mando y el control de la circulación de los trenes autorizados a transitar por la red.

r) Subsistema Material rodante: La estructura, el sistema de mando y control de todos los equipos del tren, los dispositivos de captación de corriente eléctrica, las unidades de tracción y transformación de energía, el equipo de frenado y de acoplamiento, los órganos de rodadura (bogies, ejes, etc.) y la suspensión, las puertas, las interfaces hombre/ máquina (personal de conducción, personal a bordo del tren y viajeros, incluidas sus características de accesibilidad para personas con discapacidades y personas con movilidad reducida), los dispositivos de seguridad pasivos o activos, los dispositivos necesarios para la salud de los viajeros y del personal a bordo.

2. Clasificación de las líneas del sistema ferroviario autonómico.

A los efectos de lo previsto en esta ley, las líneas que componen el sistema ferroviario autonómico se clasifican de la siguiente manera:

a) En función del tipo de explotación, se distingue entre líneas o tramos de línea de carácter ferroviario y líneas o tramos de línea de carácter tranviario:

1.º Son de carácter ferroviario aquellas líneas o tramos de línea en que la regulación de la circulación de los vehículos depende exclusivamente de las instalaciones ferroviarias y es independiente de la regulación del tráfico viario, prevalece la circulación ferroviaria frente a cualquier otro tipo de tráfico en los posibles puntos de cruce y se dispone de plataforma reservada para uso exclusivo de la circulación ferroviaria.

2.º Son de carácter tranviario aquellas líneas o tramos de línea que así califique la dirección general competente en materia de transportes por compartir con el sistema viario la regulación del tráfico en los puntos de cruce, marcando preferencia en dichos puntos, en cada momento, el propio sistema regulador, pudiendo incluso llegar a compartir la plataforma de la línea con el tráfico viario. Esta calificación requerirá el previo informe vinculante de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària (AVSF).

b) A su vez, en las líneas o tramos de línea de carácter ferroviario, en función de las características urbanísticas del suelo por donde discurren, se distingue entre líneas o tramos de línea de carácter urbano y líneas o tramos de línea de carácter interurbano:

1.º Son de carácter urbano aquellas líneas o tramos de línea que discurren por suelo clasificado urbanísticamente como urbano.

2.º Son de carácter interurbano aquellas líneas o tramos de línea que discurren por suelo no clasificado urbanísticamente como suelo urbano.

c) A los efectos de lo dispuesto en el número 2 precedente, bastará que uno solo de los bordes de la línea de ferrocarril sea colindante con suelo urbano para que se califique la línea de carácter urbano.

Artículo 5. Principios fundamentales de seguridad ferroviaria

Constituyen principios de la acción pública en materia de seguridad ferroviaria:

1. La atribución de la seguridad a la autoridad responsable, con funciones de control y certificación.

2. El establecimiento de objetivos e indicadores de seguridad que permitan su seguimiento y evolución en el tiempo.

3. Las condiciones y requisitos para la autorización de la puesta en servicio del material rodante, de la infraestructura y de los sistemas o subsistemas de naturaleza estructural y funcional.

4. El establecimiento de una metodología para la evaluación y valoración de los riesgos en la operación ferroviaria.

5. El establecimiento de una certificación del personal ferroviario relacionado con la seguridad en la operación.

6. Los requisitos que han de cumplir los sistemas de gestión de la seguridad de las entidades ferroviarias para la obtención del certificado de seguridad.

7. El régimen de investigación de accidentes e incidentes ferroviarios.

8. La regulación de un régimen sancionador que tipifique y recoja de forma sistemática las infracciones y sanciones en materia de seguridad.

TÍTULO II
DE LA ENTIDAD RESPONSABLE DE LA SEGURIDAD FERROVIARIA

CAPÍTULO I
Disposiciones generales

Artículo 6. Creación y adscripción

1. Se crea la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària, que se configura como organismo autónomo de los previstos en el artículo 2.3.a.1.ª de la Ley 1/2015, de 6 de febrero, de la Generalitat, de hacienda pública, del sector público instrumental y de subvenciones.

2. La Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària, dotada de personalidad jurídica y patrimonio propios así como plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines, queda adscrita orgánicamente a la conselleria competente en materia de transportes, con total independencia funcional.

Artículo 7. Régimen jurídico

1. La Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària se regirá por lo preceptuado en esta ley, en su propio estatuto, en la Ley 1/2015, de hacienda pública, sector público instrumental y de subvenciones, así como en el resto de normas de derecho administrativo general y especial que le sean de aplicación. En defecto de norma administrativa, se aplicará el derecho civil común.

2. La contratación de la agencia se regirá por las previsiones que al respecto se contienen en la legislación vigente sobre contratos del sector público.

3. En el desarrollo de su actividad y para el cumplimiento de sus fines, la agencia actuará con independencia de cualquier interés empresarial, comercial o político.

Artículo 8. Fines y funciones

1. La agencia tiene la condición de autoridad responsable de la seguridad del sistema ferroviario de competencia de la Generalitat, correspondiéndole las siguientes funciones:

a) Velar por el mantenimiento general de la seguridad en la circulación ferroviaria de competencia autonómica, mediante la supervisión del cumplimiento de las obligaciones de los diferentes actores de la misma y la definición de los objetivos de seguridad, oído el administrador u operador. Así mismo, la agencia velará por la mejora permanente de la seguridad, teniendo en cuenta el progreso técnico y científico, dando prioridad a la prevención de accidentes significativos.

b) Autorizar la entrada en servicio de los subsistemas estructurales, funcionales y todo el sistema ferroviario en su conjunto, así como comprobar que mantienen sus requisitos.

c) Autorizar la puesta en servicio de vehículos y supervisar que la información relacionada con la seguridad se mantiene actualizada.

d) Supervisar, fomentar y aplicar el marco normativo en materia de seguridad.

e) Establecer una metodología para la evaluación y valoración de los riesgos asociados a la operación ferroviaria en sus dimensiones técnica, humana y organizativa, e implementar un sistema de reporte confidencial de riesgos.

f) Otorgar las certificaciones de seguridad de entidades ferroviarias.

g) La agencia asesorará a las consellerias competentes en cuestiones de infraestructura, transporte y seguridad ferroviaria sobre las materias relacionadas con cuestiones técnicas y de seguridad, pudiendo elevar propuestas de regulación sobre las cuestiones técnicas, de seguridad, supervisión y sanción para su correspondiente aprobación por los órganos competentes.

En el ámbito de sus competencias prestará toda aquella ayuda que le sea solicitada por los órganos judiciales y administrativos para la resolución de incidencias o asuntos judiciales.

h) Pedir evidencias de la aplicación de los sistemas de gestión de seguridad a las organizaciones ferroviarias.

i) Velar por la correcta aplicación de los requisitos psicofísicos en los reconocimientos para los trabajadores con responsabilidades en la seguridad en la circulación.

j) Desarrollar una metodología para la investigación de accidentes que tenga en cuenta los factores técnicos, humanos y organizativos así como su interacción y analice en profundidad el origen y todas las causas de los posibles fallos humanos.

k) El resto que expresamente le atribuya la presente ley.

2. Las competencias a las que se refieren los apartados del punto 1 no se podrán transferir ni subcontratar a ningún administrador de la infraestructura, operador ferroviario o entidad adjudicadora.

3. La agencia se regirá en su actuación por los principios de independencia y transparencia, y adoptará sus decisiones de forma motivada y respetando el principio de contradicción.

4. La agencia podrá solicitar en cualquier momento la asistencia técnica de los administradores de infraestructuras y operadores ferroviarios, así como de cualquier otro interviniente en el sistema ferroviario u otros órganos cualificados.

5. La agencia podrá llevar a cabo todas las inspecciones que sean necesarias para el cumplimiento de sus fines.

6. La agencia será competente para imponer las sanciones reguladas en esta ley por cualquier infracción al sistema ferroviario en su conjunto prevista en ella.

Artículo 9. Régimen económico

La Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària dispondrá de los siguientes recursos económicos para el cumplimiento de sus fines:

a) Las dotaciones correspondientes de los presupuestos de la Generalitat.

b) Los ingresos ordinarios y extraordinarios que pudieran generarse por el ejercicio de sus actividades.

c) El rendimiento de las tasas y precios públicos devengados en el ejercicio de sus funciones.

d) Los productos y rentas de su patrimonio.

e) Los ingresos derivados de transferencias corrientes o de capital procedentes de administraciones o entidades públicas.

f) Las aportaciones a título gratuito, inter vivos o mortis causa, que pudieran disponerse a su favor, así como el producto de patrocinios y mecenazgos.

g) Cualquier otro recurso cuya percepción se autorice o pudiera serle atribuido.

Artículo 10. Patrimonio

1. El patrimonio de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària estará integrado por los bienes y derechos que le sean adscritos o cedidos por la Generalitat o cualquier otra administración pública, así como los que adquiera por cualquier título.

2. La agencia gozará de autonomía para la gestión de su patrimonio, quedando sujeta a la legislación de patrimonio de la Generalitat y por el restante ordenamiento jurídico en lo que le sea aplicable.

Artículo 11. Régimen presupuestario

El régimen presupuestario, económico-financiero, de contabilidad, de intervención y de control financiero aplicable a la agencia será el establecido, para este tipo de entidades, en la Ley 1/2015, de 6 de febrero, de la Generalitat, de hacienda pública, del sector público instrumental y de subvenciones.

Artículo 12. Régimen de personal

1. El personal propio de la agencia se regirá por las disposiciones contenidas en esta ley y por las normas de derecho laboral que le sean de aplicación, con la excepción del personal funcionario de las administraciones públicas adscrito a la agencia, que se regirá por la legislación de función pública que les resulte de aplicación.

2. En todo caso, corresponderá exclusivamente al personal funcionario el ejercicio de las funciones que impliquen la participación directa o indirecta en el ejercicio de las potestades públicas o en la salvaguardia de los intereses generales.

CAPÍTULO II
Organización

Artículo 13. Órganos

1. Son órganos de gobierno de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària el Consejo Rector y la Presidencia.

2. El órgano ejecutivo de la agencia es la Dirección General.

3. Los órganos de gobierno de la agencia estarán asistidos por la Secretaría General, con las funciones previstas en el artículo 16 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de régimen jurídico del sector público, así como cuantas establezca el estatuto de la agencia, que determinará al menos los requisitos del cargo, la forma de elección y el régimen de sustitución en los casos de ausencia, vacante o enfermedad. Al personal titular de la Secretaría General, que deberá de tener la condición de funcionario o funcionaria de las administraciones públicas, subgrupo A1, le corresponderá la organización y dirección de los servicios generales, así como el asesoramiento en materias de contenido jurídico, técnico y presupuestario que se considere oportuno para mejorar el cumplimiento de las competencias propias de la agencia.

Artículo 14. El Consejo Rector [2]

1. El Consejo Rector es el órgano superior de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària, que gobierna la entidad y establece las directrices de actuación de la misma.

2. Se compone de cinco vocalías, cuyo nombramiento se realizará entre personas de reconocida competencia, experiencia y prestigio profesional en el sector ferroviario o en la gestión de emergencias, garantizándose la composición equilibrada por un periodo de cinco años, con la posibilidad de reelección por otro periodo de igual duración.

3. La elección se llevará a cabo según el siguiente procedimiento:

a) Tres personas elegidas por Les Corts, a propuesta de los grupos parlamentarios.

Para la elección de personas que corresponda elegir a Les Corts, los grupos parlamentarios, mediante propuestas suscritas por un mínimo de dos grupos, podrán presentar, ante la comisión parlamentaria competente, candidaturas concretas, acompañadas de los respectivos currículos que justifiquen la idoneidad de las personas propuestas, o solicitar a cualesquiera de las diversas administraciones, organismos y entidades públicas vinculadas al sector ferroviario o a la gestión de emergencias que propongan, en representación de las mismas, el nombramiento de personas cualificadas para dicha función. Dicha comisión, una vez celebradas las comparecencias pertinentes, valorará la idoneidad de los candidatos

y candidatas propuestos y elevará una propuesta al pleno de Les Corts que, en todo caso, observará el principio de paridad.

El Pleno de Les Corts elegirá a las tres personas que tiene asignadas por mayoría de tres quintas partes aplicable a cada una de las candidaturas propuestas. En caso de que alguna de las personas propuestas no obtenga la mayoría necesaria en primera votación, se procederá a

[2] El artículo 14 se modifica por el artículo 7 del **Decreto ley 9/2020, de 3 de julio**, del Consell, de medidas urgentes en los ámbitos de seguridad ferroviaria, de puertos de titularidad de la Generalitat y del taxi (DOGV núm. 8851 de 07.07.2020).

una segunda votación, en distinta sesión plenaria a celebrar dentro del plazo de un mes subsiguiente a la primera y en la que será suficiente con una mayoría absoluta para la elección de cada persona propuesta.

b) Dos personas, a título individual o en representación de cualquier administración, organismo o entidad pública vinculada al sector ferroviario o gestión de emergencias, elegidas por el Consell, a propuesta de la conselleria competente en materia de transportes.

c) El nombramiento de las personas que deban integrar el Consejo Rector se realizará por decreto del presidente de la Generalitat y se publicará en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana*.

Los nombramientos efectuados por el Consell y Les Corts podrán disponer de sus respectivos suplentes. [3]

4. Las personas designadas como vocales, de entre las que se elegirá a la persona titular de la presidencia del órgano, gozarán de independencia y autonomía, siendo su cargo incompatible con el ejercicio de aquellas otras actividades, tanto públicas como privadas cuyo ejercicio pueda producir un conflicto de intereses con las funciones de la agencia.

El cargo de vocal de la agencia será incompatible con el desempeño de funciones directivas o ejecutivas en Partidos Políticos, Centrales Sindicales, Asociaciones Empresariales y Colegios Profesionales.

5. Al Consejo Rector le corresponde ejercer, sin otras limitaciones que las establecidas en la legislación vigente y sin perjuicio de las atribuciones de la presidencia, cuantas facultades y poderes, en general, sean precisos para el cumplimiento de sus fines y, en particular:

a) Definir las directrices generales y líneas de actuación de la agencia.

b) Nombrar y separar a la persona titular de la presidencia.

c) Aprobar, a propuesta de la Dirección General de la agencia, el plan anual de actividades de la entidad.

d) Aprobar y elevar al departamento de adscripción el anteproyecto de presupuesto de la agencia.

e) Aprobar los estados de ejecución del presupuesto, la memoria y las cuentas anuales.

f) Aprobar la plantilla, la organización funcional y el régimen de retribución de todo el personal de la entidad, dentro de las limitaciones legales y presupuestarias y sin perjuicio de las competencias atribuidas a otros órganos de la Generalitat.

g) La aprobación de las convocatorias de pruebas de admisión para la selección del personal laboral al servicio de la agencia.

h) Formular la propuesta de aprobación del estatuto de la agencia, cuya aprobación corresponde al Consell.

i) Aprobar la metodología para la evaluación y valoración de los riesgos asociados a la operación ferroviaria.

6. Los miembros del Consejo Rector podrán compatibilizar el cargo con otras actividades externas al ente, en todo caso compatibles conforme se prescribe en el apartado 4 del presente artículo, retribuyéndose su labor mediante indemnizaciones o dietas acordes con la responsabilidad de sus funciones, por asistencia a las sesiones del Consejo Rector.

