

Versió vigent: 01.01.2023 -

Llei 7/2018, de 26 de març, de la Generalitat, de seguretat ferroviària.

(DOGV núm. 8263 de 28.03.2018)

ÍNDEX

Preàmbul

TÍTOL I. Disposicions generals

TÍTOL II. De l'entitat responsable de la seguretat ferroviària

CAPÍTOL I. Disposicions generals

CAPÍTOL II. Organització

TÍTOL III. Del sistema ferroviari autonòmic

CAPÍTOL I. Descripció

CAPÍTOL II. Subsistemes de naturalesa estructural

Secció primera. Subsistema d'infraestructura

Secció segona. Subsistema de passos a nivell

Secció tercera. Subsistema d'energia

Secció quarta. Subsistema de control-comandament i senyalització en terra i a bord

Secció cinquena. Subsistema de material rodant

CAPÍTOL III. Subsistemes de naturalesa funcional

Secció primera. Subsistema de manteniment

Secció segona. Subsistemes d'exploatació i gestió de trànsit i de persones usuàries

CAPÍTOL IV. Règim del personal adscrit a la circulació ferroviària

TÍTOL IV. Certificació de seguretat

CAPÍTOL I. El certificat de seguretat i el seu contingut

CAPÍTOL II. Sol·licitud i vigència del certificat de seguretat

CAPÍTOL III. Revocació del certificat de seguretat

TÍTOL V. Investigació i notificació d'accidents i incidents

TÍTOL VI. Règim d'inspecció, supervisió i sanció

CAPÍTOL I. Inspecció i supervisió de la seguretat ferroviària

CAPÍTOL II. Règim sancionador**Secció primera. Infraccions****Secció segona. Sancions****Secció tercera. Especialitats del procediment sancionador****DISPOSICIONS ADDICIONALS****DISPOSICIONS TRANSITÒRIES****DISPOSICIÓ DEROGATÒRIA ÚNICA****DISPOSICIONS FINALS****ANNEX I. Indicadors de seguretat ferroviària****ANNEX II. Passos a nivell**

Sia notori i manifest a tots els ciutadans i totes les ciutadanes que les Corts han aprovat i jo, d'acord amb el que estableixen la Constitució i l'Estatut d'Autonomia, en nom del rei, promulgue la llei següent:

PREÀMBUL**I**

Aquesta llei està inclosa en el Pla normatiu de l'administració de la Generalitat per a 2017 i es dicta en compliment de la Resolució del Ple de 3 de juliol de 2015 de les Corts, relativa a una proposició no de llei tramitada en relació amb el greu accident ocorregut el 3 de juliol de l'any 2006 en la línia 1 de Metrovalència.

II

Es parteix com a referència de la Directiva 2004/49/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 29 d'abril de 2004, sobre la seguretat dels ferrocarrils comunitaris, per la qual es modifiquen la Directiva 95/18/CE del Consell, sobre concessió de llicències a les empreses ferroviàries, i la Directiva 2001/14/CE, relativa a l'adjudicació de la capacitat d'infraestructura ferroviària, aplicació de cànon per la seua utilització i certificació de seguretat, suposa un canvi qualitatiu en l'enfocament de la seguretat ferroviària.

Aquest nou plantejament amplia el concepte de seguretat contemplant els diversos elements, endògens i exògens, que incideixen en les operacions de transport ferroviari, reforçats amb mesures de prevenció, de control i de disciplina orientades a la contínua revisió i millora dels paràmetres de seguretat.

La Directiva (UE) 2016/798 del Parlament Europeu i del Consell, d'11 de maig de 2016, sobre la seguretat ferroviària, deroga la Directiva 2004/49/CE esmentada amb efectes a partir del 16 de juny de 2020, sense perjudici de les obligacions dels Estats membres relatives a les dates d'incorporació al dret intern i aplicació de les directives que figuren en el seu annex IV, part B.

III

La Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, arreplega les orientacions de la Directiva 2004/49/CE, però el seu àmbit d'aplicació es limita a la xarxa ferroviària d'interès general.

D'altra banda, la Directiva 2004/49 i la Directiva (UE) 2016/798 permeten excloure de la seua aplicació de forma expressa els metros, tramvies i altres sistemes de ferrocarril lleuger, que ha sigut l'opció triada en la seua transposició a l'ordenament jurídic espanyol.

El sistema ferroviari valencià es trobava, per tant, amb la doble limitació consistent en l'absència de legislació pròpia sobre seguretat i l'exclusió de l'aplicació de la directiva.

IV

D'acord amb l'article 49 de l'Estatut d'autonomia de la Comunitat Valenciana, en els apartats 1.15 i 3.14, respectivament, la Generalitat té competència exclusiva en matèria de ferrocarrils, sense perjudici del que disposa el número 21 de l'apartat 1 de l'article 149 de la Constitució, i en matèria de protecció civil i seguretat pública. I segons l'apartat 4 del mateix article 49 de l'Estatut d'autonomia, li correspon, alhora, el desplegament i execució de la legislació de la Unió Europea a la Comunitat Valenciana, en aquelles matèries que siguen de la seua competència.

V

La iniciativa legislativa s'ha ajustat als principis de bona regulació previstos en l'article 129 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.

En aquest sentit, aquesta llei es justifica per una raó d'interès general després del greu accident de la línia 1 de Metrovalència ocorregut el 3 de juliol de 2006, que va causar quarantatres víctimes mortals i quaranta-set ferits. Així, les Corts Valencianes van aprovar instar el Consell de la Generalitat a crear un organisme independent que vetlle per la seguretat del sistema de transport ferroviari i tramviari de competència de la Generalitat, generar amb això un entorn de certesa i seguretat jurídiques, i implementar les condicions de seguretat del sistema i la transparència en la investigació dels accidents.

Així mateix, amb la finalitat de respondre al repte d'adaptar de forma clara i senzilla a aquest àmbit específic les exigents previsions del model europeu que, entre altres aspectes, requereix la implantació en les entitats ferroviàries d'un sistema de gestió de la seguretat ferroviària operacional, com a requisit necessari per a l'obtenció del certificat de seguretat que li permeta l'exercici de l'activitat.

En coherència amb el model europeu d'assignació de responsabilitat en matèria de seguretat, la llei crea l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària com a autoritat responsable en els termes que preveu la directiva esmentada i la dota de personalitat jurídica i patrimoni propis així com d'independència per al compliment dels seus fins.

Això permetrà avançar en una major eficàcia i transparència, en delimitar la seua específica comesa i autonomia de les entitats gestores de la infraestructura, la planificació i logística del transport públic.

Es tracta, en definitiva, de dotar el sistema ferroviari autònom d'un eficaç i eficient mecanisme de prevenció, però també de supervisió, investigació i contínua correcció, i d'establir objectius directes i evitar per a això càrregues innecessàries i accessòries. La seguretat no pot descansar exclusivament en el factor humà. Les entitats ferroviàries han d'estar compromeses amb la creació d'una cultura positiva de seguretat i han de promoure tant un entorn de confiança en què s'anima el personal a proporcionar informació essencial relacionada amb la seguretat i es tracten les errades de manera justa, com un conjunt de valors, normes, actituds i pràctiques de la respectiva organització, compromesa en la minimització de l'exposició al risc de treballadors i usuaris.

Atesos els aspectes considerats, el rang normatiu resulta proporcional, perquè és un instrument adequat la seua regulació per llei i permet el seu posterior desplegament reglamentari.

VI

D'altra banda, es crea la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris com a òrgan col·legiat permanent d'investigació tècnica d'accidents i incidents significatius que es produïsquen en la circulació ferroviària.

La composició de la comissió respondrà al prestigi i qualificació professional en el sector ferroviari, amb sotmetiment del seu nomenament a l'acceptació o veto de Les Corts i un mecanisme de cooptació per a l'elecció de la persona que la presidisca.

VII

La llei consta de sis títols, vuit disposicions addicionals, tres disposicions transitòries, una disposició derogatòria i quatre disposicions finals.

El títol I de la llei, que porta per títol «Disposicions generals», delimita l'objecte i l'àmbit d'aplicació de la llei així com el concepte i abast de la seguretat ferroviària, definicions legals i principis fonamentals.

El títol II regula la creació de l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària i els seus aspectes fonamentals.

En el títol III es regula l'estructura del sistema ferroviari de la Comunitat Valenciana, classificat en dos tipus de subsistemes atenent el seu caràcter estructural o funcional, per a la determinació de les seues específiques exigències de seguretat.

S'estableix, així mateix, el règim de seguretat aplicable al personal adscrit a la circulació ferroviària.

El títol IV regula el certificat de seguretat que les entitats ferroviàries hauran d'obtenir amb caràcter previ i necessari per a la prestació de qualsevol servei ferroviari.

El control de la seguretat ferroviària afronta els aspectes de prevenció, investigació i correcció i aborda de forma diferenciada la investigació d'accidents i notificació d'incidents en el títol V; i el règim disciplinari de la seguretat en el títol VI, que al seu torn comprèn la inspecció i supervisió, el règim sancionador i la previsió de mesures no sancionadores per al compliment efectiu de la norma.

Finalment s'arreglen una sèrie de disposicions addicionals, transitòries i finals la finalitat de les quals és contemplar aquelles situacions que permetran una correcta aplicació de la llei.

La llei es complementa amb dos annexos que regulen diversos aspectes per a la seua eficàcia immediata, sense perjudici de l'habilitació reglamentària per al seu desplegament i contínua adaptació pel Consell. Es tracta així de dotar la nova agència de les necessàries eines inicials per a la posada en marxa de les seues funcions.

TÍTOL I DISPOSICIONS GENERALS

Article 1. Objecte

1. L'objecte d'aquesta llei és l'establiment de normes i procediments de caràcter preventiu i correctiu, destinats a promoure la seguretat ferroviària en l'àmbit de competències de la Comunitat Valenciana, sense perjudici de les competències que corresponguen a l'administració general de l'Estat.

2. A l'efecte, aquesta llei regula:

a) L'exercici de competències que, d'acord amb la Constitució i l'Estatut d'autonomia de la Comunitat Valenciana, corresponen a la Generalitat en matèria de seguretat de la circulació ferroviària.

b) La creació d'una autoritat responsable, com a organisme regit pels principis d'independència i transparència, amb funcions d'autorització, supervisió i investigació dels aspectes relacionats

amb la seguretat dels sistemes ferroviaris de competència autonòmica, la circulació ferroviària, l'entrada en servei del material rodant, els administradors d'infraestructures i operadors, així com la formació, habilitació i certificació del personal relacionat amb la seguretat de la circulació.

- c) L'establiment de mètodes, objectius i indicadors de seguretat, així com mecanismes d'avaluació de riscos.
- d) El règim d'infraccions i sancions.

Article 2. Àmbit d'aplicació

Aquesta llei s'aplica al sistema ferroviari de competència de la Generalitat i comprèn els requisits en matèria de seguretat del sistema en el seu conjunt, inclosa la gestió en condicions de seguretat de la infraestructura i de les operacions de trànsit i la interacció entre les distintes entitats ferroviàries així com amb altres agents.

Ha de garantir-se que la gestió del risc abaste el sistema pròpiament dit, a més dels subsistemes existents, per a la determinació de les seues característiques i condicions específiques amb incidència en la seguretat. Amb aquesta finalitat es contemplarà la integració dels factors humans en cadascun dels subsistemes i la interacció entre aquests.

Article 3. Concepte i abast de la seguretat ferroviària

A l'efecte d'aquesta llei i la normativa que la desenvolupa, per seguretat ferroviària s'entén el conjunt de mesures i el desenvolupament de les activitats dirigides a l'anàlisi, prevenció i correcció dels riscos inherents al transport ferroviari, des del punt de vista operacional.

L'entitat responsable de la seguretat ferroviària desenvoluparà una metodologia per a l'avaluació i valoració dels riscos associats a l'operació ferroviària.

Article 4. Definicions legals i classificació de línies del sistema ferroviari ¹

1. A l'efecte d'aquesta llei i en concordança amb el que es disposa en la Directiva 2004/49/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 29 d'abril de 2004, sobre seguretat dels ferrocarrils comunitaris (Directiva de seguretat ferroviària) i en la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, s'aplicaran les definicions següents:

a) Sistema ferroviari: La totalitat dels subsistemes corresponents a àmbits estructurals (infraestructura, passos a nivell, energia, control i comandament i senyalització en terra i a bord, i material rodant) i funcionals (explotació i gestió del trànsit, manteniment i persones usuàries), així com la seua integració en el sistema en conjunt, incloent-hi els elements relacionats amb el factor humà.

A l'efecte de la present llei, el sistema ferroviari de competència de la Generalitat està constituït pel conjunt d'elements necessaris per a realitzar qualsevol tipus de transport guiat per carrils metàl·lics que siguin titularitat de la Generalitat, amb l'excepció de les instal·lacions destinades al transport de mercaderies en exclusiva.

b) Infraestructura ferroviària: La totalitat d'elements que formen part de les vies principals i de les de servei i ramals de desviació, com ara els terrenys, les estacions, els depòsits i els tallers de material ferroviari, els carregadors, les obres civils, els passos a nivell, els camins de servei, les senyalitzacions, l'enllumenat, les telecomunicacions i tot tipus d'equipament fix necessari per a garantir la seguretat i la continuïtat en les operacions ferroviàries.

c) Administrador de la infraestructura: Qualsevol organisme o empresa que s'encarregue principalment de la instal·lació i el manteniment de la infraestructura ferroviària, o de part d'aquesta, fet que també podrà incloure la gestió dels sistemes de control i seguretat de la infraestructura. Les funcions de l'administrador de la infraestructura es desenvoluparan en els termes que estableix la Llei 6/2011, d'1 d'abril, de la Generalitat, de mobilitat de la Comunitat Valenciana, i podran assignar-se a diferents organismes o empreses.

¹ L'article 4 es modifica per l'article 227 de la **Llei 8/2022, de 29 de desembre**, de mesures fiscals, de gestió administrativa i financera, i d'organització de la Generalitat (DOGV núm. 9501 de 30.12.2022).

d) Operador ferroviari: Qualsevol empresa, pública o privada, l'activitat de la qual consistisca a prestar serveis de transport de mercaderies o persones per ferrocarril, i haurà de ser aquesta empresa en tot cas qui aporte la tracció; s'inclouen també les empreses que aporten únicament la tracció.

e) Entitat ferroviària: Qualsevol operador ferroviari o administrador de la infraestructura, així com qui tinga les característiques i les atribucions d'ambdues simultàniament.

f) Autoritat responsable de la seguretat: L'organisme autonòmic encarregat de les funcions relatives a la seguretat ferroviària de conformitat amb aquesta llei.

g) Sistema de gestió de seguretat (SGS): Consisteix en l'organització, les mesures i els procediments establits per un administrador d'infraestructures o un operador ferroviari per a garantir la gestió de les seues operacions en condicions de seguretat. Sense perjudici de les facultats de l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària, el SGS servirà de suport a la presa de decisions estratègiques basada en dades objectives.

h) Normes autonòmiques de seguretat: Totes les normes que continguen requisits tècnics o de seguretat ferroviària establits en l'àmbit autonòmic i aplicables a les entitats ferroviàries o a tercers, amb independència de l'organisme que les emeta.

i) Maquinista: Agent conductor d'un vehicle ferroviari o tramviari.

j) Seguretat operacional: Conjunt de mesures i el desenvolupament d'activitats destinats a minimitzar els riscos de les operacions necessàries per a dur a terme el transport ferroviari.

k) Pas a nivell: A l'efecte del que es disposa en aquesta llei, tindrà la consideració de pas a nivell l'encreuament a la mateixa altura entre una línia de caràcter ferroviari i una via destinada al trànsit rodat i, si és el cas, també de vianants; i de pas a nivell per als vianants, l'encreuament a la mateixa altura entre una línia de caràcter ferroviari i una via o vorera d'ús exclusivament per als vianants, sense trànsit rodat. S'exceptuen els casos en què la via d'encreuament, de trànsit rodat o per als vianants, estiga adscrita exclusivament al mateix servei ferroviari.

En les línies o els trams de línia de caràcter tramviari, fins i tot havent-hi encreuaments entre aquestes circulacions i els trànsits rodats o per als vianants, aquests encreuaments no tindran la consideració de pas a nivell o pas a nivell per als vianants, a l'efecte del que s'estableix en aquesta llei.

l) Actuacions de permeabilització del ferrocarril: Són les que permeten millorar les condicions de comunicació entre tots dos costats del ferrocarril per la seua afectació positiva al trànsit rodat o per als vianants en les proximitats. La seua funció de redistribució d'aquests trànsits redunda en la seguretat ferroviària per reduir la freqüència d'encreuaments a nivell tant per als vianants com de trànsit rodat. S'inclouen els passos superiors i inferiors al ferrocarril per a qualsevol mena de trànsit per als vianants o rodat, sense que siga necessari que la seua construcció implique la supressió de passos a nivell, i qualsevol altra actuació de característiques similars.

m) Subsistema infraestructura: Comprén la via estesa, els equips de via, les obres civils (viaductes, ponts, túnels, obres de drenatge, passos d'encreuament, camins de serveis, etc.), els elements de les estacions vinculats al ferrocarril (andanes, zones d'accés, locals de serveis tècnics, sistemes d'informació a l'usuari, etc.) i els equips de seguretat i protecció.

n) Subsistema passos a nivell: Comprén tots els elements d'instal·lacions fixes (infraestructura, energia i control, comandament i senyalització a terra), inclosos en la secció delimitada i específica de la línia on se situa el pas a nivell.

o) Subsistema energia: Comprén el sistema d'electrificació, incloent-hi les línies aèries, les subestacions i els centres de transformació.

p) Subsistema control-comandament i senyalització en terra: comprén tots els equips en terra necessaris per a garantir la seguretat, i el comandament i control de la circulació dels trens autoritzats a transitar per la xarxa. Inclou els enclavaments, les comunicacions, els bloquejos, els sistemes de senyalització i posicionament i les interfícies amb els sistemes de senyalització existents.

q) Subsistema control-comandament i senyalització a bord: Tots els equips a bord necessaris per a garantir la seguretat, i el comandament i el control de la circulació dels trens autoritzats a transitar per la xarxa.

r) Subsistema material rodant: L'estructura, el sistema de comandament i control de tots els equips del tren, els dispositius de captació de corrent elèctric, les unitats de tracció i transformació d'energia, l'equip de frenada i d'acoblament, els òrgans de rodadura (bugies, eixos, etc.) i la suspensió, les portes, les interfícies home/màquina (personal de conducció, personal a bord del tren i viatgers, incloent-hi les seues característiques d'accessibilitat per a persones amb discapacitats i persones amb mobilitat reduïda), els dispositius de seguretat passius o actius, els dispositius necessaris per a la salut dels viatgers i del personal a bord.

2. Classificació de les línies del sistema ferroviari autonòmic.

A l'efecte del que es preveu en aquesta llei, les línies que componen el sistema ferroviari autonòmic es classifiquen així:

a) En funció de la mena d'explotació, es distingeix entre línies o trams de línia de caràcter ferroviari i línies o trams de línia de caràcter tramviari:

1r. Són de caràcter ferroviari les línies o els trams de línia en què la regulació de la circulació dels vehicles depén exclusivament de les instal·lacions ferroviàries i és independent de la regulació del trànsit viari, preval la circulació ferroviària davant de qualsevol altra mena de trànsit en els possibles punts d'encreuament i es disposa d'una plataforma reservada per a ús exclusiu de la circulació ferroviària.

2n. Són de caràcter tramviari les línies o els trams de línia que així qualifique la direcció general competent en matèria de transports per compartir amb el sistema viari la regulació del trànsit en els punts d'encreuament, i marca preferència en aquests punts, en cada moment, el mateix sistema regulador, i fins i tot pot arribar a compartir la plataforma de la línia amb el trànsit viari. Aquesta qualificació requerirà un informe vinculant previ de l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària (AVSF).

b) Al seu torn, en les línies o els trams de línia de caràcter ferroviari, en funció de les característiques urbanístiques del sòl per on discorren, es distingeix entre línies o trams de línia de caràcter urbà i línies o trams de línia de caràcter interurbà:

1.ª Són de caràcter urbà les línies o els trams de línia que discorren per sòl classificat urbanísticament com a urbà.

2.ª Són de caràcter interurbà les línies o els trams de línia que discorren per sòl no classificat urbanísticament com a sòl urbà.

c) A l'efecte del que es disposa en el número 2 precedent, bastarà que només una de les vores de la línia de ferrocarril siga confrontant amb sòl urbà perquè es qualifique la línia de caràcter urbà.

Article 5. Principis fonamentals de seguretat ferroviària

Constitueixen principis de l'acció pública en matèria de seguretat ferroviària:

1. L'atribució de la seguretat a l'autoritat responsable, amb funcions de control i certificació.

2. L'establiment d'objectius i indicadors de seguretat que permeten el seu seguiment i evolució en el temps.

3. Les condicions i requisits per a l'autorització de l'entrada en servei del material rodant, de la infraestructura i dels sistemes o subsistemes de naturalesa estructural i funcional.

4. L'establiment d'una metodologia per a l'avaluació i la valoració dels riscos en l'operació ferroviària.

5. L'establiment d'una certificació del personal ferroviari relacionat amb la seguretat en l'operació.

6. Els requisits que han de complir els sistemes de gestió de la seguretat de les entitats ferroviàries per a l'obtenció del certificat de seguretat.

7. El règim d'investigació d'accidents i incidents ferroviaris.

8. La regulació d'un règim sancionador que tipifique i arrecplegue de forma sistemàtica les infraccions i sancions en matèria de seguretat.

TÍTOL II DE L'ENTITAT RESPONSABLE DE LA SEURETAT FERROVIÀRIA

CAPÍTOL I Disposicions generals

Article 6. Creació i adscripció

1. Es crea l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària, que es configura com a organisme autònom dels previstos en l'article 2.3.a.1.a de la Llei 1/2015, de 6 de febrer, de la Generalitat, d'hisenda pública, del sector públic instrumental i de subvencions.
2. L'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària, dotada de personalitat jurídica i patrimoni propis així com plena capacitat d'obrar per al compliment dels seus fins, queda adscrita orgànicament a la conselleria competent en matèria de transports, amb total independència funcional.

Article 7. Règim jurídic

1. L'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària es regirà per aquesta llei, pel seu propi estatut, per la Llei 1/2015, d'hisenda pública, sector públic instrumental i de subvencions, així com per la resta de normes de dret administratiu general i especial que li siguen aplicables. En defecte de norma administrativa, s'aplicarà el dret civil comú.
2. La contractació de l'agència es regirà per les previsions que respecte d'això es contenen en la legislació vigent sobre contractes del sector públic.
3. En el desenvolupament de la seua activitat i per al compliment dels seus fins, l'agència actuarà amb independència de qualsevol interès empresarial, comercial o polític.

Article 8. Fins i funcions

1. L'agència té la condició d'autoritat responsable de la seguretat del sistema ferroviari de competència de la Generalitat, i li corresponen les funcions següents:
 - a) Vetllar pel manteniment general de la seguretat en la circulació ferroviària de competència autonòmica, mitjançant la supervisió del compliment de les obligacions dels seus diferents actors i la definició dels objectius de seguretat, oït l'administrador o operador. Així mateix, l'agència vetllarà per la millora permanent de la seguretat, tenint en compte el progrés tècnic i científic, i donarà prioritat a la prevenció d'accidents significatius.
 - b) Autoritzar l'entrada en servei dels subsistemes estructurals, funcionals i tot el sistema ferroviari en el seu conjunt, així com comprovar que mantenen els seus requisits.
 - c) Autoritzar l'entrada en servei de vehicles i supervisar que la informació relacionada amb la seguretat es manté actualitzada.
 - d) Supervisar, fomentar i aplicar el marc normatiu en matèria de seguretat.
 - e) Establir una metodologia per a l'avaluació i valoració dels riscos associats a l'operació ferroviària en les seues dimensions tècnica, humana i organitzativa, i implementar un sistema de report confidencial de riscos.
 - f) Atorgar els certificats de seguretat d'entitats ferroviàries.
 - g) L'agència assessorarà les conselleries competents en qüestions d'infraestructura, transport i seguretat ferroviària sobre les matèries relacionades amb qüestions tècniques i de seguretat, i podrà elevar propostes de regulació sobre les qüestions tècniques, de seguretat, supervisió i sanció per a l'aprovació corresponent per part dels òrgans competents.

En l'àmbit de les seues competències prestarà tota aquella ajuda que li sol·liciten els òrgans judicials i administratius per a la resolució d'incidències o assumptes judicials.
 - h) Demanar evidències de l'aplicació dels sistemes de gestió de seguretat a les organitzacions ferroviàries.
 - i) Vetllar per la correcta aplicació dels requisits psicofísics en els reconeixements per als treballadors amb responsabilitats en la seguretat en la circulació.

j) Desenvolupar una metodologia per a la investigació d'accidents que tinga en compte els factors tècnics, humans i organitzatius així com la seua interacció i analitze en profunditat l'origen i totes les causes de les possibles fallades humanes.

k) La resta que expressament li atribuïska la present llei.

2. Les competències a què es refereixen els apartats del punt 1 no es podran transferir ni subcontractar a cap administrador de la infraestructura, operador ferroviari o entitat adjudicadora.

3. L'agència es regirà en la seua actuació pels principis d'independència i transparència, i adoptarà les seues decisions de forma motivada i respectant el principi de contradicció.

4. L'agència podrà sol·licitar en qualsevol moment l'assistència tècnica dels administradors d'infraestructures i operadors ferroviaris, així com de qualsevol altre intervinent en el sistema ferroviari o altres òrgans qualificats.

5. L'agència podrà dur a terme totes les inspeccions que siguen necessàries per al compliment dels seus fins.

6. L'agència serà competent per a imposar les sancions regulades en aquesta llei per qualsevol infracció al sistema ferroviari en el seu conjunt prevista en ella.

Article 9. Règim econòmic

L'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària disposarà dels recursos econòmics següents per al compliment dels seus fins:

a) Les dotacions corresponents dels pressupostos de la Generalitat.

b) Els ingressos ordinaris i extraordinaris que pogueren generar-se per l'exercici de les seues activitats.

c) El rendiment de les taxes i els preus públics meritats en l'exercici de les seues funcions.

d) Els productes i les rendes del seu patrimoni.

e) Els ingressos derivats de transferències corrents o de capital procedents d'administracions o entitats públiques.

f) Les aportacions a títol gratuït, entre vius o per causa de mort, que pogueren disposar-se a favor seu, com també el producte de patrocinis i mecenatges.

g) Qualsevol altre recurs la percepció del qual s'autoritze o poguera ser-li atribuït.

Article 10. Patrimoni

1. El patrimoni de l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària estarà integrat pels béns i drets que li siguen adscrits o cedits per la Generalitat o qualsevol altra administració pública, així com els que adquirisca per qualsevol títol.

2. L'agència gaudirà d'autonomia per a la gestió del seu patrimoni i queda subjecta a la legislació de patrimoni de la Generalitat i pel restant ordenament jurídic en allò que li siga aplicable.

Article 11. Règim pressupostari

El règim pressupostari, economicofinancer, de comptabilitat, d'intervenció i de control financer aplicable a l'agència serà l'establert, per a aquest tipus d'entitats, en la Llei 1/2015, de 6 de febrer, de la Generalitat, d'hisenda pública, del sector públic instrumental i de subvencions.

Article 12. Règim de personal

1. El personal propi de l'agència es regirà per les disposicions contingudes en aquesta llei i per les normes de dret laboral que li siguen aplicables, amb l'excepció del personal funcionari de les administracions públiques adscrit a l'agència, que es regirà per la legislació de funció pública que els siga aplicable.

2. En tot cas, correspondrà exclusivament al personal funcionari l'exercici de les funcions que impliquen la participació directa o indirecta en l'exercici de les potestats públiques o en la salvaguarda dels interessos generals.

CAPÍTOL II Organització

Article 13. Òrgans

1. Són òrgans de govern de l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària el Consell Rector i la Presidència.

2. L'òrgan executiu de l'agència és la Direcció General.

3. Els òrgans de govern de l'agència estaran assistits per la Secretaria General, amb les funcions previstes en l'article 16 de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic, com també totes les que s'establisquen en l'estatut de l'agència, que determinarà almenys els requisits del càrrec, la forma d'elecció i el règim de substitució en els casos d'absència, vacant o malaltia. Al personal titular de la Secretaria General, que haurà de tenir la condició de funcionari o funcionària de les administracions públiques, subgrup A1, li correspondrà l'organització i la direcció dels serveis generals, com també l'assessorament en matèries de contingut jurídic, tècnic i pressupostari que es considere oportú per a millorar el compliment de les competències pròpies de l'agència.

Article 14. El consell rector ²

1. El consell rector és l'òrgan superior de l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària, que governa l'entitat i estableix les directrius d'actuació d'aquesta.

2. Es compon de cinc vocalies, el nomenament de les quals es realitzarà entre persones de reconeguda competència, experiència i prestigi professional en el sector ferroviari o en la gestió d'emergències. Es garantirà la composició equilibrada per un període de cinc anys, amb la possibilitat de reelecció per un altre període d'igual duració.

3. L'elecció es durà a terme segons el procediment següent:

a) Tres persones elegides per les Corts, a proposta dels grups parlamentaris.

Per a l'elecció de persones que corresponga elegir a les Corts, els grups parlamentaris, mitjançant propostes subscrietes per un mínim de dos grups, podran presentar, davant la comissió parlamentària competent, candidatures concretes, acompanyades dels respectius currículums que justifiquen la idoneïtat de les persones proposades, o sol·licitar a qualssevol de les diverses administracions, organismes i entitats públiques vinculades al sector ferroviari o a la gestió d'emergències que proposen, en representació d'aquestes, el nomenament de persones qualificades per a aquesta funció. Aquesta comissió, una vegada realitzades les compareixences pertinents, valorarà la idoneïtat dels candidats i candidates proposats i elevarà una proposta al ple de les Corts que, en tot cas, observarà el principi de paritat.

El Ple de les Corts elegirà les tres persones que té assignades per majoria de tres cinquenes parts aplicable a cadascuna de les candidatures proposades. En cas que alguna de les persones proposades no obtinga la majoria necessària en primera votació, es procedirà a una segona votació, en diferent sessió plenària a celebrar dins del termini d'un mes subsegüent a la primera i en la qual serà suficient amb una majoria absoluta per a l'elecció de cada persona proposada.

b) Dues persones, a títol individual o en representació de qualsevol administració, organisme o entitat pública vinculada al sector ferroviari o gestió d'emergències, elegides pel Consell, a proposta de la conselleria competent en matèria de transports.

² L'article 14 es modifica per l'article 7 del **Decret llei 9/2020, de 3 de juliol**, del Consell, de mesures urgents en els àmbits de seguretat ferroviària, de ports de titularitat de la Generalitat i del taxi (DOGV núm. 8851 de 07.07.2020).

c) El nomenament de les persones que hagen d'integrar el Consell Rector es realitzarà per decret del president de la Generalitat i es publicarà en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana*.

Els nomenaments efectuats pel Consell i les Corts podran disposar dels seus respectius suplents.³

4. Les persones designades com a vocals, entre les quals s'elegirà la persona titular de la presidència de l'òrgan, gaudiran d'independència i autonomia, i el seu càrrec és incompatible amb l'exercici d'aquelles altres activitats, tant públiques com privades l'exercici de les quals pugua produir un conflicte d'interessos amb les funcions de l'Agència.

El càrrec de vocal de l'Agència serà incompatible amb l'exercici de funcions directives o executives en partits polítics, centrals sindicals, associacions empresarials i col·legis professionals.