La cuantía de las indemnizaciones o dietas a percibir se establecerán por acuerdo del Consejo Rector. Las indemnizaciones o dietas que percibiesen en el ejercicio de sus funciones como miembros del consejo Rector, deberán ser de carácter público, y estarán sujetas a lo establecido en las sucesivas leyes de presupuestos anuales de la Generalitat. Su aprobación requerirá, en todo caso, informe previo y preceptivo de la conselleria competente en materia de hacienda.

[3] El apartado 3 del artículo 14 se modifica por el artículo 115 de la **Ley 3/2020, de 30 de diciembre**, de la Generalitat, de medidas fiscales, de gestión administrativa y financiera y de organización de la Generalitat 2021 (DOGV núm. 8987 de 31.12.2020).

Artículo 15. La Presidencia

1. La persona titular de la Presidencia de la agencia, que presidirá asimismo el Consejo Rector, será nombrada formalmente por el presidente a propuesta del Consejo Rector adoptada por mayoría absoluta de las personas que lo integran en la primera sesión que celebre. Su mandato será por un período de cinco años, con posibilidad de reelección por otro período de la misma duración. Tendrá la condición de autoridad pública y se asimilará a una persona alto cargo de la Generalitat con rango de secretaría autonómica.

El decreto de su nombramiento se publicará en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana*.

2. Corresponden a la Presidencia las siguientes atribuciones:

a) Ostentar la superior representación y gobierno de la agencia en todas sus relaciones con entidades públicas y privadas.

b) Ejercer el gobierno de la agencia y el régimen disciplinario de su personal, en los términos previstos en las disposiciones vigentes.

c) Presidir el Consejo Rector como órgano colegiado de gobierno de la agencia.

d) Formular propuesta de nombramiento de la persona titular de la Dirección General.

e) Ejercer la potestad sancionadora por infracciones graves y muy graves.

f) Las restantes que le atribuya el estatuto de la agencia.

3. El estatuto de la agencia determinará el régimen de sustitución de la persona titular de la Presidencia en los casos de ausencia, vacante o enfermedad.

Artículo 16. La Dirección General

1. La persona titular de la Dirección General será nombrada y separada por decreto del Consell, por un período de cinco años, con posibilidad de reelección por otro período de igual duración, a propuesta de la Presidencia de la agencia, oído el Consejo Rector.

2. El nombramiento deberá recaer en persona de reconocida competencia profesional e integridad necesarias para el buen ejercicio de las funciones propias de la agencia.

3. La persona que ejerza la dirección de la agencia tendrá la condición de autoridad pública y estará asimilada a un alto cargo de la Generalitat con rango de dirección general. Será responsable de la gestión ordinaria de la agencia, ejerciendo las funciones que expresamente se le atribuyen en esta ley y en el estatuto de la agencia, y las que le delegue el Consejo Rector.

4. Corresponden a la Dirección General las siguientes funciones:

a) Ejercer la dirección ejecutiva de la agencia y de su personal, en los términos previstos en las disposiciones vigentes.

b) Formular el anteproyecto de presupuestos anual de gastos e ingresos.

c) Aprobar los gastos y ordenar los pagos de la agencia.

d) La rendición de la cuenta del organismo.

e) Programar, dirigir y coordinar las actividades que sean necesarias para el desarrollo de sus funciones.

f) Ejercer la potestad sancionadora por infracciones leves.

g) Otras que se le atribuyan en el estatuto de la agencia y no correspondan a otros órganos.

5. Para el cumplimiento de sus funciones la Dirección General se organizará en los departamentos que establezca el estatuto de la agencia.

TÍTULO III
DEL SISTEMA FERROVIARIO AUTONÓMICO

CAPÍTULO I
Descripción

Artículo 17. Composición

A los efectos de esta ley, el sistema ferroviario autonómico se dividirá en los siguientes subsistemas:

1. Subsistemas de naturaleza estructural:

a) Infraestructura, distinguiendo entre infraestructuras a cielo abierto e infraestructuras en túnel.

b) Pasos a nivel.

c) Energía.

d) Control-mando y señalización en tierra y a bordo.

e) Material rodante.

2. Subsistemas de naturaleza funcional:

a) Mantenimiento.

b) Explotación y gestión del tráfico.

c) Personas usuarias.

Artículo 18. Condiciones y requisitos generales de seguridad de los subsistemas del sistema ferroviario

1. El diseño, la construcción o la fabricación, el mantenimiento y la vigilancia de los componentes relacionados con la seguridad y, en especial, de los elementos que intervienen en la circulación de los trenes, deben garantizar la seguridad en el nivel que corresponde a los objetivos fijados para la red, y especialmente en situaciones degradadas definidas. Estas últimas deben entenderse como aquellas en las que los equipos, instalaciones o infraestructuras han fallado o no funcionan satisfactoriamente.

2. Los parámetros del contacto rueda-carril deben cumplir los criterios de estabilidad de rodadura necesarios para garantizar una circulación totalmente segura a la velocidad máxima autorizada. Asimismo, los parámetros de los equipos de frenado deben garantizar que es posible parar, en la distancia de frenado establecida, a la velocidad máxima autorizada.

3. Los componentes utilizados deben resistir los esfuerzos normales o excepcionales especificados por los fabricantes, los instaladores y por la inspección técnica, durante su período de servicio. Aplicando los medios adecuados deben limitarse las repercusiones de sus fallos fortuitos en la seguridad.

4. En el diseño de las instalaciones fijas y del material rodante, así como en la elección de los materiales utilizados, hay que tener en cuenta el objetivo de limitar la generación, propagación y efectos del fuego y el humo en caso de incendio.

5. Los dispositivos destinados a ser manipulados por las personas usuarias deben diseñarse de modo que no pongan en peligro su manejo seguro o la salud y la seguridad de las personas usuarias en caso de una posible utilización no conforme con los letreros de instrucciones.

6. La vigilancia y el mantenimiento de los elementos fijos y móviles que intervienen en la circulación de los trenes debe organizarse, llevarse a cabo y cuantificarse de manera que quede asegurado su funcionamiento en las condiciones previstas.

7. Todos los elementos fijos y móviles, citados en los apartados anteriores, deberán cumplir con las especificaciones técnicas que se indiquen en el desarrollo reglamentario de la presente Ley. Este desarrollo podrá tomar como referencia todo o parte de alguna normativa que no sea de obligado cumplimiento en el ámbito de la Comunitat Valenciana. [4]

[4] El apartado 7 del artículo 18 se modifica por el artículo 115 de la **Ley 3/2020, de 30 de diciembre**.

Artículo 19. Régimen de autorización y puesta en servicio de los subsistemas del sistema ferroviario

Salvo las indicaciones de carácter específico recogidas en esta ley, por decreto del Consell, a propuesta de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària, se regularán las condiciones y requisitos para la autorización y puesta en servicio de los subsistemas de naturaleza estructural que componen el sistema ferroviario así como las condiciones para el adecuado funcionamiento de los subsistemas de naturaleza funcional.

Artículo 20. Seguridad en líneas o tramos de línea de carácter tranviario

Con carácter previo a su calificación como líneas o tramos de línea de carácter tranviario, se definirán los subsistemas de control-mando, gestión del tráfico y señalización que deberán implantarse en las mismas. Estos subsistemas deberán cumplir la normativa de seguridad vial vigente de aplicación en los términos municipales por los que discurran las líneas o tramos, y así debe reflejarse en el informe de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària previsto en el artículo 4.2.a, apartado 2.°, de esta ley.

Artículo 21. Adquisición de los terrenos necesarios para las obras de seguridad ferroviaria y control preventivo municipal

1. La aprobación administrativa de los proyectos de obras de seguridad ferroviaria o los que incluyan mejoras en la misma, llevará aparejada la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación y la declaración de urgencia de ésta a efectos de la expropiación de los bienes y derechos que pudieran ser necesarios para dichas actuaciones, según lo previsto en la legislación expropiatoria.

2. Cuando las referidas obras tengan el carácter de obras de conservación, mantenimiento o reposición de instalaciones ferroviarias no estarán sometidas a licencia municipal, como excepción conforme al artículo 224.1 de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje. No obstante, los proyectos de nuevas construcciones deberán someterse a informe de la administración urbanística competente. Este informe se entenderá emitido en sentido negativo si no se hubiese emitido expresamente en el plazo de dos meses desde su petición acompañada de la documentación completa sometida a informe.

Artículo 22. Control periódico

A partir del estado, adecuación de funcionamiento y previsión de obsolescencia frente a la seguridad de todos los subsistemas, cada cinco años como máximo la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària emitirá un informe sobre la evolución del nivel de riesgo ante posibles variaciones en los niveles de servicio de cada una de las entidades ferroviarias de su ámbito de actuación, debiendo emitirse dicho informe en un plazo menor si por criterios de seguridad se considerase conveniente. Este informe se remitirá a dichas entidades, junto con las recomendaciones e instrucciones que considere necesarias para garantizar el correcto nivel de seguridad. Las instrucciones serán de obligado cumplimiento en el plazo y condiciones que indique la agencia.

Artículo 23. Accesibilidad

Los subsistemas de infraestructura y de material rodante deben ser accesibles a personas con discapacidad o con movilidad reducida para garantizar un acceso en igualdad de condiciones con los demás mediante la prevención o la retirada de barreras y mediante cualesquiera otras medidas adecuadas, de conformidad con lo dispuesto en la normativa autonómica o estatal vigente en la materia. Para lo cual se incluirán, entre otros, el diseño, la construcción, la renovación, la rehabilitación, el mantenimiento y la explotación de las partes pertinentes de los subsistemas a los que tiene acceso el público.

CAPÍTULO II
Subsistemas de naturaleza estructural

Sección primera. Subsistema de infraestructura

Artículo 24. Requisitos de carácter general

1. Se tomarán medidas adecuadas para evitar el acceso no autorizado a las instalaciones.

2. Asimismo deben adoptarse medidas que limiten el riesgo para las personas, en especial en el momento del paso de los trenes por las estaciones.

3. Las infraestructuras a que tiene acceso el personal usuario deben proyectarse y ejecutarse de modo que se limiten los riesgos para la seguridad de las personas, considerando especialmente aspectos tales como su estabilidad, diversidad funcional y accesibilidad, evacuación, andenes y prevención de incendios.

4. De igual modo, deberán tomarse medidas apropiadas para tener en cuenta las condiciones especiales de seguridad en los túneles y viaductos de gran longitud de más de 150 metros.

Artículo 25. Infraestructuras a cielo abierto

1. Las infraestructuras correspondientes a líneas o tramos de línea de carácter ferroviario dispondrán de cerramientos o sistemas equivalentes, para impedir el libre acceso, cuya distancia a la vía sea suficiente para la correcta evacuación de las personas viajeras en caso de necesidad.

2. En los tramos ferroviarios de carácter interurbano podrá excepcionarse lo establecido en el apartado 1, siempre que se justifique el escaso riesgo de invasión de las instalaciones ferroviarias y se obtenga la autorización expresa de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària.

3. Los promotores de urbanizaciones colindantes a las instalaciones ferroviarias que no dispongan de cerramiento vendrán obligados a su instalación con anterioridad a la ocupación de la urbanización. La aprobación del proyecto de urbanización requerirá del informe previo favorable de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària. Asimismo, la agencia aprobará y publicará normas sobre el tipo de cerramientos o sistemas equivalentes que son necesarios para impedir el libre acceso a las líneas o tramos de líneas de carácter ferroviario.

4. En todo caso, en el suelo clasificado por el planeamiento urbanístico como urbano se respetarán las limitaciones de uso y las zonas de dominio público y de protección de las infraestructuras, de acuerdo con lo que establece en este punto la Ley 6/2011, de 1 de abril, de movilidad de la Comunitat Valenciana. Con carácter especial, se podrán reducir dichas zonas en los términos y con las condiciones establecidas en los términos de lo dispuesto en el apartado séptimo del artículo 77 de dicha ley.

Artículo 26. Infraestructuras en túnel

1. Los proyectos de construcción de nuevos túneles, así como los de modificación, recrecido o prolongación de los existentes, deberán cumplir los estándares técnicos que resulten de aplicación en cada caso, de forma que se garanticen las condiciones de seguridad y evacuación en todo momento, muy especialmente en caso de accidentes o incendios. La aprobación del proyecto requerirá un informe previo y favorable de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària.

2. En todo caso, estos proyectos definirán las rutas de evacuación, las de acceso de los equipos de socorro y de extinción de incendios, las salidas, iluminación y procedimientos de emergencia, la ventilación y la extracción de humos.

3. Se deberá instalar un sistema mecánico de ventilación de emergencia en las estaciones cerradas y en túneles de longitud superior a 300 metros. En túneles de trayecto de longitud igual o menor de 300 metros se realizará un análisis de emergencia que permita definir el sistema de ventilación y extracción de humos más adecuado.

Sección segunda. Subsistema de pasos a nivel

Artículo 27. Prohibición del establecimiento de nuevos pasos a nivel

1. Los cruces de carreteras u otras vías de comunicación con líneas de carácter ferroviario, que se produzcan por el nuevo establecimiento o la modificación de unas u otras, deberán realizarse a distinto nivel.

2. Con carácter excepcional y por causas justificadas, podrá autorizarse el establecimiento de nuevos pasos a nivel. Corresponde a la dirección general competente en materia de transportes, previo informe vinculante de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària, otorgar la autorización que incluirá, en todo caso, la previsión de instalación de un sistema de protección del paso a nivel de los que se describan en las disposiciones de desarrollo de esta ley, pudiendo otorgarse en los supuestos establecidos en el anexo II.

Artículo 28. Normas de seguridad aplicables a los pasos a nivel y su viario de aproximación

1. Por orden de la persona titular de la conselleria competente en materia de transportes, previo informe favorable de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària, se establecerán las normas de seguridad aplicables a los pasos a nivel del sistema ferroviario autonómico, determinando las distintas clases de protección de los pasos a nivel y su correspondiente señalización y aplicación, a cuyos efectos se definirán los indicadores estadísticos que se consideren necesarios para aquella clasificación y su procedimiento de obtención.

2. Los titulares del viario que da acceso a los pasos a nivel estarán obligados a acometer las mejoras de seguridad que se establezcan igualmente por orden de la persona titular de la conselleria competente en materia de transportes, previo informe favorable de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària.

Artículo 29. Mantenimiento y conservación

1. Los pasos a nivel deberán contar con los sistemas de protección y señalización adecuados para garantizar la seguridad que en cada caso les corresponda, con arreglo a lo establecido en las disposiciones de desarrollo de esta ley.

2. Se dará prioridad al mantenimiento en condiciones adecuadas de árboles, arbustos o cualquier otro obstáculo que pueda impedir o dificultar la visión de señales o indicadores ferroviarios o tranviarios.

3. Se dará prioridad a la instalación y/o mantenimiento del alumbrado público en zonas de intersección o paso de viajeros y en aquellas zonas donde sea necesaria la iluminación de señales.

4. Será por cuenta de sus respectivos titulares la instalación, mantenimiento y conservación de las señales fijas que, en los términos previstos en la legislación vigente, corresponden a las vías de tráfico rodado y caminos de cruce en los pasos a nivel, así como el mantenimiento y conservación de los accesos, estructuras e instalaciones correspondientes a los pasos a distinto nivel con el ferrocarril.

5. Será por cuenta del administrador de la infraestructura ferroviaria la instalación, mantenimiento y conservación de las señales fijas y de los sistemas de protección del paso a nivel que, de acuerdo con esta ley y sus disposiciones de desarrollo, correspondan a la vía férrea.

Artículo 30. Competencias administrativas

1. Las competencias administrativas en orden a la aplicación de las determinaciones contenidas en esta ley sobre pasos a nivel se ejercerán por la dirección general competente en materia de transportes, sin perjuicio de las que correspondan a los ayuntamientos en materia de su competencia.

2. En la instrucción de los expedientes de autorización de establecimiento, modificación o mejora de pasos a nivel, se recabará un informe del organismo titular de la carretera o camino,

de todas las entidades ferroviarias y ayuntamientos afectados, así como de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària, que tendrá carácter vinculante.

3. En los supuestos en que se produzca desacuerdo entre los organismos o entidades afectados, en cuanto a la solución a dar a la supresión o protección de un paso a nivel o en relación con los indicadores estadísticos utilizados para su clasificación, la persona titular de la conselleria competente en materia de transportes, de oficio o a instancia de los organismos o entidades afectados o de cualquier otro interesado y, en todo caso, previo informe vinculante de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària, adoptará la solución más adecuada en cada caso, teniendo en cuenta las disposiciones contenidas en esta ley.

Sección tercera. Subsistema de energía

Artículo 31. Requisitos de carácter general

El funcionamiento de las instalaciones de alimentación de energía no debe poner en peligro la seguridad de los trenes, de las personas usuarias, del personal de explotación, de los habitantes del entorno ni de terceras personas.

Sección cuarta. Subsistema de control-mando y señalización en tierra y a bordo

Artículo 32. Requisitos de carácter general

1. Las instalaciones y operaciones de control-mando y de señalización en tierra y a bordo que se utilicen deberán permitir una circulación de los trenes que presente el nivel de seguridad que corresponda a los objetivos fijados para la red. Los sistemas de control-mando y de señalización deberán seguir permitiendo la circulación en las condiciones de seguridad que se definan para los trenes autorizados a circular en cada una de las situaciones degradadas previstas.

2. Toda nueva infraestructura y todo nuevo material rodante construidos o desarrollados después de la adopción de sistemas de control-mando y señalización compatibles deberán estar adaptados a la utilización de dichos sistemas. Asimismo, los equipos de control-mando y de señalización instalados en los puestos de conducción de los trenes deberán permitir una explotación normal, en las condiciones especificadas, en el sistema ferroviario.

Artículo 33. Seguridad intrínseca

Todos los elementos de este subsistema deberán tener diseños con seguridad intrínseca, de forma que ante cualquier fallo del elemento o de su conjunto adopte la opción que proporcione mayor seguridad.

Sección quinta. Subsistema de material rodante

Artículo 34. Requisitos de carácter general

1. Las estructuras del material rodante y de las conexiones entre vehículos deben estar diseñadas de manera que protejan los espacios en que se hallen las personas viajeras y los puestos de conducción en caso de colisión o descarrilamiento.

2. En las estructuras del material rodante y, en especial, en el entorno de viajeros, se debe prestar especial cuidado al diseño que facilite la seguridad, la protección ante vuelco, descarrilamiento, colisión e incendio, y la facilidad para el rescate y la evacuación.

3. Los equipos eléctricos no deben poner en peligro la seguridad del funcionamiento de las instalaciones de control y mando, gestión del tráfico y señalización.

4. Las técnicas de frenado y los esfuerzos derivados de las mismas deben ser compatibles con el diseño de las vías, las obras de ingeniería y los sistemas de señalización.

5. Deben tomarse medidas en materia de acceso a los componentes bajo tensión eléctrica para que no peligre la seguridad de las personas.

6. Deben existir dispositivos que, en caso de peligro, permitan a las personas pasajeras advertir al maquinista y al personal del tren y ponerse en contacto con los mismos.

7. Las puertas de acceso deben estar dotadas de un sistema de cierre y apertura que garantice la seguridad de quienes viajan.

8. Deben existir salidas de emergencia y estas deben estar señalizadas.

9. Deben tomarse disposiciones apropiadas para tener en cuenta las condiciones especiales de seguridad en los túneles.

10. A bordo de los trenes debe existir un sistema de iluminación de emergencia con intensidad y autonomía suficientes.

11. Los trenes deben llevar un sistema de sonorización que permita que el personal de tren y el personal del centro de control pueda dirigir mensajes a las personas pasajeras.

12. Debe facilitarse a las personas pasajeras información fácilmente comprensible y exhaustiva sobre las normas que les sean aplicables, tanto en las estaciones y paradas como en los trenes y tranvías.

Artículo 35. Régimen de autorización y puesta en servicio del material rodante

Por decreto del Consell, a propuesta de la conselleria competente en materia de transportes y previo informe favorable de la agencia, se regularán las condiciones y los requisitos para la autorización y puesta en servicio del material rodante ferroviario y tranviario, tanto del nuevo como del que haya sido modificado sustancialmente, que circule por los tramos y líneas ferroviarias que formen parte de la red de competencia autonómica.

Artículo 36. Control periódico

Con carácter anual todos los operadores ferroviarios remitirán a la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària un informe sobre las averías e incidencias del material rodante con el que operen, su solución y sus previsiones de actuación.

La Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària remitirá su respuesta a cada uno de ellos con las recomendaciones e instrucciones que considere necesarias para garantizar el adecuado nivel de seguridad. Las instrucciones serán de obligado cumplimiento en el plazo y condiciones que indique la agencia.

CAPÍTULO III
Subsistemas de naturaleza funcional

Sección primera. Subsistema de mantenimiento

Artículo 37. Requisitos de carácter general

Las instalaciones técnicas y los procedimientos utilizados en los centros garantizarán una explotación segura del subsistema de que se trate y no constituirán una amenaza para la salud y la seguridad. Las operaciones y periodicidad del mantenimiento, la formación y cualificación del personal que realiza este trabajo y del personal de los centros de control, así como el sistema de aseguramiento de la calidad establecido por las entidades correspondientes en los centros de control y mantenimiento, garantizarán un alto nivel de seguridad, ajustándose a los niveles de calidad y seguridad exigidos por la normativa europea y nacional.

Artículo 38. Control periódico

1. Con carácter anual todas las entidades ferroviarias remitirán a la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària un informe sobre las averías e incidencias que se hayan producido en sus instalaciones y material móvil, su solución y sus previsiones de actuación, conforme a la clasificación de incidencias y terminología empleadas en el anexo I de la presente ley. De igual modo, dicho informe comprenderá los resultados de las auditorías internas de seguridad de las entidades, la información sobre el grado de cumplimiento de los objetivos de seguridad marcados por ellas así como las observaciones respecto a las deficiencias y a los funcionamientos defectuosos de los servicios ferroviarios y de la gestión de la infraestructura que puedan revestir interés para la agencia. No se deberán incluir en el informe aquellas incidencias que no tengan ninguna relación con la seguridad. Las entidades ferroviarias dispondrán de sistemas de registro informatizados y actualizados para cumplir con esta obligación.

2. La Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària contestará a cada uno de ellos con las recomendaciones e instrucciones que considere necesarias para garantizar el mantenimiento del nivel de seguridad. Las instrucciones serán de obligado cumplimiento en el plazo y condiciones que indique la agencia.

Sección segunda. Subsistemas de explotación y gestión de tráfico y de personas usuarias

Artículo 39. Requisitos de carácter general

1. La cualificación de personal maquinista y del personal de gestión de la circulación, debe garantizar una explotación segura.

Las entidades ferroviarias desarrollarán un itinerario formativo y de capacitación específico para puestos críticos, entendidos como aquellos con responsabilidades en la seguridad de la circulación ferroviaria.

2. En las aplicaciones telemáticas al servicio de las persones viajeras y del transporte de mercancías deberán garantizarse niveles de integridad y fiabilidad suficientes para el almacenamiento o la transmisión de información relacionada con la seguridad. La Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària definirá los protocolos necesarios para el almacenaje y transmisión de esta información.

3. La Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària velará por el cumplimiento de la normativa vigente en materia de planes de contingencias y de autoprotección así como de la información comprensible a las personas usuarias de los riesgos de los servicios que las entidades ferroviarias pongan a su disposición.

4. Todas las entidades ferroviarias estarán obligadas a remitir anualmente un informe a la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària sobre todos los fallos humanas registrados, para permitir identificar, de esta manera, los nuevos precursores de riesgo, elaborar estadísticas y realizar planes de prevención concretos para la mejora de la fiabilidad humana en el sector ferroviario.

5. Toda entidad ferroviaria deberá tener garantizada la responsabilidad civil en la que pueda incurrir, derivada de los daños causados a las personas viajeras, a terceras y a las infraestructuras ferroviarias.

Se entenderá que la responsabilidad civil del apartado anterior está suficientemente garantizada cuando disponga de un contrato de seguro o la constitución de afianzamiento mercantil, que cubra en todo momento una responsabilidad mínima por siniestro de 10.000.000 de euros.

Asimismo deberá tener contratado un seguro obligatorio de viajeros.

Artículo 40. Reglamento de circulación ferroviaria

Mediante una orden de la Conselleria competente en materia transporte ferroviario, a propuesta de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària, se aprobará el reglamento de circulación

ferroviaria y tranviaria, que establecerá las reglas y procedimientos operativos necesarios para que la circulación de los vehículos ferroviarios por los tramos y líneas que forman la red ferroviaria de competencia autonómica se realice de forma segura y eficiente.

Artículo 41. Normas específicas de explotación tranviaria

1. En las líneas y tramos de carácter tranviario el régimen de explotación tendrá en cuenta el cumplimiento de las normas de seguridad vial que sean de aplicación en los términos municipales por los que discurren, procurando establecer prioridad de paso a través de la programación semafórica y demás avances tecnológicos en todo su recorrido, con el fin de conseguir el cumplimiento de sus horarios y, así, el fomento de su uso por parte de los ciudadanos, garantizando la accesibilidad en condiciones de respeto y sostenibilidad con el medio ambiente.

2. Además de las prescripciones generales del reglamento de circulación ferroviaria que resulten de aplicación en las líneas y tramos de carácter tranviario, a propuesta del promotor o por propia iniciativa, la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària podrá elaborar y aprobar normas específicas de explotación para cada uno de ellos, así como para los tramos híbridos por darse concurrencia de configuración tranviaria y ferroviaria.

3. En la evaluación de los riesgos específicos se tendrá especial atención a los tramos por los que circulen vehículos tanto tranviarios como de características ferroviarias.

Artículo 42. Requisitos de carácter general

Las aplicaciones telemáticas garantizarán un mínimo de calidad de servicio a las personas viajeras. En especial, se garantizará que las bases de datos, los programas informáticos y los protocolos de comunicación de datos se desarrollen de forma que tengan un nivel de integridad y fiabilidad suficiente para el almacenamiento o la transmisión de la información relacionada con la seguridad. También se garantizarán los intercambios de datos entre distintas aplicaciones y entre operadores distintos, con exclusión de los datos confidenciales.

Así mismo, se garantizará un acceso fácil a la información por parte de las personas usuarias, respetándose, en todo caso, la normativa sobre protección de datos.

CAPÍTULO IV
Régimen del personal adscrito a la circulación ferroviaria

Artículo 43. Condiciones y requisitos

1. El personal que preste sus servicios en el ámbito de la circulación ferroviaria contará con la cualificación suficiente que permita la prestación del servicio ferroviario con las debidas garantías de seguridad y de eficiencia.

2. Reglamentariamente se establecerán las condiciones y requisitos para la obtención de los títulos o habilitaciones necesarios para el desempeño de las funciones propias del personal ferroviario, así como los supuestos de suspensión, revocación, pérdida y recuperación de dichos títulos y habilitaciones. De igual modo, se establecerá el itinerario formativo, la duración y los requisitos de acceso al módulo correspondiente, y el régimen de autorización y funcionamiento de los centros homologados de formación y de reconocimientos psicofísicos de dicho personal.

Las condiciones de autorización y funcionamiento de los centros homologados se revisarán periódicamente para actualizar las exigencias a los nuevos requisitos tecnológicos, psicofísicos y en materia de seguridad.

3. Los programas formativos deben incluir conocimientos sobre el fallo humano, comunicaciones de seguridad, percepción de los riesgos, atención, fatiga y condiciones de salud, para el desarrollo de las tareas de seguridad.

4. Para la elaboración del reglamento y normativa para la obtención de los títulos y habilitaciones, la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària contará con la participación y consulta de la representación sindical de las empresas operadoras.

5. Las entidades ferroviarias dispondrán de un departamento específico dedicado a la gestión de la seguridad en la circulación con un responsable a su cargo, así como contarán con comités de seguridad en la circulación para garantizar la participación de los representantes de los trabajadores en las cuestiones específicas relativas a la seguridad de circulación.

Artículo 44. Controles de alcoholemia y sustancias psicoactivas

1. El personal ferroviario que, de forma directa o indirecta, pueda influir en la seguridad de la circulación estará sujeto a los controles periódicos de alcoholemia y sustancias psicoactivas realizados por personal cualificado según los términos que establezca la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària.

2. Reglamentariamente y previa consulta a la representación sindical de las empresas operadoras, se regularán los procedimientos para los controles de alcohol, drogas de abuso, sustancias psicoactivas y medicamentos en el personal ferroviario.

3. El personal ferroviario que realice actividades con repercusión sobre la seguridad en la circulación ferroviaria no podrá realizarlas cuando se encuentre con tasas de alcohol superiores a las que reglamentariamente se establezcan, o con presencia en el organismo de medicamentos o sustancias que perturben o disminuyan sus facultades psicofísicas.

4. El personal ferroviario está obligado a someterse a las pruebas para la detección de alcohol o sustancias psicoactivas en el organismo, que se realizarán con plena garantía de privacidad y confidencialidad.

5. En los programas formativos destinados a la obtención y el mantenimiento de los títulos habilitantes del personal referido, se incluirán contenidos acerca del conocimiento de estos aspectos: alcohol, drogas y sustancias psicoactivas y medicamentos. A su vez, las entidades ferroviarias fomentarán entre el citado personal, el uso responsable de medicamentos que pudieran alterar, perturbar o modificar sus facultades psicofísicas en el desempeño de sus funciones.

TÍTULO IV
CERTIFICACIÓN DE SEGURIDAD

CAPÍTULO I
El certificado de seguridad y su contenido

Artículo 45. Certificación

1. Con carácter previo a la prestación de cualquier servicio ferroviario, las entidades ferroviarias deberán obtener el correspondiente certificado de seguridad u homologar el que ya posean, debiendo cumplir en todo caso los requisitos previstos en la presente ley que no fueron exigidos por la legislación o normativa bajo la que se obtuvo la certificación inicial, conforme se determine reglamentariamente.

2. El certificado de seguridad acredita que la entidad ferroviaria tiene establecido un sistema de gestión de la seguridad propio y está en condiciones de cumplir los requisitos sobre sistemas de naturaleza estructural y de naturaleza funcional.

Dicho sistema cumplirá los requisitos y contenidos previstos en el artículo 46, en función de la tipología, características y magnitud de actividad ferroviaria que desarrolle la entidad ferroviaria. Los artículos 47 y 48 regulan el procedimiento para su solicitud, vigencia y revocación.

3. El certificado de seguridad se otorgará a la entidad ferroviaria respecto al conjunto de los servicios que vaya a prestar y de las infraestructuras ferroviarias en las que pretende realizar una actividad.