5. Al consell rector correspon exercir, sense altres limitacions que les establertes en la legislació vigent i sense perjudici de les atribucions de la presidència, totes les facultats i poders, en general, que siguen necessaris per al compliment de les seues finalitats i, en particular:

- a) Definir les directrius generals i línies d'actuació de l'Agència.
- b) Nomenar i separar la persona titular de la presidència.
- c) Aprovar, a proposta de la Direcció General de l'Agència, el pla anual d'activitats de l'entitat.
- d) Aprovar i elevar al departament d'adscripció l'avantprojecte de pressupost de l'Agència.
- e) Aprovar els estats d'execució del pressupost, la memòria i els comptes anuals.
- f) Aprovar la plantilla, l'organització funcional i el règim de retribució de tot el personal de l'entitat, dins de les limitacions legals i pressupostàries i sense perjudici de les competències atribuïdes a altres òrgans de la Generalitat.
- g) L'aprovació de les convocatòries de proves d'admissió per a la selecció del personal laboral al servei de l'Agència.
- h) Formular la proposta d'aprovació de l'estatut de l'Agència, l'aprovació del qual correspon al Consell.
- i) Aprovar la metodologia per a l'avaluació i valoració dels riscos associats a l'operació ferroviària.

6. Els membres del consell rector podran compatibilitzar el càrrec amb altres activitats externes a l'ens, en tot cas compatibles segons es prescriu en l'apartat 4 del present article, i es retribuirà la seua labor mitjançant indemnitzacions o dietes d'acord amb la responsabilitat de les seues funcions, per assistència a les sessions del consell rector.

La quantia de les indemnitzacions o dietes a percebre s'establiran per acord del consell rector. Les indemnitzacions o dietes que perceberen en l'exercici de les seues funcions com a membres del consell rector hauran de ser de caràcter públic i estaran subjectes al que s'estableix en les successives lleis de pressupostos anuals de la Generalitat. La seua aprovació requerirà, en tot cas, informe previ i preceptiu de la conselleria competent en matèria d'hisenda.

Article 15. La Presidència

1. La persona titular de la Presidència de l'agència, que presidirà així mateix el Consell Rector, serà nomenada formalment pel president a proposta del Consell Rector adoptada per majoria absoluta de les persones que l'integren en la primera sessió que celebre. El seu mandat serà per un període de cinc anys, amb possibilitat de reelecció per un altre període de la mateixa durada. Tindrà la condició d'autoritat pública i s'assimilarà a una persona alt càrrec de la Generalitat amb rang de secretaria autonòmica.

El decret del seu nomenament es publicarà en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana*.

³ L'apartat 3 de l'article 14 es modifica per l'article 115 de **Llei 3/2020, de 30 de desembre**, de la Generalitat, de mesures fiscals, de gestió administrativa i financera i d'organització de la Generalitat 2021 (DOGV núm. 8987 de 31.12.2020).

2. Corresponen a la Presidència les atribucions següents:

- a) Ostentar la superior representació i govern de l'agència en totes les seues relacions amb entitats públiques i privades.
- b) Exercir el govern de l'agència i el règim disciplinari del seu personal, en els termes que preveuen les disposicions vigents.
- c) Presidir el Consell Rector com a òrgan col·legiat de govern de l'agència.
- d) Formular proposta de nomenament de la persona titular de la Direcció General.
- e) Exercir la potestat sancionadora per infraccions greus i molt greus.
- f) Les restants que li atribuïska l'estatut de l'agència.

3. L'estatut de l'agència determinarà el règim de substitució de la persona titular de la Presidència en els casos d'absència, vacant o malaltia.

Article 16. La Direcció General

1. La persona titular de la Direcció General serà nomenada i separada per decret del Consell, per un període de cinc anys, amb possibilitat de reelecció per un altre període de la mateixa durada, a proposta de la Presidència de l'agència, oït el Consell Rector.

2. El nomenament haurà de recaure en persona de reconeguda competència professional i integritat necessàries per al bon exercici de les funcions pròpies de l'agència.

3. La persona que exercisca la direcció de l'agència tindrà la condició d'autoritat pública i estarà assimilada a una alt càrrec de la Generalitat amb rang de direcció general. Serà responsable de la gestió ordinària de l'agència i exercirà les funcions que expressament se li atribueixen en aquesta llei i en l'estatut de l'agència, i les que li delegue el Consell Rector.

4. Corresponen a la Direcció General les funcions següents:

- a) Exercir la direcció executiva de l'agència i del seu personal, en els termes que preveuen les disposicions vigents.
- b) Formular l'avantprojecte de pressupostos anual de despeses i ingressos.
- c) Aprovar les despeses i ordenar els pagaments de l'agència.
- d) La rendició del compte de l'organisme.
- e) Programar, dirigir i coordinar les activitats que siguin necessàries per al desenvolupament de les seues funcions.
- f) Exercir la potestat sancionadora per infraccions lleus.
- g) Altres que se li atribuïsqen en l'estatut de l'agència i no corresponguen a altres òrgans.

5. Per al compliment de les seues funcions la Direcció General s'organitzarà en els departaments que establisca l'estatut de l'agència.

TÍTOL III DEL SISTEMA FERROVIARI AUTONÒMIC

CAPÍTOL I Descripció

Article 17. Composició

A l'efecte d'aquesta llei, el sistema ferroviari autonòmic es dividirà en els següents subsistemes:

1. Subsistemes de naturalesa estructural:

- a) Infraestructura, distingint-hi entre infraestructures a cel obert i infraestructures en túnel.
- b) Passos a nivell.
- c) Energia.
- d) Control-comandament i senyalització en terra i a bord.
- e) Material rodant.

2. Subsistemes de naturalesa funcional:
 - a) Manteniment.
 - b) Explotació i gestió del trànsit.
 - c) Persones usuàries.

Article 18. Condicions i requisits generals de seguretat dels subsistemes del sistema ferroviari

1. El disseny, la construcció o la fabricació, el manteniment i la vigilància dels components relacionats amb la seguretat i, en especial, dels elements que intervenen en la circulació dels trens, han de garantir la seguretat en el nivell que correspon als objectius fixats per a la xarxa, i especialment en situacions degradades definides. Aquestes últimes han d'entendre's com aquelles en què els equips, les instal·lacions o les infraestructures han fallat o no funcionen satisfactòriament.
2. Els paràmetres del contacte roda-carril han de complir els criteris d'estabilitat de rodament necessari per a garantir una circulació totalment segura a la velocitat màxima autoritzada. Així mateix, els paràmetres dels equips de frenada han de garantir que és possible parar, en la distància de frenada establida, a la velocitat màxima autoritzada.
3. Els components utilitzats han de resistir els esforços normals o excepcionals especificats pels fabricants, pels instal·ladors i per la inspecció tècnica, durant el seu període de servei. Aplicant els mitjans adequats han de limitar-se les repercussions de les seues fallades fortuïtes en la seguretat.
4. En el disseny de les instal·lacions fixes i del material rodant, així com en l'elecció dels materials utilitzats, cal tenir en compte l'objectiu de limitar la generació, propagació i efectes del foc i el fum en cas d'incendi.
5. Els dispositius destinats a ser manipulats per les persones usuàries han de dissenyar-se de manera que no posen en perill el seu maneig segur o la salut i la seguretat de les persones usuàries en cas d'una possible utilització no conforme amb els rètols d'instruccions.
6. La vigilància i el manteniment dels elements fixos i mòbils que intervenen en la circulació dels trens ha d'organitzar-se, dur-se a terme i quantificar-se de manera que en quede assegurat el funcionament en les condicions previstes.
7. Tots els elements fixos i mòbils, mencionats en els apartats anteriors, hauran de complir les especificacions tècniques que s'indiquen en el desplegament reglamentari d'aquesta llei. Aquest desplegament podrà prendre com a referència tot o part d'alguna normativa que no siga de compliment obligatori en l'àmbit de la Comunitat Valenciana. ⁴

Article 19. Règim d'autorització i entrada en servei dels subsistemes del sistema ferroviari

Excepte les indicacions de caràcter específic arreglades en aquesta llei, per decret del Consell, a proposta de l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària, es regularan les condicions i requisits per a l'autorització i l'entrada en servei dels subsistemes de naturalesa estructural que componen el sistema ferroviari així com les condicions per al funcionament adequat dels subsistemes de naturalesa funcional.

Article 20. Seguretat en línies o trams de línia de caràcter tramviari

Amb caràcter previ a la seua qualificació com a línies o trams de línia de caràcter tramviari, es definiran els subsistemes de control-comandament, gestió del trànsit i senyalització que hauran d'implantar-s'hi. Aquests subsistemes hauran de complir la normativa de seguretat viària vigent d'aplicació als termes municipals pels quals discorreguen les línies o els trams, i així ha de reflectir-se en l'informe de l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària previst en l'article 4.2.a, apartat 2.n, d'aquesta llei.

⁴ L'apartat 7 de l'article 18 es modifica per l'article 115 de la **Llei 3/2020, de 30 de desembre**.

Article 21. Adquisició dels terrenys necessaris per a les obres de seguretat ferroviària i control preventiu municipal

1. L'aprovació administrativa dels projectes d'obres de seguretat ferroviària o els que hi incloguen millores, comportarà la declaració d'utilitat pública i la necessitat d'ocupació i la seua declaració d'urgència, a l'efecte de l'expropiació dels béns i drets que puguen ser necessaris per a les actuacions esmentades, segons el que preveu la legislació expropiatòria.
2. Quan les referides obres tinguen el caràcter d'obres de conservació, manteniment o reposició d'instal·lacions ferroviàries no estaran sotmeses a llicència municipal, com a excepció conforme a l'article 224.1 de la Llei 5/2014, de 25 de juliol, de la Generalitat, d'ordenació del territori, urbanisme i paisatge. No obstant això, els projectes de noves construccions hauran de sotmetre's a informe de l'administració urbanística competent. Aquest informe s'entendrà emès en sentit negatiu si no s'haguera emès expressament en el termini de dos mesos des de la petició acompanyada de la documentació completa sotmesa a informe.

Article 22. Control periòdic

A partir de l'estat, l'adequació de funcionament i la previsió d'obsolescència enfront de la seguretat de tots els subsistemes, cada cinc anys com a màxim l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària emetrà un informe sobre l'evolució del nivell de risc davant possibles variacions en els nivells de servei de cadascuna de les entitats ferroviàries del seu àmbit d'actuació; aquest informe s'haurà d'emetre en un termini menor si per criteris de seguretat es considerara convenient. Aquest informe es trametrà a les entitats esmentades, juntament amb les recomanacions i les instruccions que considere necessàries per a garantir el correcte nivell de seguretat. Les instruccions seran de compliment obligatori en el termini i les condicions que indique l'agència.

Article 23. Accessibilitat

Els subsistemes d'infraestructura i de material rodant han de ser accessibles a persones amb discapacitat o amb mobilitat reduïda per a garantir un accés en igualtat de condicions amb les altres mitjançant la prevenció o la retirada de barreres i mitjançant qualssevol altres mesures adequades, de conformitat amb el que disposa la normativa autonòmica o estatal vigent en la matèria. Per a la qual cosa s'inclouran, entre altres, el disseny, la construcció, la renovació, la rehabilitació, el manteniment i l'explotació de les parts pertinents dels subsistemes a què té accés el públic.

CAPÍTOL II**Subsistemes de naturalesa estructural****Secció primera. Subsistema d'infraestructura****Article 24. Requisits de caràcter general**

1. Es prendran mesures adequades per a evitar l'accés no autoritzat a les instal·lacions.
2. Així mateix han d'adoptar-se mesures que limiten el risc per a les persones, en especial en el moment del pas dels trens per les estacions.
3. Les infraestructures a què té accés el personal usuari han de projectar-se i executar-se de manera que es limiten els riscos per a la seguretat de les persones, considerant especialment aspectes com ara la seua estabilitat, diversitat funcional i accessibilitat, evacuació, andanes i prevenció d'incendis.
4. De la mateixa manera, hauran de prendre's mesures apropiades per a tenir en compte les condicions especials de seguretat als túnels i els viaductes de gran longitud de més de 150 metres.

Article 25. Infraestructures a cel obert

1. Les infraestructures corresponents a línies o trams de línia de caràcter ferroviari disposaran de tancaments o sistemes equivalents, per a impedir el lliure accés, la distància dels quals a la via siga suficient per a la correcta evacuació de les persones viatgeres en cas de necessitat.
2. En els trams ferroviaris de caràcter interurbà podrà exceptuar-se el que estableix l'apartat 1, sempre que es justifique l'escàs risc d'invasió de les instal·lacions ferroviàries i s'obtinga l'autorització expressa de l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària.
3. Els promotors d'urbanitzacions contigus a les instal·lacions ferroviàries que no disposen de tancament estaran obligats a instal·lar-lo amb anterioritat a l'ocupació de la urbanització. L'aprovació del projecte d'urbanització requerirà l'informe previ favorable de l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària. Així mateix, l'agència aprovarà i publicarà normes sobre el tipus de tancaments o sistemes equivalents que calen per a impedir el lliure accés a les línies o trams de línies de caràcter ferroviari.
4. En tot cas, en el sòl classificat pel planejament urbanístic com a urbà es respectaran les limitacions d'ús i les zones de domini públic i de protecció de les infraestructures, d'acord amb el que estableix en aquest punt la Llei 6/2011, d'1 d'abril, de mobilitat de la Comunitat Valenciana. Amb caràcter especial, es podran reduir aquestes zones en els termes i amb les condicions establides en els termes del que disposa l'apartat setè de l'article 77 de la llei esmentada.

Article 26. Infraestructures en túnel

1. Els projectes de construcció de nous túnels, així com els de modificació, acreixement o prolongació dels existents, hauran de complir els estàndards tècnics que siguen aplicables en cada cas, de manera que es garantisquen les condicions de seguretat i evacuació en tot moment, molt especialment en cas d'accidents o incendis. L'aprovació del projecte requerirà un informe previ i favorable de l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària.
2. En tot cas, aquests projectes definiran les rutes d'evacuació, les d'accés dels equips de socors i d'extinció d'incendis, les eixides, il·luminació i procediments d'emergència, la ventilació i l'extracció de fums.
3. S'haurà d'instal·lar un sistema mecànic de ventilació d'emergència en les estacions tancades i en túnels de longitud superior a 300 metres. En túnels de trajecte de longitud igual o menor de 300 metres es realitzarà una anàlisi d'emergència que permeta definir el sistema de ventilació i extracció de fums més adequat.

Secció segona. Subsistema de passos a nivell**Article 27. Prohibició de l'establiment de nous passos a nivell**

1. Els encreuaments de carreteres o altres vies de comunicació amb línies de caràcter ferroviari, que es produïsquen pel nou establiment o la modificació d'unes o altres, hauran de realitzar-se a distint nivell.
2. Amb caràcter excepcional i per causes justificades, podrà autoritzar-se l'establiment de nous passos a nivell. Correspon a la direcció general competent en matèria de transports, amb un informe previ vinculant de l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària, atorgar l'autorització que inclourà, en tot cas, la previsió d'instal·lació d'un sistema de protecció del pas a nivell dels que es descriuen en les disposicions de desplegament d'aquesta llei, que podrà atorgar-se en els supòsits establits en l'annex II.

Article 28. Normes de seguretat aplicables als passos a nivell i el seu viari d'aproximació

1. Per ordre de la persona titular de la conselleria competent en matèria de transports, amb un informe previ favorable de l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària, s'establiran les normes de seguretat aplicables als passos a nivell del sistema ferroviari autonòmic, i es determinaran les diferents classes de protecció dels passos a nivell i la seua corresponent

senyalització i aplicació, a l'efecte de la qual es definiran els indicadors estadístics que es consideren necessaris per a aquella classificació i el seu procediment d'obtenció.