4. Las entidades ferroviarias están obligadas a cumplir, en todo momento, las condiciones establecidas en sus certificados de seguridad. El incumplimiento por las entidades ferroviarias de estas condiciones, determinará la revocación de dichos certificados, sin perjuicio de la aplicación del régimen sancionador previsto en esta ley.

Artículo 46. Contenido del certificado de seguridad

El certificado de seguridad se compone de los siguientes documentos:

a) Un certificado que confirme la aprobación del sistema de gestión de la seguridad de la entidad ferroviaria, que garantizará el control de los riesgos creados por actividad ferroviaria desarrollada y, en la medida de lo posible, tendrá en cuenta los riesgos derivados de actividades realizadas por otros y que puedan incidir en la circulación ferroviaria.

El sistema de gestión de la seguridad contendrá los siguientes elementos básicos:

1.º La política de seguridad en la operación ferroviaria, aprobada por la dirección ejecutiva y comunicada a todo el personal de la organización.

2.º Un manual del sistema de gestión de la Seguridad Ferroviaria Operacional (SFO).

3.º La organización y el reparto de responsabilidad en materia de SFO. Estarán claramente definidos los ámbitos de responsabilidad en dicha materia y se garantiza que dicho personal dispone de la autoridad, competencia y recursos para su desempeño.

4.º Un proceso de ciclo de vida de sistema ferroviario que garantice satisfacer los estándares técnicos y operativos aplicables, además de llevar a cabo la evaluación de riesgos y adopción de medidas de control, siempre que tenga lugar una modificación en las condiciones operativas o se introduzca, o modifique sustancialmente, un material rodante o sistema técnico que presuponga nuevos riesgos o la variación de los existentes.

5.º Un proceso de gestión y control de los riesgos creados por la actividad de la operación ferroviaria que, en la medida de lo posible, considere los riesgos derivados de actividades realizadas por otras partes externas al sistema ferroviario, tales como:

- Riesgos asociados o relacionados con la operación, mantenimiento de material rodante e infraestructura, incluidos sistemas de seguridad.

- Riesgos relacionados con el empleo de contratistas y control de proveedores.

- Metodología para la identificación.

- Evaluación, seguimiento y control de riesgos.

6.º Los procesos que garanticen la formación y competencia del personal que desempeña funciones relacionadas con la seguridad de las operaciones ferroviarias, con los siguientes elementos:

- Determinar los puestos desde los que se desempeñan cometidos de seguridad operacional.

- Principios de selección (nivel educativo, aptitudes físicas y mentales necesarias).

- Formación y habilidades técnicas iniciales.

- Formación permanente y actualización periódica de los conocimientos y habilidades.

- Comprobación periódica de competencias.

7.º Proceso de auditorías internas que evalúe:

- La vigilancia del desempeño en materia de SFO.

- Evaluación del cumplimiento de los procedimientos y normas del propio sistema de gestión SFO.

- Garantía de independencia del departamento auditor.

8.º Existencia de criterios y objetivos cualitativos y cuantitativos respecto al mantenimiento y mejora de la SFO.

Control de la evolución de la seguridad en la operación ferroviaria mediante un inventario de indicadores de SFO, tanto absolutos, como relativos y referidos tanto a accidentes como a incidentes o precursores de accidentes.

9.º Proceso de notificación, investigación y análisis de accidentes e incidentes ferroviarios así como de la adopción de medidas de prevención necesarias.

10.º Procedimientos y formatos de documentación relativa a la SFO y su posterior distribución.

b) Un certificado que confirme la aprobación de las medidas adoptadas por la entidad ferroviaria para cumplir los requisitos específicos necesarios para realizar el transporte en la red ferroviaria de la Comunitat Valenciana, y en el caso de que este certificado contenga la función de administrador de infraestructura ferroviaria deberá cumplir los requisitos específicos

necesarios para la gestión de la infraestructura ferroviaria incluidos en estos requisitos la explotación y mantenimiento de los sistemas de control de tráfico y señalización, para lo que se dispondrá de la siguiente documentación:

- Documentación relativa a las categorías funcionales del personal ferroviario habilitado con el que cuenta.

- Documentación referente a los diversos tipos de material rodante que se va a utilizar en el servicio, indicando las autorizaciones o certificados de que disponga.

- Solicitud del certificado de seguridad.

CAPÍTULO II
Solicitud y vigencia del certificado de seguridad

Artículo 47. Solicitud del certificado de seguridad

A la solicitud del certificado de seguridad de la entidad ferroviaria la entidad acompañará la documentación que, conforme al artículo anterior, justifique que dispone de un sistema de gestión de la seguridad y cumple los requisitos específicos necesarios para el ejercicio de su actividad en las adecuadas condiciones de seguridad.

Las entidades ferroviarias podrán solicitar un certificado de seguridad relativo a la prestación de servicios, tanto de operador como de administrador de infraestructuras, en una parte limitada de la red ferroviaria valenciana, y en estos casos tanto los certificados como la documentación quedarán limitados a las citadas partes de red.

La Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària dictará resolución sobre la solicitud de otorgamiento del certificado de seguridad y notificará la misma en un plazo máximo de seis meses, a contar desde la fecha de presentación de la solicitud o de la documentación complementaria requerida. Transcurrido dicho plazo sin que hubiese recaído resolución expresa, se entenderá denegado el certificado de seguridad.

La resolución que otorgue o deniegue el certificado de seguridad tendrá plenos efectos desde que se notifique, y contra la misma cabrán recursos administrativos y jurisdiccionales de conformidad con la normativa vigente.

Artículo 48. Vigencia del certificado de seguridad

El periodo de vigencia del certificado de seguridad será de cinco años. Podrá renovarse por periodos sucesivos iguales, siempre que se cumplan las condiciones exigidas para su otorgamiento, y previa solicitud de la entidad ferroviaria al menos seis meses antes de su fecha de expiración.

El certificado de seguridad se actualizará en todo o en parte, siempre que se produzcan modificaciones sustanciales en las condiciones iniciales que la entidad ferroviaria acredita para su otorgamiento.

Las entidades ferroviarias deberán informar sin demora a la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviaria de todas las modificaciones en las condiciones acreditadas para el otorgamiento de un certificado de seguridad, así como de cuantas variaciones fundamentales se produzcan respecto a su personal ferroviario habilitado, y del material rodante autorizado, además, en aquellas entidades con funciones de administrador de infraestructuras ferroviarias, siempre que se produzcan modificaciones sustanciales de la infraestructura ferroviaria, de sus sistemas de señalización o control de tráfico y en los principios o normas básicas que rigen su explotación y mantenimiento.

La AVSF llevará a cabo, en el ámbito de sus competencias, los controles necesarios para comprobar el cumplimiento, por parte de las entidades ferroviarias, de las normas de seguridad en relación con sus actividades, instalaciones, material móvil y personal ferroviario.

Cuando se constate el incumplimiento por una entidad ferroviaria de alguna de las condiciones exigidas por el otorgamiento del certificado de seguridad, la AVSF se lo comunicará a esta entidad para que, en el plazo fijado en el propio comunicado, se proceda a su subsanación.

En caso de no realizarse la referida subsanación en el plazo indicado, la AVSF incoará el correspondiente expediente de revocación.

CAPÍTULO III
Revocación del certificado de seguridad

Artículo 49. De la revocación del certificado de seguridad

El procedimiento de revocación se iniciará siempre de oficio por la AVSF, con arreglo a las normas.

Antes de la iniciación del procedimiento de revocación, se podrán realizar actuaciones para determinar si concurren circunstancias que lo justifiquen. En especial, estas actuaciones se orientarán a fijar, con la mayor precisión posible, los hechos susceptibles de motivar la incoación del procedimiento a las personas que pudieran resultar responsables y las circunstancias relevantes que concurren en unos y otros.

Iniciado el procedimiento, se podrán adoptar las medidas provisionales que se estimen oportunas para asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer y el buen fin del procedimiento, así como evitar el mantenimiento de los efectos de la infracción cometida y garantizar el interés general.

Las medidas provisionales, que deberán de ser proporcionales en cuanto a intensidad y condiciones a los fines que pretenden garantizar, podrán consistir en la suspensión temporal del certificado de seguridad, en la prestación de fianzas, en la retirada de material rodante o, en la suspensión de sistemas técnicos o infraestructuras, en el caso de entidades administradoras de las infraestructuras. No podrán adoptarse medidas provisionales que puedan causar perjuicios de difícil o imposible reparación a las personas interesadas.

Las medidas provisionales podrán ser dejadas sin efecto o modificadas durante la tramitación del procedimiento, de oficio o a instancia de parte, por circunstancias sobrevenidas o que no pudieran ser tenidas en cuenta en el momento de su adopción.

En todo caso, se extinguirán con la eficacia de la resolución que ponga fin al procedimiento de revocación.

Acordada la iniciación del procedimiento de revocación del certificado de seguridad, se notificará, a la entidad ferroviaria afectada, que dispone de un plazo de quince días, desde la fecha de notificación, para aportar cuantas alegaciones, documentos e informaciones estime convenientes y, en su caso, proponer pruebas, concretando los medios de que pretenda valerse. Recibidas las alegaciones o transcurrido el plazo para ello, el instructor del procedimiento podrá acordar el inicio de un periodo de prueba.

La propuesta de resolución se notificará a las personas interesadas, concediéndoles un plazo de quince días desde la notificación para formular alegaciones y presentar los documentos e informaciones que obran en el expediente.

La resolución que se dicte será motivada y tendrá alguno de los contenidos siguientes:

a) El sobreseimiento del expediente de revocación.

b) La revocación del certificado de seguridad, en todo o en parte.

Si transcurridos seis meses desde el inicio del expediente de revocación no se hubiera notificado a las personas interesadas su resolución, se producirá su caducidad.

La resolución de revocación del certificado de seguridad no dará lugar a indemnización alguna a favor de una persona titular.

La revocación del certificado de seguridad será inmediatamente ejecutiva. Contra dicha resolución cabrán los recursos administrativos y jurisdiccionales de conformidad a la normativa vigente.

TÍTULO V
INVESTIGACIÓN Y NOTIFICACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES

Artículo 50. Creación de la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris

1. Se crea la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris, como órgano colegiado permanente de investigación técnica de los accidentes e incidentes que se produzcan en la circulación ferroviaria.

2. La comisión estará compuesta por seis vocalías, cuyos titulares serán nombrados por decreto del Consell entre personas de reconocido mérito y capacidad en el sector ferroviario.

El Consell deberá garantizar la imparcialidad e independencia de los nombrados.

Con carácter previo a su nombramiento se comunicará a Les Corts el nombre de las personas propuestas como vocales de la comisión, para su aceptación o veto razonado, que deberá emitirse en el plazo de un mes, transcurrido el cual sin manifestación expresa se entenderá aceptada la propuesta. Durante dicho plazo, la comisión parlamentaria correspondiente podrá acordar la comparecencia de las personas candidatas propuestas para el examen de su idoneidad.

En los nombramientos de la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris se garantizará la composición equilibrada de mujeres y hombres.

Las personas nombradas vocales de la comisión designarán, de entre ellas, la que ejercerá la presidencia.

Los nombramientos para ocupar los cargos de la presidencia y de las vocalías tendrán una duración de seis años, con posibilidad de reelección por una sola vez. A partir de los primeros seis años desde la constitución de la comisión, las vocalías se renovarán parcialmente cada dos años, de acuerdo con los criterios de renovación que se establezcan en las normas de funcionamiento de la comisión.

Además la comisión tendrá una secretaría, cuya persona titular será nombrada por el Consell entre el personal funcionario en activo del subgrupo A1 con experiencia en el sector ferroviario, y tendrá voz pero no voto en las reuniones de la comisión.

3. La Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris se adscribe orgánicamente a la conselleria competente en materia de emergencias, siendo no obstante independiente en su organización, estructura y capacidad decisoria de cualquier administrador de la infraestructura, operador ferroviario, organismo de tarificación, organismo de adjudicación y organismo de evaluación de la conformidad y de cualquier parte cuyos intereses pudieran entrar en conflicto con el cometido confiado al organismo de investigación. Será, asimismo, funcionalmente independiente de la autoridad responsable de la seguridad y de cualquier regulador de los ferrocarriles.

Se entenderá como organismo de evaluación de la conformidad todo organismo autonómico, nacional o europeo al que se ha notificado o designado para que se encargue de actividades de evaluación de la conformidad, tales como calibrados, pruebas, certificaciones e inspecciones.

4. Será obligatoria la comparecencia de las personas relacionadas con los accidentes e incidentes sujetos a investigación ante las oficinas de la comisión, que podrá disponer su realización presencial o por medios electrónicos.

5. La comisión elaborará el proyecto de reglamento que establezca el régimen de su funcionamiento y el procedimiento de investigación técnica de los accidentes e incidentes ferroviarios, que será aprobado por decreto del Consell.

6. A fin de garantizar la independencia y transparencia de la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris, en el ejercicio de sus funciones, ni el personal ni los miembros del pleno de la comisión podrán solicitar o aceptar instrucciones de ninguna entidad pública o privada.

Artículo 51. Objeto y finalidad

1. Deberán ser objeto de una investigación técnica los accidentes ferroviarios significativos que se produzcan sobre la red ferroviaria de la Generalitat. El resto de accidentes e incidentes

ferroviarios podrán no ser objeto de investigación técnica, previa justificación expresa de la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris, atendiendo a lo dispuesto en el apartado 5 del presente artículo.

No obstante, a instancia de parte, la comisión realizará la investigación técnica de aquellos accidentes o incidentes que se soliciten, aunque previamente se hubiese justificado expresamente su no investigación.

2. La investigación técnica tendrá como finalidad determinar las causas de un accidente o incidente y las circunstancias en que se produjo y formular, en su caso, las recomendaciones de seguridad que resulten pertinentes. En ningún caso se ocupará de la determinación de la culpa o responsabilidad en los hechos investigados.

No obstante, para el desarrollo de su actividad, la comisión podrá recurrir a peritos o expertos externos para colaborar con el personal técnico investigador dependiente de la naturaleza del accidente o incidente.

3. El personal funcionario de investigación que designe la comisión tendrá la consideración de agente de la autoridad cuando actúe en el ejercicio de su función investigadora. Durante el ejercicio de su actividad, y previa autorización judicial en aquellos casos en que la misma sea necesaria, podrán:

a) Acceder al lugar del accidente o incidente, al material rodante implicado y a las instalaciones relacionadas de infraestructura y de control del tráfico y señalización.

b) Efectuar un inventario inmediato de las pruebas y decidir sobre la retirada de los restos, de forma controlada y custodiada, de instalaciones de infraestructura o piezas, a los efectos del correspondiente examen.

c) Acceder a los equipos de registro y grabación a bordo y a su contenido, con posibilidad de utilizarlos, así como al registro de grabación de las comunicaciones en estaciones de transporte de personas, terminales de transporte de mercancías y centros de control de tráfico, en su caso, y al registro del funcionamiento del sistema de señalización y control del tráfico.

d) Acceder a los resultados del examen pericial médico-forense de los cuerpos de las víctimas, cuando pudiera ser relevante para la investigación ferroviaria.

e) Acceder a los resultados de los exámenes y análisis médicos del personal a bordo del tren y de cualquier otro personal ferroviario implicado en el accidente o incidente, cuando pudiera ser relevante para la investigación ferroviaria.

f) Entrevistar al personal ferroviario implicado y a otros testigos. Del acta que se levante, se entregará copia al o los interesados.

g) Acceder a cualquier información o documentación pertinente en posesión del administrador de la infraestructura, de los operadores ferroviarios implicados y de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària.

h) Acceder a cualquier información relacionada con el accidente investigado, de acuerdo con la normativa vigente de aplicación en cada caso.