2. Els titulars del viari que dona accés als passos a nivell estaran obligats a escometre les millores de seguretat que s'establisquen igualment per ordre de la persona titular de la conselleria competent en matèria de transports, amb un informe previ favorable de l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària.

Article 29. Manteniment i conservació

1. Els passos a nivell hauran de comptar amb els sistemes de protecció i senyalització adequats per a garantir la seguretat que en cada cas els corresponga, d'acord amb el que estableixen les disposicions de desplaçament d'aquesta llei.

2. Es donarà prioritat al manteniment en condicions adequades d'arbres, arbustos o qualsevol altre obstacle que pugua impedir o dificultar la visió de senyals o indicadors ferroviaris o tramviaris.

3. Es donarà prioritat a la instal·lació i/o manteniment de l'enllumenat públic a zones d'intersecció o pas de viatgers i en aquelles zones on calga la il·luminació de senyals.

4. Serà per compte dels seus respectius titulars la instal·lació, manteniment i conservació dels senyals fixos que, en els termes que preveu la legislació vigent, corresponen a les vies de trànsit rodat i camins d'encreuament en els passos a nivell, així com el manteniment i conservació dels accessos, estructures i instal·lacions corresponents als passos a distint nivell amb el ferrocarril.

5. Serà per compte de l'administrador de la infraestructura ferroviària la instal·lació, manteniment i conservació dels senyals fixos i dels sistemes de protecció del pas a nivell que, d'acord amb aquesta llei i les seues disposicions de desenvolupament, corresponguen a la via fèrria.

Article 30. Competències administratives

1. Les competències administratives amb vista a l'aplicació de les determinacions contingudes en aquesta llei sobre passos a nivell seran exercides per la direcció general competent en matèria de transports, sense perjudici de les que corresponguen als ajuntaments en matèria de la seua competència.

2. En la instrucció dels expedients d'autorització d'establiment, modificació o millora de passos a nivell, es demanarà un informe de l'organisme titular de la carretera o camí, de totes les entitats ferroviàries i ajuntaments afectats, així com de l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària, que tindrà caràcter vinculant.

3. En els supòsits en què es produïska desacord entre els organismes o entitats afectats, quant a la solució a donar a la supressió o protecció d'un pas a nivell o en relació amb els indicadors estadístics utilitzats per a la seua classificació, la persona titular de la conselleria competent en matèria de transports, d'ofici o a instància dels organismes o entitats afectats o de qualsevol altre interessat i, en tot cas, amb un informe previ vinculant de l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària, adoptarà la solució més adequada en cada cas, tenint en compte les disposicions contingudes en aquesta llei.

Secció tercera. Subsistema d'energia

Article 31. Requisits de caràcter general

El funcionament de les instal·lacions d'alimentació d'energia no ha de posar en perill la seguretat dels trens, de les persones usuàries, del personal d'explotació, dels habitants de l'entorn ni de terceres persones.

Secció quarta. Subsistema de control-comandament
i senyalització en terra i a bord

Article 32. Requisits de caràcter general

1. Les instal·lacions i les operacions de control-comandament i de senyalització en terra i a bord que s'utilitzen hauran de permetre una circulació dels trens que presente el nivell de seguretat que corresponga als objectius fixats per a la xarxa. Els sistemes de control-comandament i de senyalització hauran de continuar permetent la circulació en les condicions de seguretat que es definisquen per als trens autoritzats a circular en cadascuna de les situacions degradades previstes.

2. Tota nova infraestructura i tot nou material rodant construïts o desenvolupats després de l'adopció de sistemes de control-comandament i senyalització compatibles hauran d'estar adaptats a la utilització d'aquests sistemes. Així mateix, els equips de control-comandament i de senyalització instal·lats en els llocs de conducció dels trens hauran de permetre una explotació normal, en les condicions especificades, en el sistema ferroviari.

Article 33. Seguretat intrínseca

Tots els elements d'aquest subsistema hauran de tenir dissenys amb seguretat intrínseca, de manera que davant qualsevol fallada de l'element o del seu conjunt adopte l'opció que proporcione més seguretat.

Secció cinquena. Subsistema de material rodant

Article 34. Requisits de caràcter general

1. Les estructures del material rodant i de les connexions entre vehicles han d'estar dissenyades de manera que protegisquen els espais en què es troben les persones viatgeres i els llocs de conducció en cas de col·lisió o descarrilament.

2. En les estructures del material rodant i, en especial, en l'entorn de viatgers, s'ha de tenir especial cura en el disseny que facilite la seguretat, la protecció davant de bolcada, descarrilament, col·lisió i incendi, i la facilitat per al rescat i l'evacuació.

3. Els equips elèctrics no han de posar en perill la seguretat del funcionament de les instal·lacions de control i comandament, gestió del trànsit i senyalització.

4. Les tècniques de frenada i els esforços que se'n deriven, han de ser compatibles amb el disseny de les vies, les obres d'enginyeria i els sistemes de senyalització.

5. Han de prendre's mesures en matèria d'accés als components amb tensió elèctrica perquè no perille la seguretat de les persones.

6. Han d'existir dispositius que, en cas de perill, permeten les persones passatgeres advertir el maquinista i el personal del tren i posar-se en contacte amb els mateixos.

7. Les portes d'accés han d'estar dotades d'un sistema de tancament i obertura que garantisca la seguretat dels qui viatgen.

8. Han d'existir eixides d'emergència i aquestes han d'estar senyalitzades.

9. Han de prendre's disposicions apropiades per a tenir en compte les condicions especials de seguretat en els túnels.

10. A bord dels trens hi ha d'haver un sistema d'il·luminació d'emergència amb intensitat i autonomia suficients.

11. Els trens han de portar un sistema de sonorització que permeti que el personal de tren i el personal del centre de control pugui dirigir missatges a les persones passatgeres.

12. Ha de facilitar-se a les persones passatgeres informació fàcilment comprensible i exhaustiva sobre les normes que els siguin aplicables, tant en les estacions i les parades com en els trens i els tramvies.

Article 35. Règim d'autorització i entrada en servei del material rodant

Per decret del Consell, a proposta de la conselleria competent en matèria de transports i amb un informe previ favorable de l'agència, es regularan les condicions i els requisits per a l'autorització i l'entrada en servei del material rodant ferroviari i tramviari, tant del nou com del que haja sigut modificat substancialment, que circule pels trams i per les línies ferroviàries que formen part de la xarxa de competència autonòmica.

Article 36. Control periòdic

Amb caràcter anual tots els operadors ferroviaris remetran a l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària un informe sobre les avaries i incidències del material rodant amb què operen, la solució i les previsions d'actuació.

L'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària remetrà la seua resposta a cada un d'ells amb les recomanacions i instruccions que considere necessàries per a garantir l'adequat nivell de seguretat. Les instruccions seran de compliment obligatori en el termini i condicions que indique l'agència.

CAPÍTOL III**Subsistemes de naturalesa funcional****Secció primera. Subsistema de manteniment****Article 37. Requisits de caràcter general**

Les instal·lacions tècniques i els procediments utilitzats en els centres garantiran una explotació segura del subsistema de què es tracte i no constituïran una amenaça per a la salut i la seguretat. Les operacions i la periodicitat del manteniment, la formació i la qualificació del personal que realitza aquest treball i del personal dels centres de control, així com el sistema d'assegurament de la qualitat establert per les entitats corresponents en els centres de control i manteniment, garantiran un alt nivell de seguretat, ajustant-se als nivells de qualitat i seguretat exigits per la normativa europea i nacional.

Article 38. Control periòdic

1. Amb caràcter anual totes les entitats ferroviàries trametraran a l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària un informe sobre les avaries i les incidències que s'hagen produït en les seues instal·lacions i material mòbil, la seua solució i les seues previsions d'actuació, d'acord amb la classificació d'incidències i terminologia empleades en l'annex I d'aquesta llei. De la mateixa manera, aquest informe comprendrà els resultats de les auditories internes de seguretat de les entitats, la informació sobre el grau de compliment dels objectius de seguretat marcats per elles així com les observacions respecte a les deficiències i als funcionaments defectuosos dels serveis ferroviaris i de la gestió de la infraestructura que puguen revestir interès per a l'agència. No s'hauran d'incloure en l'informe aquelles incidències que no tinguen cap relació amb la seguretat. Les entitats ferroviàries disposaran de sistemes de registre informatitzats i actualitzats per a complir amb aquesta obligació.

2. L'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària contestarà a cada un d'ells amb les recomanacions i instruccions que considere necessàries per a garantir el manteniment del nivell de seguretat. Les instruccions seran de compliment obligatori en el termini i les condicions que indique l'agència.

Secció segona. Subsistemes d'explotació i gestió
de trànsit i de persones usuàries

Article 39. Requisits de caràcter general

1. La qualificació de personal maquinista i del personal de gestió de la circulació, ha de garantir una explotació segura.

Les entitats ferroviàries desenvoluparan un itinerari formatiu i de capacitació específic per a llocs crítics, entesos com aquells amb responsabilitats en la seguretat de la circulació ferroviària.

2. En les aplicacions telemàtiques al servei de les persones viatgeres i del transport de mercaderies hauran de garantir-se nivells d'integritat i fiabilitat suficients per a l'emmagatzematge o la transmissió d'informació relacionada amb la seguretat. L'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària definirà els protocols necessaris per a l'emmagatzematge i la transmissió d'aquesta informació.

3. L'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària vetllarà pel compliment de la normativa vigent en matèria de plans de contingències i d'autoprotecció així com de la informació comprensible a les persones usuàries dels riscos dels serveis que les entitats ferroviàries posen a la seua disposició.

4. Totes les entitats ferroviàries estaran obligades a remetre anualment un informe a l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària sobre totes les fallades humanes enregistrades, per tal de permetre identificar, d'aquesta manera, els nous precursors de risc, elaborar estadístiques i realitzar plans de prevenció concrets per a la millora de la fiabilitat humana en el sector ferroviari.

5. Tota entitat ferroviària haurà de tenir garantida la responsabilitat civil en què puga incórrer, derivada dels danys causats a les persones viatgeres, a tercers i a les infraestructures ferroviàries.

S'entendrà que la responsabilitat civil de l'apartat anterior està prou garantida quan dispose d'un contracte d'assegurança o la constitució de consolidació mercantil, que cobrisca en tot moment una responsabilitat mínima per sinistre de 10.000.000 d'euros.

Així mateix haurà de tenir contractat una assegurança obligatòria de viatgers.

Article 40. Reglament de circulació ferroviària

Mitjançant una ordre de la conselleria competent en matèria transport ferroviari, a proposta de l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària, s'aprovarà el reglament de circulació ferroviària i tramviària, que establirà les regles i procediments operatius necessaris perquè la circulació dels vehicles ferroviaris pels trams i línies que formen la xarxa ferroviària de competència autonòmica es realitze de forma segura i eficient.

Article 41. Normes específiques d'explotació tramviària

1. En les línies i els trams de caràcter tramviari el règim d'explotació tindrà en compte el compliment de les normes de seguretat viària que siguen aplicables als termes municipals pels quals discorren, procurant establir prioritat de pas a través de la programació semafòrica i la resta d'avanços tecnològics a tot el recorregut, a fi d'aconseguir el compliment dels horaris i, així, el foment de l'ús per part dels ciutadans, garantint l'accessibilitat en condicions de respecte i sostenibilitat amb el medi ambient.

2. A més de les prescripcions generals del reglament de circulació ferroviària que siguen aplicables en les línies i trams de caràcter tramviari, a proposta del promotor o per iniciativa pròpia, l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària podrà elaborar i aprovar normes específiques d'explotació per a cadascun, com també per als trams híbrids per donar-se concurrència de configuració tramviària i ferroviària.

3. En l'avaluació dels riscos específics es tindrà especial atenció als trams pels quals circulen vehicles, tant tramviaris com de característiques ferroviàries.

Article 42. Requisits de caràcter general

Les aplicacions telemàtiques garantirán un mínim de qualitat de servei a les persones viatgeres. En especial, es garantirà que les bases de dades, els programes informàtics i els protocols de comunicació de dades es desenvolupen de manera que tinguen un nivell d'integritat i fiabilitat suficient per a l'emmagatzematge o la transmissió de la informació relacionada amb la seguretat. També es garantirán els intercanvis de dades entre distintes aplicacions i entre operadors distintos, llevat de les dades confidencials.

Així mateix, es garantirà un accés fàcil a la informació per part de les persones usuàries i es respectarà, en tot cas, la normativa sobre protecció de dades.

CAPÍTOL IV**Règim del personal adscrit a la circulació ferroviària****Article 43. Condicions i requisits**

1. El personal que preste els seus serveis en l'àmbit de la circulació ferroviària tindrà la qualificació suficient que permeti la prestació del servei ferroviari amb les degudes garanties de seguretat i d'eficiència.
2. Reglamentàriament s'establiran les condicions i els requisits per a l'obtenció dels títols o les habilitacions necessaris per a l'exercici de les funcions pròpies del personal ferroviari, com també els supòsits de suspensió, revocació, pèrdua i recuperació d'aquests títols i habilitacions. De la mateixa manera, s'establirà l'itinerari formatiu, la durada i els requisits d'accés al mòdul corresponent, i el règim d'autorització i funcionament dels centres homologats de formació i de reconeixements psicofísics d'aquest personal.
Les condicions d'autorització i funcionament dels centres homologats es revisaran periòdicament per a actualitzar les exigències als nous requisits tecnològics, psicofísics i en matèria de seguretat.
3. Els programes formatius han d'incloure coneixements sobre la fallada humana, comunicacions de seguretat, percepció dels riscos, atenció, fatiga i condicions de salut, per al desenvolupament de les tasques de seguretat.
4. Per a l'elaboració del reglament i la normativa per a l'obtenció dels títols i les habilitacions, l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària comptarà amb la participació i la consulta de la representació sindical de les empreses operadores.
5. Les entitats ferroviàries disposaran d'un departament específic dedicat a la gestió de la seguretat en la circulació amb un responsable a càrrec seu, com també comptaran amb comitès de seguretat en la circulació per a garantir la participació dels representants dels treballadors en les qüestions específiques relatives a la seguretat de circulació.

Article 44. Controls d'alcoholèmia i substàncies psicoactives

1. El personal ferroviari que, de forma directa o indirecta, pugui influir en la seguretat de la circulació estarà subjecte als controls periòdics d'alcoholèmia i substàncies psicoactives realitzats per personal qualificat segons els termes que establisca l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària.
2. Reglamentàriament i amb consulta prèvia a la representació sindical de les empreses operadores, es regularan els procediments per als controls d'alcohol, drogues d'abús, substàncies psicoactives i medicaments en el personal ferroviari.
3. El personal ferroviari que realitze activitats amb repercussió sobre la seguretat en la circulació ferroviària no podrà realitzar-les quan es trobe amb taxes d'alcohol superiors a les que reglamentàriament s'establisquen, o amb presència en l'organisme de medicaments o substàncies que pertorben o disminuisquen les seues facultats psicofísiques.
4. El personal ferroviari està obligat a sotmetre's a les proves per a la detecció d'alcohol o substàncies psicoactives en l'organisme, que es realitzaran amb plena garantia de privacitat i confidencialitat.

5. En els programes formatius destinats a l'obtenció i el manteniment dels títols habilitadors del personal referit, s'inclouran continguts sobre el coneixement d'aquests aspectes: alcohol, drogues i substàncies psicoactives i medicaments. Al seu torn, les entitats ferroviàries fomentaran entre l'esmentat personal, l'ús responsable de medicaments que pogueren alterar, pertorbar o modificar les seues facultats psicofísiques en l'exercici de les seues funcions.

TÍTOL IV CERTIFICACIÓ DE SEURETAT

CAPÍTOL I El certificat de seguretat i el seu contingut

Article 45. Certificació

1. Amb caràcter previ a la prestació de qualsevol servei ferroviari, les entitats ferroviàries hauran d'obtenir el certificat de seguretat corresponent o homologar el que ja posseïsquen, havent de complir en tot cas els requisits previstos en aquesta llei que no van ser exigits per la legislació o normativa sota la qual es va obtenir la certificació inicial, conforme es determine reglamentàriament.

2. El certificat de seguretat acredita que l'entitat ferroviària té establert un sistema de gestió de la seguretat propi i està en condicions de complir els requisits sobre sistemes de naturalesa estructural i de naturalesa funcional.

El sistema esmentat complirà els requisits i continguts previstos en l'article 46, en funció de la tipologia, les característiques i la magnitud d'activitat ferroviària que desenvolupe l'entitat ferroviària. Els articles 47 i 48 regulen el procediment per a la seua sol·licitud, vigència i revocació.

3. El certificat de seguretat s'atorgarà a l'entitat ferroviària respecte al conjunt dels serveis que haja de prestar i de les infraestructures ferroviàries en què pretén realitzar una activitat.

4. Les entitats ferroviàries estan obligades a complir, en tot moment, les condicions establides en els seus certificats de seguretat. L'incompliment per les entitats ferroviàries d'aquestes condicions, determinarà la revocació d'aquests certificats, sense perjudici de l'aplicació del règim sancionador previst en aquesta llei.

Article 46. Contingut del certificat de seguretat

El certificat de seguretat es compon dels documents següents:

a) Un certificat que confirme l'aprovació del sistema de gestió de la seguretat de l'entitat ferroviària, que garantirà el control dels riscos creats per activitat ferroviària desenvolupada i, en la mesura que siga possible, tindrà en compte els riscos derivats d'activitats realitzades per altres i que puguen incidir en la circulació ferroviària.

El sistema de gestió de la seguretat contindrà els següents elements bàsics:

1.r La política de seguretat en l'operació ferroviària, aprovada per la direcció executiva i comunicada a tot el personal de l'organització.

2.n Un manual del sistema de gestió de la Seguretat Ferroviària Operacional (SFO).

3.r L'organització i el repartiment de responsabilitat en matèria d'SFO. Estaran clarament definits els àmbits de responsabilitat en l'esmentada matèria i es garanteix que el personal esmentat disposa de l'autoritat, competència i recursos per al seu exercici.

4.t Un procés de cicle de vida de sistema ferroviari que garantisca satisfer els estàndards tècnics i operatius aplicables, a més de dur a terme l'avaluació de riscos i adopció de mesures de control, sempre que tinga lloc una modificació en les condicions operatives o s'introduïska, o modifique substancialment, un material rodant o sistema tècnic que pressupose nous riscos o la variació dels existents.

5.è Un procés de gestió i control dels riscos creats per l'activitat de l'operació ferroviària que, en la mesura que siga possible, considere els riscos derivats d'activitats realitzades per altres parts externes al sistema ferroviari, com ara:

- Riscos associats o relacionats amb l'operació, manteniment de material rodant i infraestructura, inclosos sistemes de seguretat.
- Riscos relacionats amb l'ocupació de contractistes i control de proveïdors.
- Metodologia per a la identificació.
- Avaluació, seguiment i control de riscos.

6.è Els processos que garantisquen la formació i competència del personal que exerceix funcions relacionades amb la seguretat de les operacions ferroviàries, amb els elements següents:

- Determinar els llocs des dels quals s'exerceixen comeses de seguretat operacional.
- Principis de selecció (nivell educatiu, aptituds físiques i mentals necessàries).
- Formació i habilitats tècniques inicials.
- Formació permanent i actualització periòdica dels coneixements i habilitats.
- Comprovació periòdica de competències.

7.è Procés d'auditories internes que avalué:

- La vigilància de l'exercici en matèria d'SFO.
- Avaluació del compliment dels procediments i normes del propi sistema de gestió SFO.
- Garantia d'independència del departament auditor.

8.è Existència de criteris i objectius qualitatius i quantitius respecte al manteniment i millora de l'SFO.

Control de l'evolució de la seguretat en l'operació ferroviària per mitjà d'un inventari d'indicadors d'SFO, tant absoluts com relatius i referits tant a accidents com a incidents o precursors d'accidents.

9.è Procés de notificació, investigació i anàlisi d'accidents i incidents ferroviaris així com de l'adopció de mesures de prevenció necessàries.

10.è Procediments i formats de documentació relativa a l'SFO i la seua distribució posterior.

b) Un certificat que confirme l'aprovació de les mesures adoptades per l'entitat ferroviària per a complir els requisits específics necessaris per a realitzar el transport en la xarxa ferroviària de la Comunitat Valenciana, i en el cas que aquest certificat continga la funció d'administrador d'infraestructura ferroviària, haurà de complir els requisits específics necessaris per a la gestió de la infraestructura ferroviària inclosos en aquests requisits, l'explotació i manteniment dels sistemes de control de trànsit i senyalització, per a la qual cosa es disposarà de la documentació següent:

- Documentació relativa a les categories funcionals del personal ferroviari habilitat amb què compte.
- Documentació referent als diversos tipus de material rodant que s'utilitzarà en el servei, amb indicació de les autoritzacions o certificats de què dispose.
- Sol·licitud del certificat de seguretat.

CAPÍTOL II

Sol·licitud i vigència del certificat de seguretat

Article 47. Sol·licitud del certificat de seguretat

A la sol·licitud del certificat de seguretat de l'entitat ferroviària l'entitat adjuntarà la documentació que, conforme a l'article anterior, justifique que disposa d'un sistema de gestió de la seguretat i compleix els requisits específics necessaris per a l'exercici de la seua activitat en les adequades condicions de seguretat.

Les entitats ferroviàries podran sol·licitar un certificat de seguretat relatiu a la prestació de serveis, tant d'operador com d'administrador d'infraestructures, en una part limitada de la xarxa ferroviària valenciana, i en aquests casos tant els certificats com la documentació quedaran limitats a les esmentades parts de xarxa.

L'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària dictarà una resolució sobre la sol·licitud d'atorgament del certificat de seguretat i la notificarà en un termini màxim de sis mesos, a comptar de la data de presentació de la sol·licitud o de la documentació complementària requerida. Transcorregut el termini esmentat sense que haja recaigut una resolució expressa, s'entendrà denegat el certificat de seguretat.

La resolució que atorgue o denegue el certificat de seguretat tindrà plens efectes des que es notifique i, en contra, escauran recursos administratius i jurisdiccionals de conformitat amb la normativa vigent.

Article 48. Vigència del certificat de seguretat

El període de vigència del certificat de seguretat serà de cinc anys. Podrà renovar-se per períodes successius iguals, sempre que es complisquen les condicions exigides per al seu atorgament, i amb la sol·licitud prèvia de l'entitat ferroviària almenys sis mesos abans de la seua data d'expiració.

El certificat de seguretat s'actualitzarà en tot o en part, sempre que es produïsquen modificacions substancials en les condicions inicials que l'entitat ferroviària acredita per al seu atorgament.

Les entitats ferroviàries hauran d'informar sense demora l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària de totes les modificacions en les condicions acreditades per a l'atorgament d'un certificat de seguretat, així com de quantes variacions fonamentals es produïsquen respecte al seu personal ferroviari habilitat, i del material rodant autoritzat, a més, en aquelles entitats amb funcions d'administrador d'infraestructures ferroviàries, sempre que es produïsquen modificacions substancials de la infraestructura ferroviària, dels seus sistemes de senyalització o control de trànsit i en els principis o normes bàsiques que regeixen la seua explotació i manteniment.

L'AVSF durà a terme, en l'àmbit de les seues competències, els controls necessaris per a comprovar el compliment, per part de les entitats ferroviàries, de les normes de seguretat en relació amb les seues activitats, instal·lacions, material mòbil i personal ferroviari.

Quan es constate l'incompliment per una entitat ferroviària d'alguna de les condicions exigides per l'atorgament del certificat de seguretat, l'AVSF li'l comunicarà a aquesta entitat perquè siga esmenat en el termini fixat en el mateix comunicat.

En cas de no realitzar-se la referida esmena en el termini esmentat, l'AVSF incoarà el corresponent expedient de revocació.

CAPÍTOL III

Revocació del certificat de seguretat

Article 49. De la revocació del certificat de seguretat

El procediment de revocació serà iniciat sempre d'ofici per l'AVSF, d'acord amb les normes.

Abans de la iniciació del procediment de revocació, es podran realitzar actuacions per a determinar si concorren circumstàncies que el justifiquen. En especial, aquestes actuacions s'orientaran a fixar, amb la més gran precisió possible, els fets susceptibles de motivar la incoació del procediment a les persones que puguen resultar responsables i les circumstàncies rellevants que concorren en els uns i els altres.

Iniciat el procediment, es podran adoptar les mesures provisionals que s'estimen oportunes per a assegurar l'eficàcia de la resolució que hi poguera recaure i el bon fi del procediment, així com evitar el manteniment dels efectes de la infracció comesa i garantir l'interès general.

Les mesures provisionals, que hauran de ser proporcionals quant a intensitat i condicions als fins que pretenen garantir, podran consistir en la suspensió temporal del certificat de seguretat,

en la prestació de fiances, en la retirada de material rodant o en la suspensió de sistemes tècnics o infraestructures, en el cas d'entitats administradores de les infraestructures. No podran adoptar-se mesures provisionals que puguin causar perjudicis de difícil o impossible reparació a les persones interessades.

Les mesures provisionals podran ser deixades sense efecte o modificades durant la tramitació del procediment, d'ofici o a instància de part, per circumstàncies sobrevingudes o que no puguin ser tingudes en compte en el moment de la seua adopció.

En tot cas, s'extingiran amb l'eficàcia de la resolució que pose fi al procediment de revocació.

Acordada la iniciació del procediment de revocació del certificat de seguretat, es notificarà, a l'entitat ferroviària afectada, que disposa d'un termini de quinze dies, des de la data de notificació, per a aportar quantes al·legacions, documents i informacions estime convenientes i, si és el cas, proposar proves, concretant els mitjans de què pretenga valdre's. Rebudes les al·legacions o transcorregut el termini per a això, l'instructor del procediment podrà acordar l'inici d'un període de prova.

La proposta de resolució es notificarà a les persones interessades i els concedirà un termini de quinze dies des de la notificació per a formular al·legacions i presentar els documents i informacions que hi ha en l'expedient.

La resolució que es dicte serà motivada i tindrà algun dels continguts següents:

- a) El sobreseïment de l'expedient de revocació.
- b) La revocació del certificat de seguretat, en tot o en part.

Si transcorreguts sis mesos des de l'inici de l'expedient de revocació no se n'ha notificat a les persones interessades la resolució, es produirà la seua caducitat.

La resolució de revocació del certificat de seguretat no donarà lloc a cap indemnització a favor d'una persona titular.

La revocació del certificat de seguretat serà immediatament executiva. Contra l'esmentada resolució cabran els recursos administratius i jurisdiccionals de conformitat a la normativa vigent.

TÍTOL V INVESTIGACIÓ I NOTIFICACIÓ D'ACCIDENTS I INCIDENTS

Article 50. Creació de la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris

1. Es crea la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris, com a òrgan col·legiat permanent d'investigació tècnica dels accidents i incidents que es produïsquen en la circulació ferroviària.

2. La comissió estarà composta per sis vocalies, les persones titulars de les quals seran nomenades per decret del Consell entre persones de reconegut mèrit i capacitat en el sector ferroviari.

El Consell haurà de garantir la imparcialitat i la independència dels nomenats.

Amb caràcter previ al seu nomenament es comunicarà a les Corts el nom de les persones proposades com a vocals de la comissió, per a la seua acceptació o veto raonat, que haurà d'emetre's en el termini d'un mes, transcorregut el qual sense manifestació expressa s'entendrà acceptada la proposta. Durant el termini esmentat, la comissió parlamentària corresponent podrà acordar la compareixença de les persones candidates proposades per a l'examen de la seua idoneïtat.

En els nomenaments de la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris es garantirà la composició equilibrada de dones i homes.

Les persones nomenades vocals de la comissió designaran, d'entre elles, la que n'exercirà la presidència.

Els nomenaments per a ocupar els càrrecs de la presidència i de les vocalies tindran una durada de sis anys, amb possibilitat de reelecció per una sola vegada. A partir dels primers sis anys des de la constitució de la comissió, les vocalies es renovaran parcialment cada dos anys,

d'acord amb els criteris de renovació que s'establisquen en les normes de funcionament de la comissió.

A més la comissió tindrà una secretaria, la persona titular de la qual serà nomenada pel Consell entre el personal funcionari en actiu del subgrup A1 amb experiència en el sector ferroviari, i tindrà veu però no vot en les reunions de la comissió.

3. La Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris s'adscriu orgànicament a la conselleria competent en matèria d'emergències; no obstant això, és independent en la seua organització, estructura i capacitat decisòria de qualsevol administrador de la infraestructura, operador ferroviari, organisme de tarifació, organisme d'adjudicació i organisme d'avaluació de la conformitat i de qualsevol part els interessos del qual puguen entrar en conflicte amb la comissió confiada a l'organisme d'investigació. Serà, així mateix, funcionalment independent de l'autoritat responsable de la seguretat i de qualsevol regulador dels ferrocarrils.

S'entendrà com a organisme d'avaluació de la conformitat tot organisme autonòmic, nacional o europeu a què s'ha notificat o designat perquè s'encarregue d'activitats d'avaluació de la conformitat, com ara calibrats, proves, certificacions i inspeccions.

4. Serà obligatòria la compareixença de les persones relacionades amb els accidents i incidents subjectes a investigació davant les oficines de la comissió, que podrà disposar-ne la realització presencial o per mitjans electrònics.

5. La comissió elaborarà el projecte de reglament que establisca el règim del seu funcionament i el procediment d'investigació tècnica dels accidents i incidents ferroviaris, que serà aprovat per decret del Consell.

6. A fi de garantir la independència i transparència de la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris, en l'exercici de les seues funcions, ni el personal ni els membres del ple de la comissió podran sol·licitar o acceptar instruccions de cap entitat pública o privada.

Article 51. Objecte i finalitat

1. Hauran de ser objecte d'una investigació tècnica els accidents ferroviaris significatius que es produïsquen sobre la xarxa ferroviària de la Generalitat. La resta d'accidents i incidents ferroviaris podran no ser objecte d'investigació tècnica, amb la justificació prèvia expressa de la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris, atenent el que disposa l'apartat 5 d'aquest article.

No obstant això, a instància de part, la comissió realitzarà la investigació tècnica dels accidents o incidents que se sol·liciten, encara que prèviament s'haja justificat expressament que no s'investiguen.

2. La investigació tècnica tindrà com a finalitat determinar les causes d'un accident o incident i les circumstàncies en què es va produir i formular, si és el cas, les recomanacions de seguretat que resulten pertinents. En cap cas s'ocuparà de la determinació de la culpa o responsabilitat en els fets investigats.

No obstant, per al desenvolupament de la seua activitat, la comissió podrà recórrer a perits o experts externs per a col·laborar amb el personal tècnic investigador dependent de la naturalesa de l'accident o incident.

3. El personal funcionari d'investigació que designe la comissió tindrà la consideració d'agent de l'autoritat quan actue en l'exercici de la seua funció investigadora. Durant l'exercici de la seua activitat, i amb l'autorització prèvia judicial en aquells casos en què aquella siga necessària, podran:

a) Accedir al lloc de l'accident o incident, al material rodant implicat i a les instal·lacions relacionades d'infraestructura i de control del trànsit i senyalització.

b) Efectuar un inventari immediat de les proves i decidir sobre la retirada de les restes, de forma controlada i custodiada, d'instal·lacions d'infraestructura o peces, a l'efecte de l'examen corresponent.

c) Accedir als equips de registre i gravació a bord i al seu contingut, amb possibilitat d'utilitzar-los, així com al registre de gravació de les comunicacions en estacions de transport de persones, terminals de transport de mercaderies i centres de control de trànsit, si és el cas, i al registre del funcionament del sistema de senyalització i control del trànsit.