4. La información obtenida en las funciones de investigación tendrá carácter reservado y el personal técnico investigador estará obligado a preservarlo.

5. La decisión de realizar la investigación de los accidentes ferroviarios considerados no graves y de los incidentes atenderá a la concurrencia de las siguientes circunstancias:

a) La importancia del accidente o incidente.

b) Su repercusión en la seguridad de la circulación ferroviaria.

c) Las peticiones de las entidades ferroviarias, de la agencia o de la conselleria competente en materia de transportes.

d) Las peticiones de usuarios, personas afectadas u otros interesados.

e) Si forma parte de una serie de accidentes o incidentes con repercusión en el sistema en su conjunto.

6. Sin perjuicio de lo anterior, todas las entidades ferroviarias investigarán internamente todos los accidentes e incidentes en los que se hubieran visto implicados. Esta información no interferirá las llevadas a cabo, en su caso, por la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris, a la cual deberán prestar toda la colaboración que les sea requerida.

7. Las conclusiones de las actuaciones de investigación podrán incorporar recomendaciones que, eventualmente, especifiquen la planificación sobre cómo implementarlas. Con carácter excepcional podrá emitir instrucciones de carácter vinculante.

Unas y otras podrán ser objeto de seguimiento por parte de la comisión.

Artículo 52. Procedimiento de notificación de incidentes y accidentes

1. Las entidades ferroviarias tienen la obligación de notificar inmediatamente, a la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris, los accidentes e incidentes significativos que se produzcan en su ámbito, siendo facultativa la comunicación de incidentes de menor gravedad.

2. La comisión regulará el procedimiento de notificación de accidentes e incidentes, que se regirá por los principios de planificación, prevención, colaboración, celeridad, información, corrección y adaptación a la evolución técnica.

3. La notificación de accidentes e incidentes deberá quedar registrada y la comisión deberá dar cuenta de las actuaciones que realice para su tratamiento, así como de las medidas preventivas y correctivas que estime adecuadas para evitar que vuelvan a producirse.

4. La comisión justificadamente decidirá sin demora, y en cualquier caso en el plazo máximo de dos meses después de haber recibido la notificación sobre el accidente o incidente, si inicia o no la investigación.

En el plazo de siete días después de la decisión de abrir una investigación, la comisión informará a la agencia al respecto. La información indicará la fecha, la hora y el lugar del accidente o incidente, así como su tipo y sus consecuencias en lo relativo a víctimas mortales, lesiones corporales y daños materiales.

Artículo 53. Medidas cautelares

Se dará cuenta a la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris de las medidas cautelares que las entidades ferroviarias o la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària adopten para garantizar la seguridad de personas y bienes, tales como la protección del tren y de la vía, la evacuación de víctimas y personas pasajeras o la suspensión de la actividad ferroviaria en los tramos afectados.

Artículo 54. Publicidad y transparencia

Las conclusiones de las actuaciones de investigación de accidentes e incidentes así como las justificaciones de su no investigación se harán públicas a través de la página web de la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris, salvo por lo que a ese respecto disponga, en su caso, la autoridad judicial.

Artículo 55. Asistencia integral a las personas afectadas por accidentes ferroviarios

Las víctimas de los accidentes que se produzcan en el ámbito del transporte ferroviario de competencia autonómica y sus familiares tendrán derecho a una asistencia integral que garantice una adecuada atención y apoyo, en los términos que se determinen reglamentariamente; poniéndose en marcha la oficina única postemergencias, como ventanilla única para las personas afectadas en la emergencia o catástrofe, en la que se avaluarán las necesidades y solicitudes de ayudas.

Este desarrollo reglamentario deberá incorporar las obligaciones mínimas de las empresas y entidades que intervengan en el transporte ferroviario y tranviario en la asistencia a víctimas y a sus familiares.

En todo caso, las empresas ferroviarias que operen en el ámbito del transporte de competencia autonómica, así como los administradores de infraestructura de la red ferroviaria y tranviaria, deberán disponer de un plan de asistencia a las víctimas y a sus familiares, en el caso de accidente. Este plan incorporará la puesta a disposición de la oficina única postemergencias de la información necesaria para facilitar las funciones de coordinación que a ésta corresponden.

TÍTULO VI
RÉGIMEN DE INSPECCIÓN, SUPERVISIÓN Y SANCIÓN

CAPÍTULO I
Inspección y supervisión de la seguridad ferroviaria

Artículo 56. Competencia y funciones

1. Corresponde a la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària la inspección y supervisión del cumplimiento de las normas reguladoras de los servicios de transporte ferroviario de competencia autonómica, de las actividades auxiliares y complementarias y de todos los elementos del sistema ferroviario de la Generalitat en relación con las infraestructuras, el material rodante, el personal ferroviario y la operación ferroviaria.

2. La función inspectora de la seguridad ferroviaria, así como de las actividades auxiliares y complementarias del transporte ferroviario y tranviario, será desempeñada por el personal funcionario adscrito a la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària, sin perjuicio de la asistencia y colaboración de personal técnico competente.

3. Los servicios de inspección, además de sus funciones de control del cumplimiento de la legalidad vigente, asesorarán y colaborarán con las entidades ferroviarias y de actividades auxiliares y complementarias para facilitar el cumplimiento de dicha legalidad.

Artículo 57. Obligación de colaboración

1. Las empresas habilitadas para la prestación de los servicios de transporte ferroviario de competencia de la Generalitat, así como las dedicadas a actividades auxiliares y complementarias, vendrán obligadas a facilitar el acceso a sus instalaciones y medios materiales del personal de los servicios de inspección de la agencia en el ejercicio de sus funciones.

Esta obligación alcanzará, en todo caso, a todos aquellos libros, documentos de gestión, control o estadísticas cuya cumplimentación o llevanza obligatoria venga establecida por la normativa económica, fiscal, social y laboral o medioambiental que resulte de aplicación a los sujetos anteriormente señalados.

2. Las personas usuarias del transporte de personas estarán obligadas a identificarse a requerimiento del personal de la inspección cuando este se encuentre realizando sus funciones en relación con el servicio utilizado por aquellos.

Artículo 58. Planes de inspección

La Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària elaborará planes de inspección periódicos, con la finalidad de establecer el carácter sistemático a las actuaciones inspectoras y determinar las directrices generales de las operaciones de control, sin perjuicio de las actuaciones singulares que de forma motivada se estime oportuno iniciar.

Artículo 59. Inspectores de la seguridad ferroviaria

1. El personal funcionario de los servicios de inspección de la agencia tendrá la condición de agente de la autoridad en el ejercicio de su función inspectora y gozará de plena independencia en el desarrollo de las actuaciones inspectoras, sujeto únicamente a las instrucciones que impartan sus superiores jerárquicos y a las prescripciones de los planes de inspección que apruebe la agencia.

2. Los órganos de gobierno de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària podrán dictar instrucciones y órdenes de servicio dirigidas a sus órganos jerárquicamente dependientes en el desarrollo de sus funciones de planificación e inspección de la seguridad ferroviaria.

3. En el ejercicio de su función, el personal de los servicios de inspección de la agencia está autorizado para:

a) Realizar materialmente las actuaciones inspectoras precisas en cualquier lugar en que se desarrollen actividades afectadas por esta ley. No obstante, cuando se requiera el acceso al

domicilio de personas físicas, jurídicas o entidades y no presten su consentimiento para ello, será necesaria la previa obtención de la pertinente autorización judicial.

b) Llevar a cabo las investigaciones, pericias y análisis que resulten necesarios para el ejercicio de su función inspectora.

4. El personal de los servicios de inspección de la agencia estará provisto del documento acreditativo de su condición, que le podrá ser requerido cuando ejercite sus funciones, debiendo en este caso exhibirlo.

5. El personal de los servicios de inspección de la agencia estará obligado a guardar secreto profesional respecto a los hechos que conozca en el ejercicio de sus funciones, sin perjuicio de la realización de las actuaciones de colaboración administrativa, parlamentaria y judicial.

Artículo 60. Procedimiento de inspección de la seguridad ferroviaria

1. El procedimiento de inspección de la seguridad ferroviaria se dirige a detectar, evaluar y corregir condiciones de riesgo, comprendiendo las siguientes fases:

a) Acuerdo de inicio, que determinará su objeto y designará el personal de inspección responsable de su tramitación.

b) Desarrollo de la inspección, mediante requerimientos, comparecencias, entrevistas, reuniones de trabajo o visitas a instalaciones, levantando las correspondientes actas que los documenten, con identificación de registros, archivos y documentos consultados, las personas intervinientes, así como las instalaciones visitadas y los elementos inspeccionados, con detalle suficiente para garantizar la trazabilidad de los resultados obtenidos en la inspección y la reproducibilidad de la misma.

c) Trámite de audiencia, mediante la notificación de las actas de inspección a los sujetos responsables de la seguridad de instalaciones y actividades inspeccionadas, confiriéndoles un plazo de alegaciones no inferior a diez días ni superior a quince días.

d) Conclusión, mediante la elaboración de informes de conformidad, de disconformidad por desviaciones catalogadas como graves o muy graves, o de observación por desviaciones catalogadas como leves. Los informes de disconformidad y los de observación contendrán propuestas de actuación y medidas correctoras, indicando plazos de cumplimiento.

e) Seguimiento, en el caso de inspecciones con resultado de disconformidad o de observación, para la verificación del cumplimiento y efectividad de las propuestas de actuación y medidas correctoras.

2. Cuando concurran graves circunstancias que comprometan la seguridad ferroviaria, la persona titular responsable de los servicios de inspección de la agencia podrá acordar la paralización de servicios, obras o actividades, debiéndolo comunicar inmediatamente al órgano competente para la iniciación, en su caso, del correspondiente procedimiento sancionador.

CAPÍTULO II
Régimen sancionador

Artículo 61. Responsabilidad y concurrencia de sanciones

1. Serán sancionadas por los hechos constitutivos de infracción administrativa previstos en esta ley, las personas físicas o jurídicas que realicen las actividades ferroviarias de competencia autonómica, y los usuarios de los servicios de transporte ferroviario y tranviario que con su conducta perturbaren su normal prestación o la integridad de los bienes afectos a ella, cuando sea declarada su responsabilidad a título de dolo o culpa.

Las entidades ferroviarias responderán del pago de las sanciones pecuniarias impuestas a quienes de ella dependan o estén vinculadas, sin perjuicio de su derecho de repetición contra la persona autora de las infracciones correspondientes, por la responsabilidad en que hubiera incurrido por dolo, culpa o negligencia graves.

La repetición de las sanciones pecuniarias solo podrá producirse mediante procedimiento contradictorio con audiencia del personal afectado y con información a la representación legal

de los trabajadores, atendiendo al principio de proporcionalidad en relación con las circunstancias concurrentes, su contexto y otros factores subyacentes que puedan haber contribuido en la producción del hecho infractor.

2. Las responsabilidades administrativas que se deriven de la comisión de una infracción serán compatibles con la exigencia al infractor de la reposición de la situación alterada por el mismo a su estado originario, así como con la indemnización por los daños y perjuicios causados, que será determinada y exigida por la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària en el ejercicio de su potestad sancionadora.

3. No podrán sancionarse los hechos que hayan sido sancionados penal o administrativamente, en los casos en que se aprecie identidad de sujeto, hecho y fundamento.

En los supuestos en que las infracciones pudieran ser constitutivas de ilícito penal, la agencia pasará el tanto de culpa al órgano judicial competente o al ministerio fiscal, y se abstendrá de seguir el procedimiento sancionador mientras la autoridad judicial no dicte sentencia firme o resolución que ponga fin al procedimiento, o mientras el ministerio fiscal no comunique la improcedencia de iniciar o proseguir actuaciones.

De no haberse estimado la existencia de ilícito penal, la agencia continuará el expediente sancionador en base, en su caso, a los hechos que los tribunales hayan considerado probados.

Sección primera. Infracciones

Artículo 62. Clasificación y prescripción de las infracciones

1. Sin perjuicio de las infracciones establecidas en la legislación sobre seguridad vial que afecten al transporte tranviario, las infracciones previstas en esta ley se clasifican en leves, graves y muy graves.

2. Las infracciones muy graves prescribirán a los tres años; las graves, a los dos años y las leves, al año. Los respectivos plazos comenzarán a contarse desde el día en que la infracción se hubiera cometido.

Interrumpirá la prescripción de la infracción la iniciación, con conocimiento de la persona interesada, del procedimiento sancionador, reiniciándose dicho plazo si el expediente sancionador estuviera paralizado durante más de un mes por causa no imputable al presunto responsable.

Artículo 63. Infracciones leves

Son infracciones leves de seguridad ferroviaria:

a) La obstaculización o el uso indebido, por parte de los usuarios, de los mecanismos de apertura o cierre de las puertas de los coches del tren, de los mecanismos de parada de los trenes, de seguridad o de socorro, o de los que sean de uso exclusivo del personal de la entidad ferroviaria.

b) El acceso no autorizado por parte del personal que no esté de servicio o sea ajeno al ferrocarril a las cabinas de conducción, a los tranvías, a los trenes, a las locomotoras o a otros lugares en que se encuentre el material de tracción, o a las instalaciones reservadas para el uso exclusivo de personas autorizadas.

c) El incumplimiento por parte de las entidades ferroviarias, centros de formación y de reconocimiento médico de personal ferroviario de la obligación de comunicar a la agencia los datos a que estén obligados de acuerdo con la normativa de aplicación.

d) Los comportamientos que impliquen peligro para las personas usuarias o que supongan el deterioro del material de los vehículos o de las instalaciones, siempre que no tengan la consideración de infracción grave o muy grave.

e) El incumplimiento por parte de las entidades ferroviarias de la obligación de disponer de un plan de asistencia a las víctimas y familiares de accidente ferroviario, así como su no ejecución o ejecución deficiente en caso de producirse dicho accidente.

f) La negativa u obstrucción a la actuación de los servicios de inspección de transporte ferroviario, cuando no constituya infracción muy grave.

Artículo 64. Infracciones graves

Son infracciones graves de la seguridad ferroviaria:

a) El incumplimiento de las condiciones impuestas a las personas titulares de los certificados de seguridad.

b) El incumplimiento de las normas de circulación, incluidas las órdenes, circulares y consignas establecidas por el administrador de infraestructuras ferroviarias de conformidad con la normativa de seguridad en la circulación, cuando dicho incumplimiento no constituya infracción muy grave.

c) La negativa a facilitar a los órganos responsables de la seguridad ferroviaria la información que estos legalmente requieran.

d) La obstrucción que dificulte gravemente la actuación de los servicios de inspección en materia de seguridad, uso y defensa de las infraestructuras, cuando no se den las circunstancias que determinan la consideración de tal comportamiento como infracción muy grave.

e) El falseamiento o destrucción de datos estadísticos o de control que las entidades ferroviarias se encuentren obligadas a proporcionar en materia de seguridad.

f) La utilización de material rodante que no cumpla las normas y los requisitos técnicos que por razones de seguridad deban reunir, cuando tal comportamiento no sea constitutivo de infracción muy grave.

g) La carencia, inhabilidad o manipulación de los instrumentos o medios de control de las máquinas y del material rodante.

h) El incumplimiento de las condiciones impuestas a las homologaciones, habilitaciones y certificaciones otorgadas a los centros de formación y reconocimiento psicofísico de personal ferroviario, cuando no constituyan infracción muy grave.

i) El incumplimiento por los centros de formación de personal ferroviario de los programas formativos autorizados o la certificación de la impartición de formación teórica y práctica en condiciones inferiores al programa formativo aprobado, así como la realización de pruebas sin cumplir los requisitos establecidos en la normativa aplicable.

j) El empleo de las autorizaciones de acceso a cabina, por parte de los centros de formación de personal ferroviario, para fines distintos al de aprendizaje.

k) El incumplimiento de la normativa en materia de autorización y puesta en el mercado de componentes y elementos de la infraestructura ferroviaria, de los equipos de energía, control y señalización de los vehículos, cuando no constituya infracción muy grave.

l) El incumplimiento por las entidades ferroviarias del deber de comunicar sin demora, al órgano competente para emitir las autorizaciones de seguridad, cualquier modificación esencial de la autorización concedida en lo que se refiere a la infraestructura ferroviaria, a los sistemas de señalización o de suministro de energía o a los principios y normas básicas que rigen su explotación y mantenimiento, así como de cuantas variaciones fundamentales se produzcan respecto del personal ferroviario habilitado y del material rodante que tuviera autorizado.

m) El incumplimiento de las normas de seguridad por parte del personal que tenga encomendadas funciones relacionadas con la seguridad en la circulación, siempre que no tenga la consideración de infracción muy grave.

n) El incumplimiento de la obligación de las entidades ferroviarias de presentar ante la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària los informes previstos en esta ley.

o) El acceso indebido a la plataforma ferroviaria, por parte de los usuarios, y el cruce por lugares o en momentos no autorizados, así como el acceso al tren o el abandono del mismo, fuera de las paradas establecidas o estando el tren en movimiento, con alteración o afectación de los elementos de seguridad, por parte de los usuarios, cuando no deba ser calificada como infracción muy grave.

p) El incumplimiento por parte de las entidades ferroviarias de la obligación de facilitar al personal responsable de la conducción o circulación la documentación reglamentaria preceptiva para la circulación ferroviaria y tranviaria.

q) El incumplimiento, por el personal que preste sus servicios en el ámbito de la circulación ferroviaria, de la normativa reglamentaria sobre cualificación profesional y seguridad en el tráfico, cuando no constituya infracción muy grave.

r) La conducción de máquinas sin contar con la titulación reglamentariamente exigible al efecto.

s) El incumplimiento de la obligación de las entidades ferroviarias de notificar a la comisión los accidentes e incidentes que se produzcan en su ámbito.

Artículo 65. Infracciones muy graves

Son infracciones muy graves de seguridad ferroviaria:

a) La circulación ferroviaria o la prestación de servicios de transporte sin contar con la preceptiva certificación de seguridad.

b) El incumplimiento de las instrucciones de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària.

c) La obtención mediante declaraciones falsas o por cualquier otro procedimiento irregular, de cualquier título habilitante, certificación, autorización o documento que habilite para el ejercicio de las actividades y profesiones reguladas en esta ley y en sus normas de desarrollo y que haya de ser expedido por la administración o, en su caso, por organismos acreditados o reconocidos, a favor de la persona solicitante o de cualquiera de los datos que deban constar en aquellos, incluidos los títulos de personal ferroviario.

d) La falsificación de la licencia de operador ferroviario o de cualquier otro título habilitante, certificación, autorización o documento que habilite para el ejercicio de las actividades y profesiones reguladas en esta ley y en sus normas de desarrollo y que haya de ser expedido por la administración o, en su caso, por organismos acreditados o reconocidos, a favor de la persona solicitante o de cualquiera de los datos que deban constar en aquellos, incluidos los títulos de personal ferroviario.

La responsabilidad por dicha infracción corresponderá tanto a las personas que hubiesen falsificado el título, o colaborado en su falsificación o comercialización a sabiendas del carácter ilícito de su actuación, como a las que lo hubiesen utilizado para encubrir la realización de actividades no autorizadas.

e) La realización de obras, instalaciones o actividades no permitidas en la zona de dominio público o en las zonas de protección de las infraestructuras ferroviarias, sin contar con la preceptiva autorización o incumpliendo las prescripciones impuestas en las autorizaciones otorgadas, cuando afecten a la seguridad del tráfico ferroviario.

f) El lanzamiento o depósito de objetos en cualquier punto de la vía y sus aledaños e instalaciones anejas o al paso de los trenes y, en general, cualquier conducta que por acción u omisión pueda representar un peligro grave para la seguridad del transporte, sus usuarios, los medios o las instalaciones de todo tipo.

g) La sustracción de cualquier elemento de la infraestructura ferroviaria que afecte a la vía férrea o esté directamente relacionado con la seguridad del tráfico ferroviario o la modificación intencionada de sus características.

h) El quebrantamiento de las órdenes de paralización de obras.

i) El incumplimiento, por el personal que presta sus servicios en el ámbito de la circulación ferroviaria, de la normativa reglamentaria sobre cualificación profesional y seguridad en el tráfico, cuando ello ocasione o pueda ocasionar un peligro grave para la seguridad del transporte, sus usuarios, los medios o las instalaciones de todo tipo.

j) Realizar tareas relacionadas con la circulación de forma negligente o temeraria, bajo los efectos de bebidas alcohólicas con tasas superiores a las que reglamentariamente se establezcan, o de estupefacientes, psicotrópicos o cualquier otra sustancia de efectos análogos, que perturben o disminuyan las facultades psicofísicas del personal que presta sus servicios en el ámbito de la circulación ferroviaria.

k) La omisión, por el personal que presta sus servicios en el ámbito de la circulación ferroviaria, del deber de socorro en caso de necesidad o accidente.

l) La puesta en circulación de máquinas que incumplan las condiciones técnicas y de seguridad establecidas en la esta ley y en las normas de desarrollo.

m) La asignación de servicios al personal de conducción excediendo los tiempos máximos.

Sección segunda. Sanciones

Artículo 66. Sanciones

1. Las infracciones tipificadas en los artículos anteriores serán sancionadas:

a) Las leves, con multa de hasta 7.500 euros.

b) Las graves, con multa de 7.501 hasta 38.000 euros.

c) Las muy graves, con multa de 38.001 hasta 380.000 euros.

2. Las infracciones cometidas por el personal de conducción o circulación de las que sean directamente responsables serán sancionadas:

a) Las leves, con multa de hasta 3.000 euros.

b) Las graves, con multas desde 3.001 euros hasta 6.000 euros.

c) Las muy graves, con multas desde 6.001 euros hasta 15.000 euros.

En el caso de infracciones muy graves, podrá imponerse la sanción accesoria de revocación de la licencia administrativa, título habilitante, autorización de seguridad, certificado de seguridad, homologación, autorización o certificación y la consecuente inhabilitación temporal para el ejercicio de la actividad por un período máximo de un año. Y por la comisión de infracciones graves se podrá acordar la suspensión de las habilitaciones citadas durante un plazo máximo de seis meses.

En ambos casos podrá acordarse, por los mismos períodos, el precintado de la maquinaria y del material rodante con el que se haya realizado la actividad infractora.

En el cómputo del referido plazo no se tendrán en cuenta los períodos en que no haya sido posible realizar la actividad por haber sido suspendida cautelarmente, en su caso, la correspondiente licencia, título habilitante, autorización de seguridad, certificado de seguridad, homologación, autorización o certificación.

3. La competencia para el ejercicio de la potestad sancionadora corresponderá:

a) A la persona titular de la presidencia de la agencia, por infracciones graves y muy graves.

b) A la persona titular de la dirección general de la agencia, por infracciones leves.

4. En todos aquellos supuestos en que la persona interesada decida voluntariamente hacer efectiva la sanción antes de que transcurran los treinta días siguientes a la notificación del inicio del expediente sancionador, la cuantía pecuniaria de la sanción inicialmente propuesta se reducirá en un 30 por ciento.

El pago de la multa con anterioridad a que se dicte la resolución sancionadora implicará la conformidad con los hechos denunciados, la renuncia a formular alegaciones por parte de la persona interesada y la terminación del procedimiento, debiendo, no obstante, dictarse resolución expresa.

5. Las sanciones muy graves prescribirán a los tres años; las graves, a los dos años y las leves, al año. El plazo de prescripción de las sanciones comenzará a contarse desde el día siguiente a aquel en que hubiera adquirido firmeza la resolución por la que se imponga.

Interrumpirá la prescripción la iniciación, con conocimiento de la persona interesada, del procedimiento de ejecución, volviendo a transcurrir el plazo si dicho procedimiento estuviera paralizado durante más de un mes por causa imputable a la persona infractora.

Artículo 67. Graduación de las sanciones

1. Las sanciones deberán ser adecuadas a la gravedad del hecho constitutivo de la infracción. La graduación de la sanción considerará especialmente los siguientes criterios:

a) La repercusión social de la infracción, el riesgo para la vida y salud de las personas, la seguridad de las cosas o el medio ambiente.

b) La intencionalidad en la comisión de la infracción.

c) El grado de participación de la persona infractora.

d) La comisión de otra infracción de la misma naturaleza, en el período de los doce meses anteriores al hecho infractor, cuando así haya sido declarado por resolución firme en vía administrativa.

e) La circunstancia de haber procedido la persona infractora, por propia iniciativa, a remediar los efectos perniciosos de la infracción.

f) El carácter lucrativo de la infracción cometida para el sujeto infractor.

2. Cuando, como consecuencia de la infracción, se obtenga un beneficio cuantificable, la cuantía de la multa podrá incrementarse hasta alcanzar el triple del beneficio obtenido.

Sección tercera. Especialidades del procedimiento sancionador

Artículo 68. Caducidad

El plazo de caducidad del procedimiento será de doce meses, contados desde la fecha del acuerdo de iniciación.

Artículo 69. Medidas provisionales

1. Cuando se impute la comisión de infracciones calificadas como muy graves o graves, el órgano competente para resolver el procedimiento sancionador podrá acordar, de forma motivada, las medidas provisionales que estime oportunas para asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer, incluida la suspensión de la licencia administrativa, título habilitante, autorización de seguridad, certificado de seguridad, homologación, autorización o certificación, durante un plazo máximo equivalente al previsto para la caducidad del procedimiento. En ambos casos podrá acordar asimismo, en su caso, el precintado de la maquinaria y del material rodante con el que se haya realizado la actividad infractora. Todo ello de acuerdo con los principios de proporcionalidad, efectividad y menor onerosidad.

2. Antes de la iniciación del procedimiento administrativo, el órgano competente para iniciar o instruir el procedimiento, de oficio o a instancia de parte, en los casos de urgencia inaplazable y para la protección provisional de los intereses implicados, podrá adoptar de forma motivada las medidas provisionales que resulten necesarias y proporcionadas. Las medidas provisionales deberán ser confirmadas, modificadas o levantadas en el acuerdo de iniciación del procedimiento, que deberá efectuarse dentro de los quince días siguientes a su adopción, el cual podrá ser objeto del recurso que proceda.

3. Cuando, por aplicación de las medidas previstas en este artículo, pudiera verse afectada la continuidad o regularidad de la prestación de obligaciones de servicio público, la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària adoptará las medidas necesarias para garantizar su salvaguardia.

4. Las medidas de carácter provisional deberán ser proporcionales en cuanto a su intensidad y condiciones a los objetivos que se pretenden garantizar y podrán consistir en la suspensión de actividades, la prestación de fianzas, la paralización de obras, la clausura temporal de las infraestructuras afectadas, la retirada de material rodante o la suspensión temporal de los servicios. Si varían las circunstancias que dieron lugar a su adopción, las medidas podrán ser modificadas o dejadas sin efecto en cualquier momento de la tramitación del procedimiento sancionador.

5. En lo no previsto en esta ley y sus normas de desarrollo, serán de aplicación al procedimiento sancionador las normas del procedimiento administrativo común.

Artículo 70. Multas coercitivas

Con independencia de las sanciones que correspondan, la agencia podrá imponer multas coercitivas cuando prosiga la conducta infractora y no se atienda el requerimiento de cese de la misma, pudiendo reiterarlas por cada lapso de tiempo que sea suficiente para cumplir lo ordenado.

Las multas coercitivas no excederán, cada una de ellas, del 10 % de la sanción fijada para la infracción cometida ni, en su conjunto, el doble de dicha sanción.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera. Adscripción de personal de la Generalitat

1. El personal que preste servicios en órganos de la administración o entidades de la Generalitat, cuyas funciones pasen a ser desempeñadas por la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària, se adscribirá a esta, conservando la totalidad de los derechos que tuviera reconocidos, incluida la antigüedad.

2. La vinculación que pudiera tener con la función pública de la Generalitat el personal al que se refiere el párrafo anterior, no se verá alterada por su incorporación a la agencia, manteniéndose dicho personal en la misma situación administrativa en la que se encontraba en el momento de su adscripción.

3. El mismo régimen se aplicará al personal de la Generalitat que obtenga destino en la agencia, a través de los sistemas de provisión establecidos en la legislación de función pública.

Segunda. Presupuesto inicial de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària

Se autoriza al Consell para que apruebe el presupuesto del año en curso de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària, con carácter previo a su constitución efectiva e inicio de actividad, así como para que realice los ajustes presupuestarios necesarios para tal fin.

Tercera. Tiempos máximos de conducción en el transporte ferroviario y tranviario

1. Se considera tiempo de conducción aquel durante el cual el o la maquinista es el responsable de la conducción de un vehículo de tracción, con la exclusión de los tiempos previstos para la puesta en servicio (toma) y para la puesta fuera de servicio (deje).

Se considera tiempo de gestión de la circulación aquel en el que el o la agente de circulación está a cargo de un puesto de circulación, con la exclusión de los tiempos previstos para la puesta en servicio (toma) y para la puesta fuera de servicio (deje).

2. En relación con el tiempo de conducción y el tiempo de gestión de la circulación, en el transporte ferroviario y tranviario se establecen los siguientes límites:

a) El tiempo de conducción continuada y el tiempo de gestión de la circulación continuada no podrán exceder de cuatro horas, considerándose ésta finalizada cuando finalice la jornada laboral, se disfrute de una pausa mínima de 45 minutos o se disfrute de una pausa que equivalga a un porcentaje superior al 18,75 % del tiempo de conducción continuada.

b) El tiempo de conducción diaria y el tiempo de gestión de la conducción diaria no podrán exceder de ocho horas en período diurno, ni de siete horas en período nocturno, con independencia de la hora en que se produzca su inicio; dándose éste por finalizado cuando se disfrute de forma continuada y completa el descanso mínimo establecido por la correspondiente normativa laboral. En dicho tiempo se incluyen las pausas referidas en la letra anterior que no supongan interrupciones de la jornada laboral.

Sin embargo, en situaciones degradadas del servicio, los límites a la conducción continuada o diaria fijados en las letras a y b podrán ser rebasados por el tiempo estrictamente necesario para que las personas que efectúan la conducción concluyan su trayecto en los lugares previstos para el disfrute de su pausa o la finalización de su jornada, según proceda, garantizándose en esos supuestos el disfrute a continuación de los períodos mínimos de pausa

o de descanso entre jornadas correspondientes en relación con sus tiempos reales de conducción.