- d) Accedir als resultats de l'examen pericial medicoforense dels cossos de les víctimes, quan puga ser rellevant per a la investigació ferroviària.
 - e) Accedir als resultats dels exàmens i anàlisis mèdiques del personal a bord del tren i de qualsevol altre personal ferroviari implicat en l'accident o incident, quan puga ser rellevant per a la investigació ferroviària.
 - f) Entrevistar el personal ferroviari implicat i altres testimonis. De l'acta que s'alce, se'n lliurarà còpia a la persona o les persones interessades.
 - g) Accedir a qualsevol informació o documentació pertinent en possessió de l'administrador de la infraestructura, dels operadors ferroviaris implicats i de l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària.
 - h) Accedir a qualsevol informació relacionada amb l'accident investigat, d'acord amb la normativa vigent d'aplicació en cada cas.
4. La informació obtinguda en les funcions d'investigació tindrà caràcter reservat i el personal tècnic investigador estarà obligat a preservar-lo.
5. La decisió de realitzar la investigació dels accidents ferroviaris considerats no greus i dels incidents atindrà la concurrència de les circumstàncies següents:
- a) La importància de l'accident o incident.
 - b) La seua repercussió en la seguretat de la circulació ferroviària.
 - c) Les peticions de les entitats ferroviàries, de l'agència o de la conselleria competent en matèria de transports.
 - d) Les peticions d'usuaris, persones afectades o altres interessats.
 - e) Si forma part d'una sèrie d'accidents o incidents amb repercussió en el sistema en conjunt.
6. Sense perjudici d'això, totes les entitats ferroviàries investigaran internament tots els accidents i incidents en què s'hagen vist implicats. Aquesta informació no interferirà les dutes a terme, si és el cas, per la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris, a la qual hauran de prestar tota la col·laboració que els siga requerida.
7. Les conclusions de les actuacions d'investigació podran incorporar recomanacions que, eventualment, especifiquen la planificació sobre com implementar-les. Amb caràcter excepcional podrà emetre instruccions de caràcter vinculant.
- Unes i altres podran ser objecte de seguiment per part de la comissió.

Article 52. Procediment de notificació d'incidents i accidents

1. Les entitats ferroviàries tenen l'obligació de notificar immediatament, a la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris, els accidents i incidents significatius que es produïsquen en el seu àmbit, i és facultativa la comunicació d'incidents de menor gravetat.
2. La comissió regularà el procediment de notificació d'accidents i incidents, que es regirà pels principis de planificació, prevenció, col·laboració, celeritat, informació, correcció i adaptació a l'evolució tècnica.
3. La notificació d'accidents i incidents haurà de quedar registrada i la comissió haurà de donar compte de les actuacions que realitze per al seu tractament, així com de les mesures preventives i correctives que estime adequades per a evitar que tornen a produir-se.
4. La comissió justificadament decidirà sense demora, i en qualsevol cas en el termini màxim de dos mesos després d'haver rebut la notificació sobre l'accident o incident, si inicia o no la investigació.

En el termini de set dies després de la decisió d'obrir una investigació, la comissió hi informará l'agència. La informació indicarà la data, l'hora i el lloc de l'accident o incident, així com el seu tipus i les seues conseqüències quant a víctimes mortals, lesions corporals i danys materials.

Article 53. Mesures cautelars

Es donarà compte a la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris de les mesures cautelars que les entitats ferroviàries o l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària adopten per a

garantir la seguretat de persones i béns, com ara la protecció del tren i de la via, l'evacuació de víctimes i persones passatgeres o la suspensió de l'activitat ferroviària en els trams afectats.

Article 54. Publicitat i transparència

Les conclusions de les actuacions d'investigació d'accidents i incidents així com les justificacions de no fer la investigació es faran públiques a través de la pàgina web de la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris, excepte pel que hi dispose, si és el cas, l'autoritat judicial.

Article 55. Assistència integral a les persones afectades per accidents ferroviaris

Les víctimes dels accidents que es produïsquen en l'àmbit del transport ferroviari de competència autonòmica i els seus familiars tindran dret a una assistència integral que garantisca una adequada atenció i suport, en els termes que es determinen reglamentàriament. Es posarà en marxa l'oficina única postemergències, com a finestra única per a les persones afectades en l'emergència o la catàstrofe, en la qual s'avaluaran les necessitats i les sol·licituds d'ajudes.

Aquest desenvolupament reglamentari haurà d'incorporar les obligacions mínimes de les empreses i les entitats que intervinguen en el transport ferroviari i tramviari en l'assistència a víctimes i als seus familiars.

En tot cas, les empreses ferroviàries que operen en l'àmbit del transport de competència autonòmica, com també els administradors d'infraestructura de la xarxa ferroviària i tramviària, hauran de disposar d'un pla d'assistència a les víctimes i als seus familiars, en cas d'accident. Aquest pla incorporarà la posada a disposició de l'oficina única postemergències de la informació necessària per a facilitar les funcions de coordinació que li corresponen.

TÍTOL VI RÈGIM D'INSPECCIÓ, SUPERVISIÓ I SANCIÓ

CAPÍTOL I Inspecció i supervisió de la seguretat ferroviària

Article 56. Competència i funcions

1. Correspon a l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària la inspecció i supervisió del compliment de les normes reguladores dels serveis de transport ferroviari de competència autonòmica, de les activitats auxiliars i complementàries i de tots els elements del sistema ferroviari de la Generalitat en relació amb les infraestructures, el material rodant, el personal ferroviari i l'operació ferroviària.
2. La funció inspectora de la seguretat ferroviària, així com de les activitats auxiliars i complementàries del transport ferroviari i tramviari, serà exercida pel personal funcionari adscrit a l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària, sense perjudici de l'assistència i col·laboració de personal tècnic competent.
3. Els serveis d'inspecció, a més de les seues funcions de control del compliment de la legalitat vigent, assessoraran i col·laboraran amb les entitats ferroviàries i d'activitats auxiliars i complementàries per a facilitar el compliment de la legalitat esmentada.

Article 57. Obligació de col·laboració

1. Les empreses habilitades per a la prestació dels serveis de transport ferroviari de competència de la Generalitat, així com les dedicades a activitats auxiliars i complementàries, estaran obligades a facilitar l'accés a les seues instal·lacions i mitjans materials del personal dels serveis d'inspecció de l'agència en l'exercici de les seues funcions.

Aquesta obligació arribarà, en tot cas, a tots aquells llibres, documents de gestió, control o estadístiques l'ompliment o administració obligatòria dels quals siga establert per la normativa

econòmica, fiscal, social i laboral o mediambiental que siga aplicable als subjectes adés assenyalats.

2. Les persones usuàries del transport de persones estaran obligades a identificar-se a requeriment del personal de la inspecció quan aquest es trobe realitzant les seues funcions en relació amb el servei utilitzat per aquells.

Article 58. Plans d'inspecció

L'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària elaborarà plans d'inspecció periòdics, amb la finalitat d'establir el caràcter sistemàtic a les actuacions inspectores i determinar les directrius generals de les operacions de control, sense perjudici de les actuacions singulars que de forma motivada es crega oportú iniciar.

Article 59. Inspectors de la seguretat ferroviària

1. El personal funcionari dels serveis d'inspecció de l'agència tindrà la condició d'agent de l'autoritat en l'exercici de la seua funció inspectora i gaudirà de plena independència en el desenvolupament de les actuacions inspectores, subjecte únicament a les instruccions que impartisquen els seus superiors jeràrquics i a les prescripcions dels plans d'inspecció que aprobe l'agència.

2. Els òrgans de govern de l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària podran dictar instruccions i ordres de servei dirigides als seus òrgans jeràrquicament dependents en el desenvolupament de les seues funcions de planificació i inspecció de la seguretat ferroviària.

3. En l'exercici de la seua funció, el personal dels serveis d'inspecció de l'agència està autoritzat per a:

a) Realitzar materialment les actuacions inspectores precises en qualsevol lloc en què s'exercisquen activitats afectades per aquesta llei. No obstant això, quan es requerisca l'accés al domicili de persones físiques, jurídiques o entitats i no presten el seu consentiment per a això, serà necessària la prèvia obtenció de l'autorització judicial pertinent.

b) Dur a terme les investigacions, perícies i anàlisis que resulten necessaris per a l'exercici de la seua funció inspectora.

4. El personal dels serveis d'inspecció de l'agència estarà proveït del document acreditatiu de la seua condició, que li podrà ser requerit quan exercite les seues funcions, i en aquest cas haurà d'exhibir-lo.

5. El personal dels serveis d'inspecció de l'agència estarà obligat a guardar secret professional respecte als fets que conega en l'exercici de les seues funcions, sense perjudici de la realització de les actuacions de col·laboració administrativa, parlamentària i judicial.

Article 60. Procediment d'inspecció de la seguretat ferroviària

1. El procediment d'inspecció de la seguretat ferroviària es dirigeix a detectar, avaluar i corregir condicions de risc, i comprèn les fases següents:

a) Acord d'inici, que determinarà el seu objecte i designarà el personal d'inspecció responsable de la seua tramitació.

b) Desenvolupament de la inspecció, per mitjà de requeriments, compareixences, entrevistes, reunions de treball o visites a instal·lacions, i alçarà de les corresponents actes que els documenten, amb identificació de registres, arxius i documents consultats, les persones intervinents, així com de les instal·lacions visitades i els elements inspeccionats, amb detall suficient per a garantir la traçabilitat dels resultats obtinguts en la inspecció i la seua reproductibilitat.

c) Tràmit d'audiència, mitjançant la notificació de les actes d'inspecció als subjectes responsables de la seguretat d'instal·lacions i activitats inspeccionades, i els conferirà un termini d'al·legacions no inferior a deu dies ni superior a quinze dies.

d) Conclusió, mitjançant l'elaboració d'informes de conformitat, de disconformitat per desviacions catalogades de greus o molt greus, o d'observació per desviacions catalogades de

lleus. Els informes de disconformitat i els d'observació contindran propostes d'actuació i mesures correctores, amb indicació de terminis de compliment.

e) Seguiment, en el cas d'inspeccions amb resultat de disconformitat o d'observació, per a la verificació del compliment i efectivitat de les propostes d'actuació i mesures correctores.

2. Quan concórreguen greus circumstàncies que comprometen la seguretat ferroviària, la persona titular responsable dels serveis d'inspecció de l'agència podrà acordar la paralització de serveis, obres o activitats, i ho haurà de comunicar immediatament a l'òrgan competent per a la iniciació, si és el cas, del corresponent procediment sancionador.

CAPÍTOL II Règim sancionador

Article 61. Responsabilitat i concurrència de sancions

1. Seran sancionades pels fets constitutius d'infracció administrativa que preveu aquesta llei, les persones físiques o jurídiques que realitzen les activitats ferroviàries de competència autonòmica, i els usuaris dels serveis de transport ferroviari i tramviari que amb la seua conducta pertorben la seua normal prestació o la integritat dels béns afectes a aquesta, quan siga declarada la seua responsabilitat a títol de dol o culpa.

Les entitats ferroviàries respondran del pagament de les sancions pecuniàries imposades a qui en depenguen o hi estiguen vinculades, sense perjudici del dret de repetició contra la persona autora de les infraccions corresponents, per la responsabilitat en què haja incorregut per dol, culpa o negligència greus.

La repetició de les sancions pecuniàries només podrà produir-se mitjançant procediment contradictori amb audiència del personal afectat i amb informació a la representació legal dels treballadors, atès el principi de proporcionalitat en relació amb les circumstàncies concurrents, el context i la resta de factors subjacents que puguen haver contribuït en la producció del fet infractor.

2. Les responsabilitats administratives que es deriven de la comissió d'una infracció seran compatibles amb l'exigència a l'infractor de la reposició de la situació alterada per aquell al seu estat originari, així com amb la indemnització pels danys i perjudicis causats, que serà determinada i exigida per l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària en l'exercici de la seua potestat sancionadora.

3. No podran sancionar-se els fets que hagen sigut sancionats penalment o administrativament, en els casos en què s'aprecie identitat de subjecte, fet i fonament.

En els supòsits en què les infraccions puguen ser constitutives d'il·lícit penal, l'agència passarà el tant de culpa a l'òrgan judicial competent o al ministeri fiscal, i s'abstindrà de seguir el procediment sancionador mentre l'autoritat judicial no dicte sentència ferma o resolució que pose fi al procediment, o mentre el ministeri fiscal no comuniqui la improcedència d'iniciar o prosseguir actuacions.

En cas que no s'haja estimat l'existència d'il·lícit penal, l'agència continuarà l'expedient sancionador sobre la base, si és el cas, dels fets que els tribunals hagen considerat provats.

Secció primera. Infraccions

Article 62. Classificació i prescripció de les infraccions

1. Sense perjudici de les infraccions establides en la legislació sobre seguretat viària que afecten el transport tramviari, les infraccions previstes en aquesta llei es classifiquen en lleus, greus i molt greus.

2. Les infraccions molt greus prescriuran al cap de tres anys; les greus, als dos anys i les lleus, a l'any. Els respectius terminis començaran a comptar-se des de el dia en què la infracció s'haja comès.

Interromprà la prescripció de la infracció la iniciació, amb coneixement de la persona interessada, del procediment sancionador, i es reiniciarà el termini esmentat si l'expedient sancionador està paralitzat durant més d'un mes per causa no imputable al presumpte responsable.

Article 63. Infraccions lleus

Són infraccions lleus de seguretat ferroviària:

- a) L'obstaculització o l'ús indegut, per part dels usuaris dels mecanismes d'obertura o tancament de les portes dels cotxes del tren, dels mecanismes de parada dels trens, de seguretat o de socors, o dels que siguin d'ús exclusiu del personal de l'entitat ferroviària.
- b) L'accés no autoritzat per part del personal que no estiga de servei o siga aliè al ferrocarril, a les cabines de conducció, als tramvies, als trens, a les locomotores o a altres llocs en què es trobe el material de tracció, o a les instal·lacions reservades per a l'ús exclusiu de persones autoritzades.
- c) L'incompliment per part de les entitats ferroviàries, centres de formació i de reconeixement mèdic de personal ferroviari de l'obligació de comunicar a l'agència les dades a què estiguen obligats d'acord amb la normativa d'aplicació.
- d) Els comportaments que impliquen perill per a les persones usuàries o que suposen el deteriorament del material dels vehicles o de les instal·lacions, sempre que no tinguin la consideració d'infracció greu o molt greu.
- e) L'incompliment per part de les entitats ferroviàries de l'obligació de disposar d'un pla d'assistència a les víctimes i familiars d'accident ferroviari, així com la seua no-execució o execució deficient en cas de produir-se l'accident esmentat.
- f) La negativa o obstrucció a l'actuació dels serveis d'inspecció de transport ferroviari, quan no constituïska infracció molt greu.

Article 64. Infraccions greus

Són infraccions greus de la seguretat ferroviària:

- a) L'incompliment de les condicions imposades a les persones titulars dels certificats de seguretat.
- b) L'incompliment de les normes de circulació, incloses les ordres, circulars i consignes establides per l'administrador d'infraestructures ferroviàries de conformitat amb la normativa de seguretat en la circulació, quan l'esmentat incompliment no constituïska infracció molt greu.
- c) La negativa a facilitar als òrgans responsables de la seguretat ferroviària la informació que aquests legalment requerisquen.
- d) L'obstrucció que dificulte greument l'actuació dels serveis d'inspecció en matèria de seguretat, ús i defensa de les infraestructures, quan no es donen les circumstàncies que determinen la consideració de tal comportament com a infracció molt greu.
- e) El falsejament o destrucció de dades estadístiques o de control que les entitats ferroviàries es troben obligades a proporcionar en matèria de seguretat.
- f) La utilització de material rodant que no complisca les normes i els requisits tècnics que per raons de seguretat hagen de reunir, quan tal comportament no siga constitutiu d'infracció molt greu.
- g) La carència, inhabilitat o manipulació dels instruments o mitjans de control de les màquines i del material rodant.
- h) L'incompliment de les condicions imposades a les homologacions, habilitacions i certificacions atorgades als centres de formació i reconeixement psicofísic de personal ferroviari, quan no constituïsqen infracció molt greu.
- i) L'incompliment pels centres de formació de personal ferroviari dels programes formatius autoritzats o la certificació de la impartició de formació teòrica i pràctica en condicions inferiors al programa formatiu aprovat, així com la realització de proves sense complir els requisits establits en la normativa aplicable.

- j) L'ús de les autoritzacions d'accés a cabina, per part dels centres de formació de personal ferroviari, per a fins diferents del d'aprenentatge.
- k) L'incompliment de la normativa en matèria d'autorització i posada en el mercat de components i elements de la infraestructura ferroviària, dels equips d'energia, control i senyalització dels vehicles, quan no constituïska infracció molt greu.
- l) L'incompliment per les entitats ferroviàries del deure de comunicar sense demora, a l'òrgan competent per a emetre les autoritzacions de seguretat, qualsevol modificació essencial de l'autorització concedida pel que fa a la infraestructura ferroviària, als sistemes de senyalització o de subministrament d'energia o als principis i normes bàsiques que regeixen la seua explotació i manteniment, així com de quantes variacions fonamentals es produïsqen respecte del personal ferroviari habilitat i del material rodant que tinga autoritzat.
- m) L'incompliment de les normes de seguretat per part del personal que tinga encomanades funcions relacionades amb la seguretat en la circulació, sempre que no tinga la consideració d'infracció molt greu.
- n) L'incompliment de l'obligació de les entitats ferroviàries de presentar davant l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària els informes previstos en aquesta llei.
- o) L'accés indegut a la plataforma ferroviària, per part dels usuaris, i creuar per llocs o en moments no autoritzats, com també l'accés al tren o abandonar-lo, fora de les parades establides o estant el tren en moviment, amb alteració o afectació dels elements de seguretat, per part dels usuaris, quan no haja de ser qualificada com a infracció molt greu.
- p) L'incompliment per part de les entitats ferroviàries de l'obligació de facilitar al personal responsable de la conducció o la circulació la documentació reglamentària preceptiva per a la circulació ferroviària i tramviària.
- q) L'incompliment, pel personal que preste els seus serveis en l'àmbit de la circulació ferroviària, de la normativa reglamentària sobre qualificació professional i seguretat en el trànsit, quan no constituïska infracció molt greu.
- r) La conducció de màquines sense comptar amb la titulació reglamentàriament exigible a l'efecte.
- s) L'incompliment de l'obligació de les entitats ferroviàries de notificar a la comissió els accidents i els incidents que es produïsqen en el seu àmbit.

Article 65. Infraccions molt greus

Són infraccions molt greus de seguretat ferroviària:

- a) La circulació ferroviària o la prestació de serveis de transport sense comptar amb certificat de seguretat preceptiu.
- b) L'incompliment de les instruccions de l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària.
- c) L'obtenció per mitjà de declaracions falses o per qualsevol altre procediment irregular, de qualsevol títol habilitant, certificat, autorització o document que habilite per a l'exercici de les activitats i professions regulades en aquesta llei i en les seues normes de desenvolupament i que haja de ser expedit per l'administració o, si és el cas, per organismes acreditats o reconeguts, a favor de la persona sol·licitant o de qualsevol de les dades que hagen de constar en aquells, inclosos els títols de personal ferroviari.
- d) La falsificació de la llicència d'operador ferroviari o de qualsevol altre títol habilitant, certificació, autorització o document que habilite per a l'exercici de les activitats i professions regulades en aquesta llei i en les seues normes de desplegament i que haja de ser expedit per l'administració o, si és el cas, per organismes acreditats o reconeguts, a favor de la persona sol·licitant o de qualsevol de les dades que hagen de constar en aquells, inclosos els títols de personal ferroviari.

La responsabilitat per la infracció esmentada correspondrà tant a les persones que hagen falsificat el títol, o col·laborat en la seua falsificació o comercialització a sabuda del caràcter il·lícit de la seua actuació, com a les que l'hagen utilitzat per a encobrir la realització d'activitats no autoritzades.

- e) La realització d'obres, instal·lacions o activitats no permeses en la zona de domini públic o en les zones de protecció de les infraestructures ferroviàries, sense comptar amb la preceptiva

autorització o incomplint les prescripcions imposades en les autoritzacions atorgades, quan afecten la seguretat del trànsit ferroviari.

f) El llançament o dipòsit d'objectes en qualsevol punt de la via i els seus límits i instal·lacions annexes o al pas dels trens i, en general, qualsevol conducta que per acció o omissió pugui representar un perill greu per a la seguretat del transport, els seus usuaris, els mitjans o les instal·lacions de qualsevol tipus.

g) La sostracció de qualsevol element de la infraestructura ferroviària que afecte la via fèrria o estigui directament relacionat amb la seguretat del trànsit ferroviari o la modificació intencionada de les seues característiques.

h) El trencament de les ordres de paralització d'obres.

i) L'incompliment, pel personal que presta els seus serveis en l'àmbit de la circulació ferroviària, de la normativa reglamentària sobre qualificació professional i seguretat en el trànsit, quan això ocasioni o pugui ocasionar un perill greu per a la seguretat del transport, els seus usuaris, els mitjans o les instal·lacions de qualsevol tipus.

j) Realitzar tasques relacionades amb la circulació de forma negligent o temerària, davant els efectes de begudes alcohòliques amb taxes superiors a què reglamentàriament s'establisquen, o d'estupefaents, psicotròpics o qualsevol altra substància d'efectes anàlegs, que pertorben o disminuïsquen les facultats psicofísiques del personal que presta els seus serveis en l'àmbit de la circulació ferroviària.

k) L'omissió, pel personal que presta els seus serveis en l'àmbit de la circulació ferroviària, del deure de socors en cas de necessitat o accident.

l) La posada en circulació de màquines que incomplisquen les condicions tècniques i de seguretat establides en aquesta llei i en les normes de desplegament.

m) L'assignació de serveis al personal de conducció excedint els temps màxims.

Secció segona. Sancions

Article 66. Sancions

1. Les infraccions tipificades en els articles anteriors seran sancionades:

- a) Les lleus, amb multa de fins a 7.500 euros.
- b) Les greus, amb multa de 7.501 fins a 38.000 euros.
- c) Les molt greus, amb multa de 38.001 fins a 380.000 euros.

2. Les infraccions comeses pel personal de conducció o circulació de què siguin directament responsables seran sancionades:

- a) Les lleus, amb multa de fins a 3.000 euros.
- b) Les greus, amb multes des de 3.001 euros fins a 6.000 euros.
- c) Les molt greus, amb multes des de 6.001 euros fins a 15.000 euros.

En el cas d'infraccions molt greus, podrà imposar-se la sanció accessòria de revocació de la llicència administrativa, títol habilitant, autorització de seguretat, certificat de seguretat, homologació, autorització o certificació i la consegüent inhabilitació temporal per a l'exercici de l'activitat per un període màxim d'un any. I per la comissió d'infraccions greus es podrà acordar la suspensió de les habilitacions esmentades durant un termini màxim de sis mesos.

En ambdós casos podrà acordar-se, pels mateixos períodes, el precintament de la maquinària i del material rodant amb què s'haja realitzat l'activitat infractora.

En el còmput de l'esmentat termini no es tindran en compte els períodes en què no haja sigut possible realitzar l'activitat per haver sigut suspesa cautelarment, si és el cas, la corresponent llicència, títol habilitant, autorització de seguretat, certificat de seguretat, homologació, autorització o certificació.

3. La competència per a l'exercici de la potestat sancionadora correspondrà:

- a) A la persona titular de la presidència de l'agència, per infraccions greus i molt greus.

b) A la persona titular de la direcció general de l'agència, per infraccions lleus.

4. En tots aquells supòsits en què la persona interessada decidisca voluntàriament fer efectiva la sanció abans que transcorreguen els trenta dies següents a la notificació de l'inici de l'expedient sancionador, la quantia pecuniària de la sanció inicialment proposta es reduirà en un 30 per cent.

El pagament de la multa abans que es dicte la resolució sancionadora implicarà la conformitat amb els fets denunciats, la renúncia a formular alegacions per part de la persona interessada i la terminació del procediment, i deurà, no obstant això, dictar-se una resolució expressa.

5. Les sancions molt greus prescriuran al cap de tres anys; les greus, als dos anys i les lleus, a l'any. El termini de prescripció de les sancions començarà a comptar-se des de l'endemà del dia en què haja adquirit fermesa la resolució per la qual s'impose.

Interromprà la prescripció la iniciació, amb coneixement de la persona interessada, del procediment d'execució, i tornarà a transcorrer el termini si el dit procediment estiguera paralitzat durant més d'un mes per causa imputable a la persona infractora.

Article 67. Graduació de les sancions

1. Les sancions hauran de ser adequades a la gravetat del fet constitutiu de la infracció. La graduació de la sanció considerarà especialment els criteris següents:

a) La repercussió social de la infracció, el risc per a la vida i salut de les persones, la seguretat de les coses o el medi ambient.

b) La intencionalitat en la comissió de la infracció.

c) El grau de participació de la persona infractora.

d) La comissió d'una altra infracció de la mateixa naturalesa, en el període dels dotze mesos anteriors al fet infractor, quan així haja sigut declarat per resolució ferma en via administrativa.

e) La circumstància d'haver procedit la persona infractora, per iniciativa pròpia, a remeiar els efectes perniciosos de la infracció.

f) El caràcter lucratiu de la infracció comesa per al subjecte infractor.

2. Quan, com a conseqüència de la infracció, s'obtinga un benefici quantificable, la quantia de la multa podrà incrementar-se fins a aconseguir el triple del benefici obtingut.

Secció tercera. Especialitats del procediment sancionador

Article 68. Caducitat

El termini de caducitat del procediment serà de dotze mesos, comptats des de la data de l'acord d'iniciació.

Article 69. Mesures provisionals

1. Quan s'impute la comissió d'infraccions qualificades de molt greus o greus, l'òrgan competent per a resoldre el procediment sancionador podrà acordar, de forma motivada, les mesures provisionals que crega oportunes per a assegurar l'eficàcia de la resolució que puga recaure, inclosa la suspensió de la llicència administrativa, títol habilitant, autorització de seguretat, certificat de seguretat, homologació, autorització o certificació, durant un termini màxim equivalent al previst per a la caducitat del procediment. En ambdós casos podrà acordar així mateix, si és el cas, el precintat de la maquinària i del material rodant amb què s'haja realitzat l'activitat infractora. Tot això d'acord amb els principis de proporcionalitat, efectivitat i menor onerositat.

2. Abans de la iniciació del procediment administratiu, l'òrgan competent per a iniciar o instruir el procediment, d'ofici o a instància de part, en els casos d'urgència inajornable i per a la protecció provisional dels interessos implicats, podrà adoptar de forma motivada les mesures provisionals que resulten necessàries i proporcionades. Les mesures provisionals hauran de ser confirmades, modificades o alçades en l'acord d'iniciació del procediment, que haurà

d'efectuar-se dins dels quinze dies següents a la seua adopció, el qual podrà ser objecte del recurs que escaiga.

3. Quan, per aplicació de les mesures previstes en aquest article, puga veure's afectada la continuïtat o regularitat de la prestació d'obligacions de servei públic, l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària adoptarà les mesures necessàries per a garantir la seua salvaguarda.

4. Les mesures de caràcter provisional hauran de ser proporcionals quant a la seua intensitat i condicions als objectius que es pretenen garantir i podran consistir en la suspensió d'activitats, la prestació de fiances, la paralització d'obres, la clausura temporal de les infraestructures afectades, la retirada de material rodant o la suspensió temporal dels serveis. Si varien les circumstàncies que van donar lloc a la seua adopció, les mesures podran ser modificades o deixades sense efecte en qualsevol moment de la tramitació del procediment sancionador.

5. En allò no previst en aquesta llei i les seues normes de desplegament, seran aplicables al procediment sancionador les normes del procediment administratiu comú.

Article 70. Multes coercitives

Amb independència de les sancions que corresponguen, l'agència podrà imposar multes coercitives quan prossegueisca la conducta infractora i no s'atenga el requeriment del seu cessament, i podrà reiterar-les per cada espai de temps que siga prou per a complir el que ordena.

Les multes coercitives no excediran, cada una d'elles, el 10 % de la sanció fixada per a la infracció comesa ni, en conjunt, el doble de la sanció citada.

DISPOSICIONS ADDICIONALS

Primera. Adscripció de personal de la Generalitat

1. El personal que preste serveis en òrgans de l'administració o entitats de la Generalitat, les funcions del qual passen a ser exercides per l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària, s'hi adscriurà i conservarà la totalitat dels drets que tinga reconeguts, inclosa l'antiguitat.

2. La vinculació que puga tenir amb la funció pública de la Generalitat el personal a què es refereix el paràgraf anterior, no es veurà alterada per la seua incorporació a l'agència i es mantindrà el personal esmentat en la mateixa situació administrativa en què es trobava en el moment de la seua adscripció.

3. El mateix règim s'aplicarà al personal de la Generalitat que obtinga destinació en l'agència, a través dels sistemes de provisió establits en la legislació de funció pública.

Segona. Pressupost inicial de l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària

S'autoritza al Consell perquè aprobe el pressupost de l'any en curs de l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària, amb caràcter previ a la seua constitució efectiva i inici d'activitat, així com perquè realitze els ajustos pressupostaris necessaris per a tal fi.

Tercera. Temps màxims de conducció en el transport ferroviari i tramviari

1. Es considera temps de conducció aquell durant el qual el o la maquinista és el responsable de la conducció d'un vehicle de tracció, amb l'exclusió dels temps previstos per a l'entrada en servei (inici) i la de fora de servei (final de servei).

Es considera temps de gestió de la circulació aquell en què l'agent de circulació està a càrrec d'un lloc de circulació, amb l'exclusió dels temps previstos per a l'entrada en servei (inici) i la de fora de servei (final de servei).

2. Amb relació al temps de conducció i al temps de gestió de la circulació, en el transport ferroviari i tramviari s'estableixen els límits següents:

a) El temps de conducció continuada i el temps de gestió de la circulació continuada no podran excedir de quatre hores. Aquesta es considerarà finalitzada quan acabe la jornada laboral, es

gaudisca d'una pausa mínima de 45 minuts o es gaudisca d'una pausa que equivalga a un percentatge superior al 18,75 % del temps de conducció continuada.

b) El temps de conducció diària i el temps de gestió de la conducció diària no podran excedir de vuit hores en període diürn, ni de set hores en període nocturn, amb independència de l'hora en què es produïska l'inici. Aquest es donarà per finalitzat quan es gaudisca de forma continuada i completa el descans mínim establert per la normativa laboral corresponent. En aquest temps s'inclouen les pauses referides en la lletra anterior que no suposen interrupcions de la jornada laboral.

No obstant això, en situacions degradades del servei, els límits a la conducció continuada o diària fixats en les lletres a i b podran ser sobrepassats pel temps estrictament necessari perquè les persones que efectuen la conducció concloguen el seu trajecte en els llocs previstos per al gaudi de la pausa o la finalització de la jornada, segons escaiga, i es garantirà en aquests supòsits el gaudi a continuació dels períodes mínims de pausa o de descans entre jornades corresponents en relació amb els seus temps reals de conducció.

3. El descans entre jornades i el règim de descans en còmput setmanal s'establiran reglamentàriament, prèvia consulta amb la representació sindical de les empreses operadores, amb observança de les prescripcions relatives al transport ferroviari en la subsecció tercera de la secció quarta del capítol II del Reial decret 1.561/1995, de 21 de setembre, sobre jornades especials de treball i la garantia d'unes condicions òptimes de seguretat en la circulació, la salut laboral i la conciliació de la vida familiar. En tot cas, les jornades de treball continuades es limitaran a set dies en cicles diürns i a quatre dies en cicles nocturns.