3. El descanso entre jornadas y el régimen de descanso en cómputo semanal se establecerán reglamentariamente, previa consulta con la representación sindical de las empresas operadores, con observancia de las prescripciones relativas al transporte ferroviario en la subsección tercera de la sección cuarta del capítulo II del Real decreto 1.561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo y la garantía de unas condiciones óptimas de seguridad en la circulación, salud laboral y conciliación de la vida familiar. En todo caso, las jornadas de trabajo continuadas se limitarán a siete días en ciclos diurnos y a cuatro días en ciclos nocturnos.

Cuarta. Coordinación en materia de seguridad

La conselleria competente en materia de infraestructuras y transportes y la conselleria competente en materia de seguridad civil y emergencias deben coordinar su actuación para prever, prevenir y eliminar o disminuir el riesgo de accidentes asociados a este tipo de instalaciones y servicios, favorecer la evacuación rápida y segura de las personas afectadas y facilitar la actuación de los equipos de intervención.

Quinta. Facultades psicofísicas del personal de conducción y circulación

1. A efectos de lo dispuesto en el artículo 44 de esta ley, se aplicará la legislación del Estado, en la que se establecen como tasas de alcoholemia máximas permitidas para la conducción de máquinas de transporte ferroviario las siguientes:

- Tasa de alcohol en sangre: 0,10 gramos por litro.

- Tasa de alcohol en aire espirado: 0,05 miligramos por litro.

2. Las tasas referidas en el apartado anterior serán, asimismo, de aplicación al personal de circulación ferroviaria que preste servicios en puestos de mando, control de tráfico centralizado, subestaciones, estaciones, terminales y cualesquiera otras dependencias y locales en los que se desarrollen trabajos relacionados con aquella.

3. En los programas formativos destinados a la obtención y el mantenimiento de los títulos habilitantes del personal de conducción o circulación, se incluirán contenidos acerca del conocimiento de estos aspectos: alcohol, drogas y sustancias psicoactivas y medicamentos. A su vez, las entidades ferroviarias fomentarán entre el citado personal, el uso responsable de medicamentos que pudieran alterar, perturbar o modificar sus facultades psicofísicas en el desempeño de sus funciones.

Sexta. Tramos de carácter tranviario

1. Tienen carácter tranviario los siguientes tramos de la red de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana en Alicante, los cuales están debidamente señalizados:

En el tramo AT-001 Luceros (incl.) - Benidorm (incl.), los siguientes subtramos:

- Entorno de la parada de Sangueta

- Entorno de la parada de La Isleta

- Entorno de la parada de Albufereta

- Entorno de la parada de Lucentum

- Entorno de la parada de Condomina

- Entorno de la parada de Campo de Golf

- Subtramo Costa Blanca (incl.) - entorno de la parada Les Llances

- Entorno de la parada de Fabraquer

- Entorno de la parada de Salesians

- Entorno de la parada de El Campello

- Subtramo Vila Joiosa (incl.) - Costera Pastor (incl.)

En el tramo AT-003 Conexión AT-001 - San Vicente del Raspeig (incl.), el siguiente subtramo:

- Entorno de la parada de Goteta - Sant Vicent del Raspeig (incl.)

El tramo AT-004 Conexión AT-001 - Puerta del Mar (incl.)

El tramo AT-005 Conexión AT-001 - bucle Lucentum /pl. La Coruña (incl.)

En el tramo AT-006 Talleres de El Campello - Conexión AT-001, el siguiente subtramo:

- Recinto de talleres de El Campello

El tramo AT-007 Talleres de La Marina - conexión AT-004

2. Tienen carácter tranviario los siguientes tramos de la red de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana en Valencia:

VT-013 Fira (incl.) / Lloma Llarga (incl.) / Mas del Rosari (incl.) - Empalme (incl.)

VT-014 Empalme - Primat Reig

VT-015 Primat Reig (incl.) - Benimaclet (incl.)

VT-016 Benimaclet - bucle de Dr. Lluch (incl.)

VT-017 Tossal del Rei (incl.) - conexión VT-014

VT-018 Marítim Serrería - Marina Reial Joan Carles (incl.)

VT-019 Conexión VT-018 - conexión VT-016

VT-023 Talleres de Tarongers, incluido conexión VT-016

Por orden de la persona titular de la conselleria competente en materia de transportes se especificarán los puntos extremos de los entornos de las paradas con explotación tranviaria.

Séptima. Reducción de pasos a nivel

El administrador de infraestructuras ferroviarias tomará las medidas necesarias para la progresiva reducción del número de pasos a nivel existentes así como para la mejora de las condiciones de seguridad en los subsistentes. Para ello, podrá redactar planes plurianuales de inversión específicos para pasos a nivel, que deberán contar con el informe favorable de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària.

Octava. Adaptación de los túneles existentes

En el plazo de un año desde la entrada en vigor de la ley, el administrador de infraestructuras ferroviarias elaborará un inventario de los túneles existentes en el que se hará constar el grado de adecuación de cada uno a los requerimientos de la presente ley y las consiguientes propuestas de actuación para cada uno de ellos. En el plazo de seis meses desde la recepción del inventario, la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària emitirá un informe que permita validar o corregir las propuestas para cada túnel. Las actuaciones así validadas serán objeto de programación y dotación presupuestaria para su realización por el administrador de infraestructuras ferroviarias.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera. Vigencia de la orden sobre normas de seguridad aplicables a los pasos a nivel en las líneas de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana

En tanto no sea sustituida por otra norma de igual o superior rango tramitada de acuerdo con esta ley, se mantiene la vigencia de la Orden de 1 de abril de 1996, del conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, de desarrollo del Decreto 37/1996, de 5 de marzo, del Gobierno Valenciano, sobre regulación de los pasos a nivel en las líneas de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana.

Segunda. Vigencia del reglamento general de circulación ferroviaria

En tanto no sea sustituida por otra norma de igual o superior rango tramitada de acuerdo con esta ley, se mantiene la vigencia de la Orden 7/2011, de 9 de noviembre, de la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, por la que se aprueba el Reglamento general de circulación de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, en todo lo que no se oponga a esta ley.

Tercera. Certificado de seguridad de la entidad Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana

En el plazo de seis meses contados desde la efectiva constitución de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària, Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana deberá solicitar el certificado de seguridad de entidad ferroviaria.

Los efectos de la obtención de ese certificado se atribuyen provisionalmente a dicha entidad desde la entrada en vigor de esta ley y hasta que se produzca la resolución correspondiente.

Disposición Transitoria Cuarta. Ejercicio de las funciones reservadas a la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària [5]

En tanto no quede constituida la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària, las funciones atribuidas a la misma en la Ley 7/2018, de 26 de marzo, de la Generalitat, de Seguridad Ferroviaria, serán asumidas por la persona titular de la Dirección General competente en materia de transporte, que podrá recabar para ello el asesoramiento de personal técnico especializado en seguridad de la circulación ferroviaria.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Única

Queda derogado el Decreto 37/1996, de 5 de marzo, del Gobierno Valenciano, sobre regulación de los pasos a nivel en las líneas de Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana.

Asimismo, quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en esta ley.

DISPOSICIONES FINALES

Primera. Título competencial

Esta ley se dicta al amparo de las competencias que corresponden a la Comunitat Valenciana, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 148.1.5.ª de la Constitución y en el artículo 49.1.15.ª, 49.3.14.ª, así como 49.4 del Estatuto de autonomía de la Comunitat Valenciana.

Segunda. Estatuto de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària

El estatuto de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària se aprobará en el plazo de tres meses desde la entrada en vigor de esta ley.

Tercera. Habilitación para el desarrollo normativo

1. Se habilita al Consell para que, mediante decreto, a propuesta de la persona titular de la conselleria competente en materia de transportes, pueda modificar el contenido de los distintos

[5] La Disposición Transitoria Cuarta se introduce por el artículo 103 de la **Ley 27/2018, de 27 de diciembre**, de medidas fiscales, de gestión administrativa y financiera y de organización de la Generalitat (DOGV núm. 8453 de 28.12.2018).

anexos de esta ley. Esta propuesta deberá contar con el informe favorable de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària.

2. El Consell y la persona titular de la conselleria competente en materia de transportes, en el ámbito de sus respectivas competencias, podrán dictar cuantas disposiciones sean precisas para el desarrollo, ejecución y cumplimiento de lo dispuesto en esta ley.

Cuarta. Entrada en vigor

La entidad pública Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana dispondrá de un plazo de doce meses para su adaptación a las determinaciones de la presente ley desde su entrada en vigor, que se producirá el día siguiente al de su publicación en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana*.

Por tanto, ordeno que todos los ciudadanos y todas las ciudadanas, tribunales, autoridades y poderes públicos a los que corresponda, observen y hagan cumplir esta ley.

València, 26 de marzo de 2018

El president de la Generalitat

XIMO PUIG I FERRER

ANEXO I
INDICADORES DE SEGURIDAD FERROVIARIA

1. En la evaluación de seguridad de las operaciones ferroviarias se atenderá a los siguientes indicadores:

1.1. INDICADORES RELATIVOS A ACCIDENTES

1.1.1. Número total y relativo (en relación con los kilómetros-tren) de accidentes y desglose según los tipos:

1. Colisiones

- Entre trenes o vehículos ferroviarios
- De tren con obstáculos dentro de gálibo
- De trenes o vehículos ferroviarios con vehículos de carretera o partes de estos en PN

2. Descarrilamientos de tren

3. Daños a personas por material móvil en movimiento

- Arrollamiento en PN
- Arrollamiento
- Daños a personas dentro del material móvil

4. Daños a personas por material móvil parado o sin intervención de material móvil

- Daños a personas al subir o bajar del tren (incluidos atrapamientos en puertas)
- Caídas a la vía

5. Incendio/humo significativo

- En el material rodante
- En la infraestructura

6. Otros

Se registrará cada accidente con arreglo al tipo de accidente primario, aun si las consecuencias del accidente secundario fueran más graves, por ejemplo, un incendio tras un descarrilamiento.

1.1.2. Número total y relativo (en relación con los kilómetros-tren) de personas heridas graves y víctimas mortales en conjunto y por tipo de accidente, desglosadas en las siguientes categorías:

- Personas viajeras
- Personal empleado o contratista
- Personas usuarias de PN o paso entre andenes
- Intrusas
- Otros

1.1.3. Número total y relativo (en relación con los kilómetros-tren) de suicidios o intentos de suicidio.

1.2. INDICADORES DE INCIDENTES O PRECURSORES DE ACCIDENTE

1.2.1. Número total y relativo (en relación con los kilómetros-tren) de incidentes y desglose según los tipos:

1. Rebases indebidos de señal

2. Talonamiento de agujas

3. Fallos relacionados con la infraestructura:

- Rotura de carril
- Deformación u otra desalineación de la vía

- Fallo de señalización
- Fallo en catenaria

4. Fallos relacionados con integridad del material móvil:
- Rotura de rueda en material móvil en servicio
- Rotura de eje de material móvil en servicio
- Fallo estructural en material móvil en servicio

5. Interceptación de vía

6. Intrusos en la vía

7. Humo/incendio no significativo

Todos los incidentes deberán ser notificados, ya den lugar o no a accidentes.

Si un incidente da lugar a un accidente, se notificarán ambos sucesos.

1.3. INDICADORES DE LA SEGURIDAD TÉCNICA DE LA INFRAESTRUCTURA

1. Porcentaje de vías en servicio con bloqueos automáticos

2. Número de pasos a nivel

3. Porcentaje de kilómetros que disponen de sistemas de protección de trenes, desglosados en sus diferentes tipologías:
- Aviso
- Aviso y parada automática
- Aviso y parada automática y supervisión discreta de la velocidad
- Aviso y parada automática y supervisión continúa de la velocidad

2. INDICADORES DE SEGURIDAD TRANVIARIA

2.1. INDICADORES DE ACCIDENTES

2.1.1. Número total y relativo (en relación con los km-tranvía × 106) de accidentes y desglose según los tipos:

1. Colisiones:
- Entre tranvías
- Con obstáculos dentro de gálibo (incluida catenaria)
- Con vehículos en un paso autorizado:
• Con víctimas
• Sin víctimas
- Con vehículos en un lugar distinto de un paso autorizado:
• Con víctimas
• Sin víctimas

2. Descarrilamientos

3. Daños a personas por material móvil en movimiento:
- Arrollamiento de peatón en paso autorizado
- Arrollamiento de peatón en sitio diferente de un paso autorizado
- Caídas de personas dentro del material móvil

4. Daños a personas por material móvil parado o sin intervención de material móvil:
- Daños a personas al subir o bajar del tren (incluidos atrapamientos en puertas)
- Caídas a la vía

5. Incendio/humo significativo:
- En material rodante

- En la infraestructura

6. Otros

Se registrará cada accidente con arreglo al tipo de accidente primario, aun si las consecuencias del accidente secundario fueran más graves, por ejemplo, un incendio tras un descarrilamiento.

En «vehículos» se incluyen las bicicletas.

2.1.2. Número total y relativo (en relación con los kilómetros-tren × 106) de personas heridas leves y graves y víctimas mortales en conjunto y por tipo de accidente, desglosadas en las siguientes categorías:

- Personas viajeras
- Personal empleado
- Personas usuarias de paso autorizado
- Otros

2.1.3. Número total y relativo (en relación con los kilómetros-tranvía) de suicidios e intentos de suicidio.

2.2. INDICADORES RELATIVOS A INCIDENTES O PRECURSORES DE ACCIDENTE

2.2.1. Número total y relativo (en relación con los kilómetros-tranvía × 106) de incidentes y desglose según los tipos:

1. Rebases indebidos de señales tranviarias

2. Rebases indebidos de señales viarias

3. Talonamientos (puede ser consecuencia del rebase previo de una señal tranviaria)

4. Interceptación de vía. Presencia de obstáculos dentro del gálibo pero que no ha llegado a causar una colisión:

a) Obstáculos propios

b) Obstáculos externos (se incluirán los animales en plataforma de vía)

c) Personas en vía ajenas al sistema. Caminando o utilizando medios de desplazamiento ligeros (bicicletas, motocicletas, patinetas, patines)

5. Fallos relacionados con la infraestructura:

- Rotura de carril
- Deformación o desalineación de la vía
- Fallo de señalización tranviaria
- Fallo de señalización viaria
- Fallo en catenaria

6. Fallos relacionados con la integridad del material móvil:

- Rotura de rueda en material móvil
- Rotura de eje en material móvil
- Fallo estructural en el material móvil

7. Actuaciones de FU (frenados de urgencia):

a) Frenos de urgencia voluntarios

b) Frenos de urgencia por incumplimiento del ciclo o del accionamiento del sistema de hombre muerto

c) Frenos de urgencia por fallos del sistema de vigilancia automática, fallos de puertas, tiradores de emergencia y otros

8. Incendio/humo no significativo

3. DEFINICIONES

Accidente: un suceso repentino, no deseado ni intencionado, o una cadena de sucesos de ese tipo, de consecuencias perjudiciales; los accidentes se dividen en las siguientes categorías:

colisiones, descarrilamientos, daños causados a personas por material rodante, incendios y otros.

Incidente: cualquier incidencia, distinta de un accidente, asociada al funcionamiento de los trenes y que afecte a la seguridad de funcionamiento.

Persona muerta: cualquier persona fallecida inmediatamente o de resultas de un accidente, salvo los suicidios. En el caso de no disponer de información, será considerado como herido grave.

Persona herida grave: cualquier persona herida que haya estado hospitalizada más de veinticuatro horas como resultado de un accidente, salvo los intentos de suicidio.

Persona herida leve: cualquier herido no considerado como grave.

Víctima: cualquier persona fallecida o herida de resultas de un accidente.

Colisión entre trenes o vehículos ferroviarios: choque frontal, alcance por detrás o colisión lateral entre una parte de un tren o tranvía y una parte de otro vehículo ferroviario, o con material rodante de maniobras.

Colisión de tren con un obstáculo dentro del gálibo: colisión entre una parte de un tren o tranvía y objetos fijos o temporalmente presentes en la vía férrea o cerca de esta (excepto en los PN o pasos autorizados), incluida una colisión con las líneas aéreas de contacto.

Colisión de tren con vehículo de carretera o partes de estos en PN: colisión en un paso a nivel en la que está implicado, al menos, un tren o vehículo ferroviario y uno o varios vehículos de carretera o partes de los mismos u objetos unidos al vehículo o desprendidos del mismo.

Colisión de tranvía con vehículo: colisión entre una parte de un tranvía y un vehículo del tráfico de carretera, incluida la bicicleta, bien sea en un paso autorizado o fuera de él.

Descarrilamiento de tren o tranvía: toda situación en la cual se sale de los raíles al menos una rueda de un tren o del tranvía sin que derive en colisión.

Arrollamiento en PN: personas alcanzadas por un tren o una parte del mismo como persona usuaria de un paso a nivel, incluidos los pasos entre andenes.

Arrollamiento: personas alcanzadas por un tren o una parte del mismo en sitio diferente a un PN o paso entre andenes, incluidos los arrastres por atrapamientos en puertas.

Accidente en paso autorizado: todo accidente en un paso a nivel en el que está implicado al menos un vehículo tranviario y uno o varios vehículos de carretera, otras personas usuarias del paso, como peatones, u otros objetos temporalmente presentes en la vía férrea o cerca de esta, si han sido perdidos por un vehículo de carretera o una persona usuaria del paso.

Arrollamiento de peatón en paso autorizado: accidente causado a una o varias personas que son alcanzadas, en un paso autorizado, por un vehículo tranviario en movimiento, o una parte del mismo, o por un objeto unido al vehículo o que se ha desprendido del mismo.

Arrollamiento de peatón en sitio diferente de un paso autorizado: accidente causado a una o varias personas que son alcanzadas, en un lugar distinto de un paso autorizado, por un vehículo tranviario en movimiento, o una parte del mismo, o por un objeto unido al vehículo o que se ha desprendido del mismo.

Incendio/humo en material rodante: cualquier incendio o explosión de un tren en un trayecto, incluidas las estaciones de salida y llegada.

Incendio/humo en la infraestructura: cualquier incendio o explosión en la infraestructura ferroviaria, si esta afecta al servicio ferroviario.

Significativo: con al menos una persona muerta o herida grave, o se produzcan graves daños (superiores a 150.000 euros) en material móvil o instalaciones o interrupciones graves del tráfico (interrupciones del servicio ferroviario de, al menos, una hora).

Otro tipo de accidente: todo accidente que no pueda ser englobado en las definiciones anteriores pero afecte al servicio ferroviario.

Daños a personas al subir o bajar del tren: Personas accidentadas al subir o bajar del tren con este parado, incluidos los atrapamientos en puertas.

Caídas a la vía: personas accidentadas al caer a la vía desde los andenes.

Rebases indebidos de señal (tren): cualquier situación en que una parte cualquiera del tren rebase un movimiento autorizado. Se entenderá rebasado un movimiento autorizado el hecho de pasar:

- Una señal luminosa que ordene parada

- El fin de una autorización de movimiento relacionado con la seguridad señalado por un sistema de protección de trenes

- Un cartel de parada o señales manuales

- Un punto de parada comunicado mediante autorización verbal o escrita

No se incluyen los casos en que, por cualquier motivo, la señal no pasa a situación de peligro con tiempo suficiente para que la reacción del o de la maquinista pueda parar el tren antes de la señal.

Talonamiento de agujas: cuando no exista un rebase de señal previo al talonamiento.

Rotura de carril: cualquier carril separado en varias piezas o cualquier carril con desprendimiento en la superficie de rodadura de más de 50 mm de longitud y más de 10 mm de profundidad.

Deformación u otra desalineación de vía: cualquier fallo relacionado con la continuidad y geometría de vía que suponga dejar la misma fuera de servicio o una restricción inmediata de velocidad.

Fallo de señalización (tren): cualquier fallo del sistema de señalización que dé lugar a aspectos de señalización menos restrictivos que los programados.

Persona usuaria de paso autorizado: cualquier persona que utiliza un paso autorizado para cruzar una línea tranviaria en cualquier medio de transporte o a pie.

Rebases de señales (tranvías): se considerará rebase siempre que el extremo del vehículo en dirección al sentido de circulación sobrepase la línea transversal imaginaria a la altura de la cabeza de la señal. Independientemente que sea detectado o no por el sistema de control del enclavamiento. Se incluyen los rebases cometidos por vehículos encarrilados de mantenimiento.

Fallo de señalización tranviaria o viaria: se constata tanto si la señal queda apagada en cualquiera de sus aspectos como si muestra un aspecto distinto al que debería mostrar según la lógica del sistema.

Freno de urgencia voluntario: FU accionado por el conductor para evitar una colisión, arrollamiento o rebase de señal. No se incluirán en este apartado los supuestos en que erróneamente se sobrepase la posición de freno máximo de servicio. Los frenos de urgencia contabilizados solo computarán cuando el vehículo esté en servicio comercial con pasajeros. Se excluyen los desplazamientos en vacío y en cocheras.

Rotura de rueda en material móvil rodante en servicio: cualquier rotura que afecte a la rueda, creando un riesgo de accidente.

Rotura del eje de material móvil en servicio: cualquier rotura que afecte al eje, creando un riesgo de accidente.

Fallo estructural en material móvil en servicio: cualquier rotura en elemento estructural del material móvil creando riesgo de accidente.

Interceptación de vía: cualquier obstáculo que impida la normal circulación por la vía, creando un riesgo de accidente.

Personas intrusas en la vía: cualquier persona que se halle en una vía en servicio, pese a no estar autorizada su presencia, creando un riesgo de accidente.

Sistemas de protección de trenes: sistema que ayuda a garantizar el respeto de las señales y de las limitaciones de velocidad:

Aviso

Aviso y parada automática

Aviso y parada automática y supervisión discreta de la velocidad

Aviso y parada automática y supervisión continua de la velocidad.

Aviso: proporciona aviso automático al o a la maquinista.

Aviso y parada automática: proporciona aviso automático al maquinista y parada automática al pasar una señal en posición de peligro.

Aviso y parada automática y supervisión discreta de la velocidad: protección de los puntos de peligro, entendiéndose por «supervisión discreta de la velocidad» la supervisión de la velocidad en determinados tramos (trampas de velocidad) al aproximarse a una señal.

Aviso y parada automática y supervisión continua de la velocidad: protección de los puntos de peligro, con indicación continua de la velocidad máxima permitida en todos los tramos de la línea y la garantía de un respeto. Solo este tipo se considera un sistema de protección automática de trenes.

ANEXO II
PASOS A NIVEL

Primero. Adquisición de los terrenos necesarios para las obras de supresión, protección o mejora de pasos a nivel, y control preventivo municipal. Será de aplicación el artículo 21 en todos los proyectos de supresión de pasos a nivel, los de permeabilización del ferrocarril y los de obras necesarias para la reordenación, concentración y mejora de los pasos a nivel y de sus accesos, incluida la mejora de su visibilidad. [6]

Segundo. Supuestos de establecimiento de nuevos pasos a nivel

Con carácter excepcional y por causas justificadas podrá autorizarse el establecimiento de nuevos pasos a nivel en los siguientes supuestos:

a) Con carácter provisional y por el tiempo estrictamente preciso para atender la finalidad de que se trate.

b) Con carácter no provisional, en las actuales líneas, en sus modificaciones o en las que se proyecten de nueva planta, solo cuando la línea sea de carácter ferroviario urbano y, no resultando posible o conveniente técnicamente la construcción de un paso a distinto nivel, se justifique suficientemente este extremo y la necesidad de apertura de un paso a nivel de acuerdo con los requerimientos de permeabilidad transversal del trazado ferroviario y la mejora sustancial del tráfico en el área de influencia.

c) Con carácter no provisional, cuando se trate de un traslado de un paso a nivel existente que no implique deterioro de la seguridad y se justifique su necesidad por la mejora sustancial del tráfico en el área de influencia. Este traslado tendrá el carácter de clausura del paso a nivel existente y apertura del nuevo paso aun cuando mantenga sus claves identificativas y su denominación.

Tercero. Supresión de pasos a nivel

1. Líneas de carácter ferroviario interurbano:

a) Los proyectos de duplicación de vía o de variante de trazado de las actuales líneas incluirán la supresión de los pasos a nivel existentes en el tramo afectado.

b) En aquellos tramos de línea en los que la distancia entre pasos a nivel sea igual o inferior a 500 metros, medidos a lo largo de la vía entre los ejes de la carretera o camino de cada paso a nivel, deberá procederse a la concentración de los mismos en un solo paso a nivel o, preferentemente, a distinto nivel, enlazándolos entre sí mediante los caminos que resulten necesarios, con la mayor urgencia que permita la disponibilidad de los medios existentes.

c) La construcción de un paso a distinto nivel conllevará la clausura de todos los pasos a nivel que aquel sustituya.

2. Líneas de carácter ferroviario urbano:

Se aplicará lo dispuesto en el número 1 precedente, salvo que razones urbanísticas, constructivas o de tráfico, suficientemente motivadas, justifiquen la imposibilidad de su cumplimiento o la conveniencia del mantenimiento de los pasos a nivel.

Cuarto. Incidencia en pasos a nivel de nuevas urbanizaciones y equipamientos

1. La construcción de nuevas urbanizaciones, polígonos industriales, grandes superficies comerciales, centros o establecimientos tales como hospitales, centros deportivos, docentes, culturales u otros equipamientos equivalentes, implicará la obligación de construir un cruce a distinto nivel y, en su caso, la supresión del paso a nivel preexistente:

[6] El apartado primero del anexo II se modifica por la disposición final tercera del **Decreto 272/2019, de 27 de diciembre, del Consell**, de aprobación del Estatuto de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària (DOGV núm. 8726 de 27.01.2020).

a) Cuando el acceso a aquellos equipamientos conlleve la necesidad de cruzar una línea de carácter ferroviario por donde no exista un paso a nivel.

b) Cuando el incremento del tráfico por un paso a nivel existente que se genere como consecuencia de aquellas urbanizaciones o equipamientos, modifique significativamente las condiciones de vialidad de aquel paso a nivel.

2. Los promotores de las urbanizaciones o equipamientos presentarán, en la dirección general competente en materia de transportes, un proyecto específico de los accesos a los mismos, que incluirá los aspectos de parcelación, red viaria y servicios urbanos que incidan sobre las zonas de dominio público, servidumbre y afección del ferrocarril y, en particular, un estudio de la incidencia del tráfico en el paso a nivel.

El proyecto precisará del informe vinculante de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària y de la aprobación de la Dirección General, que podrá determinar las medidas que proceda incorporar al mismo.

Será de cuenta del promotor de la urbanización o equipamiento el coste de construcción del cruce a distinto nivel y, en su caso, la supresión del paso a nivel preexistente, así como la obtención de la autorización o licencia que, en su caso, corresponda otorgar al ayuntamiento u otros organismos.

Quinto. Pasos a nivel peatonales

No se autorizará la apertura de nuevos pasos a nivel peatonales excepto:

a) Cuando en un paso a nivel la vía de cruce disponga de aceras peatonales separadas del tráfico rodado, podrá autorizarse la modificación del paso a nivel en el sentido de permitir la continuidad de las aceras, dotándolas de la adecuada señalización de aviso de la proximidad del tren en combinación con el sistema de protección del paso a nivel.

b) Cuando se trate de la conversión de un paso a nivel en paso a nivel peatonal.

c) Cuando se trate de la prolongación de pasos entre andenes, en las actuales líneas, en sus modificaciones o en las que se proyecten de nueva planta, solo cuando no resultando posible o conveniente técnicamente la construcción de un paso a distinto nivel, se justifique suficientemente este extremo y la necesidad de permeabilización a través del paso entre andenes por la mejora sustancial del tráfico peatonal en el área de influencia.

d) Con carácter excepcional, en los supuestos y con los requisitos establecidos en el artículo 27.2 de la ley y apartado segundo de este anexo. [7]

Esta autorización requerirá de la confección previa de un informe vinculante de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària.

Sexto. Coste del establecimiento de cruces a distinto nivel o mejora de pasos a nivel

El coste ocasionado por las obras de establecimiento de nuevos cruces a distinto nivel o las de instalación y mejora de sus necesarias protecciones, en los pasos a nivel subsistentes, correrá a cargo del organismo o entidad que las promueva.

Séptimo. Modificación de los pasos a nivel

A solicitud del administrador de infraestructuras ferroviarias autonómica, del operador, del ayuntamiento afectado o del organismo titular de la carretera o camino, la dirección general competente en materia de transportes podrá autorizar la modificación de un paso a nivel cuando se trate de mejorar las condiciones de vialidad en la carretera o en el ferrocarril. En cualquier caso, el paso a nivel resultante deberá estar dotado del adecuado sistema de protección de acuerdo con lo que se establezca en las disposiciones de desarrollo de esta ley. Esta autorización requerirá de la confección previa de un informe vinculante de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària.

[7] El subapartado d) del apartado quinto del anexo II se modifica por la disposición final tercera del **Decreto 272/2019, de 27 de diciembre, del Consell**.

Octavo. Pasos a nivel de uso particular

1. Queda prohibido la apertura de nuevos pasos a nivel de uso exclusivamente particular.

2. Los pasos a nivel existentes de uso particular pasan a tener consideración de paso a nivel ordinario, quedando sin efecto las condiciones de la autorización que permitieron su apertura.

ANÁLISIS JURÍDICO

Esta disposición afecta a:

DEROGA A :

- **DECRETO 37/1996, de 5 de marzo, del Gobierno Valenciano, sobre regulación de los pasos a nivel en las líneas de Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana. (DOGV núm. 2708 de 13.03.1996) Ref. Base Datos 0435/1996**

Esta disposición está afectada por:

MODIFICADA POR:

- **LEY 27/2018, de 27 de diciembre, de medidas fiscales, de gestión administrativa y financiera y de organización de la Generalitat. [2018/12241] (DOGV núm. 8453 de 28.12.2018) Ref. Base Datos 011731/2018**
- **DECRETO 272/2019, de 27 de diciembre, del Consell, de aprobación del Estatuto de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària. [2020/630] (DOGV núm. 8726 de 27.01.2020) Ref. Base Datos 000790/2020**
- **DECRETO LEY 9/2020, de 3 de julio, del Consell, de medidas urgentes en los ámbitos de seguridad ferroviaria, de puertos de titularidad de la Generalitat y del taxi. [2020/5278] (DOGV núm. 8851 de 07.07.2020) Ref. Base Datos 005139/2020**
- **LEY 3/2020, de 30 de diciembre, de la Generalitat, de medidas fiscales, de gestión administrativa y financiera y de organización de la Generalitat 2021. [2020/11362] (DOGV núm. 8987 de 31.12.2020) Ref. Base Datos 010710/2020**
- **LEY 8/2022, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, de gestión administrativa y financiera, y de organización de la Generalitat [2022/12993] (DOGV núm. 9501 de 30.12.2022) Ref. Base Datos 012153/2022**