Quarta. Coordinació en matèria de seguretat

La conselleria competent en matèria d'infraestructures i transports i la conselleria competent en matèria de seguretat civil i emergències han de coordinar la seua actuació per tal de preveure, prevenir i eliminar o disminuir el risc d'accidents associats a aquest tipus d'instal·lacions i serveis, d'afavorir l'evacuació ràpida i segura de les persones afectades i de facilitar l'actuació dels equips d'intervenció.

Quinta. Facultats psicofísiques del personal de conducció i circulació

1. A l'efecte de l'article 44 d'aquesta llei, s'aplicarà la legislació de l'Estat, en la qual s'estableixen com a taxes d'alcoholèmia màximes permeses per a la conducció de màquines de transport ferroviari, les següents:

- Taxa d'alcohol en sang: 0,10 grams per litre.
- Taxa d'alcohol en aire espirat: 0,05 mil·ligrams per litre.

2. Les taxes esmentades en l'apartat anterior seran, així mateix, d'aplicació al personal de circulació ferroviària que preste serveis en llocs de comandament, control de trànsit centralitzat, subestacions, estacions, terminals i qualsevol altra dependència i local en què es desenvolupen treballs relacionats amb aquella.

3. En els programes formatius destinats a l'obtenció i el manteniment dels títols habilitadors del personal de conducció o circulació, s'inclouran continguts sobre el coneixement d'aquests aspectes: alcohol, drogues i substàncies psicoactives i medicaments. Al seu torn, les entitats ferroviàries fomentaran entre l'esmentat personal, l'ús responsable de medicaments que puguin alterar, pertorbar o modificar les seues facultats psicofísiques en l'exercici de les seues funcions.

Sisena. Trams de caràcter tramviari

1. Tenen caràcter tramviari els trams següents de la xarxa de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana a Alacant, que estan degudament senyalitzats:

En el tram AT-001 Estels (incl.) - Benidorm (incl.), els subtrams següents:

- Entorn de la parada de Sangueta
- Entorn de la parada de L'Illot
- Entorn de la parada d'Albufereta

- Entorn de la parada de Lucentum
- Entorn de la parada de Condomina
- Entorn de la parada de Camp de Golf
- Subtram Costa Blanca (incl.) - entorn de la parada Les Llances
- Entorn de la parada de Fabraquer
- Entorn de la parada de Salesians
- Entorn de la parada del Campello
- Subtram Vila Joiosa (incl.) - Costera Pastor (incl.)

En el tram AT-003 Connexió AT-001 - Sant Vicent del Raspeig (incl.), el següent subtram:

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

El tram AT-004 Connexió AT-001 - Porta del Mar (incl.)

El tram AT-005 Connexió AT-001 - bucle Lucentum /pl. la Corunya (incl.)

En el tram AT-006 Tallers del Campello - Connexió AT-001, el següent subtram:

- Recinte de tallers del Campello

El tram AT-007 Tallers de la Marina - connexió AT-004

2. Tenen caràcter tramviari els següents trams de la xarxa de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana a València:

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

VT-014 Entroncament - Primat Reig

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

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

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

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

VT-019 Connexió VT-018 - connexió VT-016

VT-023 Tallers de Tarongers, inclòs connexió VT-016

Per ordre de la persona titular de la conselleria competent en matèria de transports s'especificaran els punts extrems dels entorns de les parades amb explotació tramviària.

Setena. Reducció de passos a nivell

L'administrador d'infraestructures ferroviàries prendrà les mesures necessàries per a la progressiva reducció del nombre de passos a nivell existents així com per a la millora de les condicions de seguretat en els subsistents. Per a això, podrà redactar plans plurianuals d'inversió específics per a passos a nivell, que hauran de comptar amb l'informe favorable de l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària.

Vuitena. Adaptació dels túnels existents

En el termini d'un any des de l'entrada en vigor de la llei, l'administrador d'infraestructures ferroviàries elaborarà un inventari dels túnels existents en què es farà constar el grau d'adequació de cada un als requeriments de la present llei i les conseqüents propostes d'actuació per a cada un d'ells. En el termini de sis mesos des de la recepció de l'inventari, l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària emetrà un informe que permeta validar o corregir les propostes per a cada túnel. Les actuacions així validades seran objecte de programació i dotació pressupostària per a la seua realització per l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

DISPOSICIONS TRANSITÒRIES

Primera. Vigència de l'ordre sobre normes de seguretat aplicables als passos a nivell en les línies de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana

Fins que no siga substituïda per una altra norma del mateix rang o d'un rang superior tramitada d'acord amb aquesta llei, es manté la vigència de l'Ordre d'1 d'abril de 1996, del conseller d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, de desplegament del Decret 37/1996, de 5 de març, del Govern Valencià, sobre regulació dels passos a nivell en les línies de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana.

Segona. Vigència del reglament general de circulació ferroviària

Fins que no siga substituïda per una altra norma del mateix rang o d'un rang superior tramitada d'acord amb aquesta llei, es manté la vigència de l'Ordre 7/2011, de 9 de novembre, de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient, per la qual s'aprova el Reglament general de circulació de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, en tot el que no s'opose a aquesta llei.

Tercera. Certificat de seguretat de l'entitat Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana

En el termini de sis mesos comptats des de l'efectiva constitució de l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària, Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana haurà de sol·licitar el certificat de seguretat d'entitat ferroviària.

Els efectes de l'obtenció d'aquest certificat s'atribueixen provisionalment a l'entitat esmentada des de l'entrada en vigor d'aquesta llei i fins que es produïska la resolució corresponent.

Disposició transitòria quarta. Exercici de les funcions reservades a l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària ⁵

En tant no quede constituïda l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària, les funcions atribuïdes a aquella en la Llei 7/2018, de 26 de març, de la Generalitat, de seguretat ferroviària, seran assumides per la persona titular de la direcció general competent en matèria de transport, que podrà recaptar per a això l'assessorament de personal tècnic especialitzat en seguretat de la circulació ferroviària.

DISPOSICIÓ DEROGATÒRIA

Única

Queda derogat el Decret 37/1996, de 5 de març, del Govern Valencià, sobre regulació dels passos a nivell en les línies de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana.

Així mateix, queden derogades totes les disposicions que, del mateix rang o d'un rang inferior, s'oposen al que disposa aquesta llei.

DISPOSICIONS FINALS

Primera. Títol competencial

Aquesta llei es dicta a l'empara de les competències que corresponen a la Comunitat Valenciana, de conformitat amb l'article 148.1.5.^a de la Constitució i amb l'article 49.1.15.^a, 49.3.14.^a, així com amb el 49.4 de l'Estatut d'autonomia de la Comunitat Valenciana.

⁵ La disposició transitòria quarta s'introdueix per l'article 103 de la **Llei 27/2018, de 27 de desembre**, de mesures fiscals, de gestió administrativa i financera i d'organització de la Generalitat (DOGV núm. 8453 de 28.12.2018).

Segona. Estatut de l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària

L'estatut de l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària s'aprovarà en el termini de tres mesos des de l'entrada en vigor d'aquesta llei.

Tercera. Habilitació per al desplegament normatiu

1. S'habilita el Consell perquè, mitjançant decret, a proposta de la persona titular de la conselleria competent en matèria de transports, pugui modificar el contingut dels distints annexos d'aquesta llei. Aquesta proposta haurà de comptar amb l'informe favorable de l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària.
2. El Consell i la persona titular de la conselleria competent en matèria de transports, en l'àmbit de les seues competències respectives, podran dictar totes les disposicions que siguen necessàries per al desenvolupament, execució i compliment del que disposa aquesta llei.

Quarta. Entrada en vigor

L'entitat pública Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana disposarà d'un termini de dotze mesos per a l'adaptació a les determinacions d'aquesta llei des de l'entrada en vigor, que es produirà l'endemà de la publicació en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana*.

Per tant, ordene que tots els ciutadans i totes les ciutadanes, tribunals, autoritats i poders públics als quals pertoque, observen i facen complir aquesta llei.

València, 26 de març de 2018

El president de la Generalitat
XIMO PUIG I FERRER

ANNEX I INDICADORS DE SEGURETAT FERROVIÀRIA

1. En l'avaluació de seguretat de les operacions ferroviàries caldrà ajustar-se als indicadors següents:

1.1. INDICADORS RELATIUS A ACCIDENTS

1.1.1. Nombre total i relatiu (en relació amb els quilòmetres-tren) d'accidents i desglossament segons els tipus:

1. Col·lisions

- Entre trens o vehicles ferroviaris
- De tren amb obstacles dins de gàlib
- De trens o vehicles ferroviaris amb vehicles de carretera o parts d'aquests en PN

2. Descarrilaments de tren

3. Danys a persones per material mòbil en moviment

- Atropellament en PN
- Atropellament
- Danys a persones dins del material mòbil

4. Danys a persones per material mòbil parat o sense intervenció de material mòbil

- Danys a persones al pujar o abaixar del tren (inclosos atrapaments en portes)
- Caigudes a la via.

5. Incendi/fum significatiu

- En el material rodant
- En la infraestructura

6. Altres

Es registrarà cada accident d'acord amb el tipus d'accident primari, fins i tot si les conseqüències de l'accident secundari foren més greus, per exemple, un incendi després d'un descarrilament.

1.1.2. Nombre total i relatiu (en relació amb els quilòmetres-tren) de persones ferides greus i víctimes mortals en conjunt i per tipus d'accident, desglossades en les categories següents:

- Persones viatgeres
- Personal empleat o contractista
- Persones usuàries de PN o pas entre andanes
- Intruses
- Altres

1.1.3. Nombre total i relatiu (en relació amb els quilòmetres-tren) de suïcidis o intents de suïcidi.

1.2. INDICADORS D'INCIDENTS O PRECURSORS D'ACCIDENT

1.2.1. Nombre total i relatiu (en relació amb els quilòmetres-tren) d'incidentes i desglossament segons els tipus:

1. Depassaments indeguts de senyal

2. Estalonament d'agulles

3. Fallades relacionades amb la infraestructura:

- Trencament de carril
- Deformació o una altra desalineació de la via
- Fallada de senyalització

- Fallada en catenària
- 4. Fallades relacionades amb integritat del material mòbil:
 - Trencament de roda en material mòbil en servei
 - Trencament d'eix de material mòbil en servei
 - Fallada estructural en material mòbil en servei
- 5. Intercepció de via
- 6. Intrusos en la via
- 7. Fum/incendi no significatiu

Tots els incidents hauran de ser notificats, tant si donen lloc a accidents com si no.

Si un incident dóna lloc a un accident, es notificaran ambdós successos.

1.3. INDICADORS DE LA SEGURETAT TÈCNICA DE LA INFRAESTRUCTURA

1. Percentatge de vies en servei amb bloquejos automàtics
2. Nombre de passos a nivell
3. Percentatge de quilòmetres que disposen de sistemes de protecció de trens, desglossats en les diferents tipologies:
 - Avís
 - Avís i parada automàtica
 - Avís i parada automàtica i supervisió discreta de la velocitat
 - Avís i parada automàtica i supervisió continua de la velocitat

2. INDICADORS DE SEGURETAT TRAMVIÀRIA

2.1. INDICADORS D'ACCIDENTS

2.1.1. Nombre total i relatiu (en relació amb els km-tramvia × 106) d'accidents i desglossament segons els tipus:

1. Col·lisions:
 - Entre tramvies
 - Amb obstacles dins de gàlib (inclosa catenària)
 - Amb vehicles en un pas autoritzat:
 - Amb víctimes
 - Sense víctimes
 - Amb vehicles en un lloc diferent d'un pas autoritzat:
 - Amb víctimes
 - Sense víctimes
2. Descarrilaments
3. Danys a persones per material mòbil en moviment:
 - Atropellament de persona vianant en pas autoritzat
 - Atropellament de persona vianant en lloc diferent d'un pas autoritzat
 - Caigudes de persones dins del material mòbil
4. Danys a persones per material mòbil parat o sense intervenció de material mòbil:
 - Danys a persones al pujar o baixar del tren (inclosos atrapaments en portes)
 - Caigudes a la via
5. Incendi/fum significatiu:
 - En material rodant
 - En la infraestructura

6. Altres

Es registrarà cada accident d'acord amb el tipus d'accident primari, inclús si les conseqüències de l'accident secundari foren més greus, per exemple, un incendi després d'un descarrilament.

En «vehicles» s'inclouen les bicicletes.

2.1.2. Nombre total i relatiu (en relació amb els quilòmetres-tren × 106) de persones ferides lleus i greus i víctimes mortals en conjunt i per tipus d'accident, desglossades en les categories següents:

- Persones viatgeres
- Personal empleat
- Persones usuàries de pas autoritzat
- Altres

2.1.3. Nombre total i relatiu (en relació amb els quilòmetres-tramvia) de suïcidis i intents de suïcidis.

2.2. INDICADORS RELATIUS A INCIDENTS O PRECURSORS D'ACCIDENT

2.2.1. Nombre total i relatiu (en relació amb els quilòmetres-tramvia × 106) d'incidents i desglossament segons els tipus:

1. Depassaments indeguts de senyals tramviaris
2. Depassaments indeguts de senyals viaris
3. Estalonaments (pot ser conseqüència del depassament previ d'un senyal tramviari)
4. Intercepció de via. Presència d'obstacles dins del gàlib però que no ha arribat a causar una col·lisió:
 - a) Obstacles propis
 - b) Obstacles externs (s'hi inclouran els animals en plataforma de via)
 - c) Persones en via alienes al sistema. Caminant o utilitzant mitjans de desplaçament lleugers (bicicletes, motocicletes, patinets, patins)
5. Fallades relacionades amb la infraestructura:
 - Trencament de carril
 - Deformació o desalineació de la via
 - Fallada de senyalització tramviària
 - Fallada de senyalització viària
 - Fallada en catenària
6. Fallades relacionades amb la integritat del material mòbil:
 - Trencament de roda en material mòbil
 - Trencament d'eix en material mòbil
 - Fallada estructural en el material mòbil
7. Actuacions de FU (frenades d'urgència):
 - a) Frens d'urgència voluntaris
 - b) Frens d'urgència per incompliment del cicle o de l'accionament del sistema d'home mort
 - c) Frens d'urgència per fallades del sistema de vigilància automàtica, fallades de portes, tiradors d'emergència i altres
8. Incendi/fum no significatiu

3. DEFINICIONS

Accident: un succés sobtat, no desitjat ni intencionat, o una cadena de successos d'aquest tipus, de conseqüències perjudicials; els accidents es divideixen en les categories següents: col·lisions, descarrilaments, danys causats a persones per material rodant, incendis i altres.

Incident: qualsevol incidència, diferent d'un accident, associada al funcionament dels trens i que afecte la seguretat de funcionament.

Persona morta: qualsevol persona morta immediatament o de resultes d'un accident, excepte els suïcidis. En el cas de no disposar d'informació, serà considerat com a ferit greu.

Persona ferida greu: qualsevol persona ferida que haja estat hospitalitzada més de vint-i-quatre hores com a resultat d'un accident, excepte els intents de suïcidi.

Persona ferida lleu: qualsevol ferit no considerat greu.

Víctima: qualsevol persona morta o ferida de resultes d'un accident.

Col·lisió entre trens o vehicles ferroviaris: xoc frontal, col·lisió posterior o col·lisió lateral entre una part d'un tren o tramvia i una part d'un altre vehicle ferroviari, o amb material rodant de maniobres.

Col·lisió de tren amb un obstacle dins del gàlib: col·lisió entre una part d'un tren o tramvia i objectes fixos o temporalment presents en la via fèrria o prop d'aquesta (excepte en els PN o passos autoritzats), inclosa una col·lisió amb les línies aèries de contacte.

Col·lisió de tren amb vehicle de carretera o parts d'aquests en PN: col·lisió en un pas a nivell en què està implicat, almenys, un tren o vehicle ferroviari i un o més vehicles de carretera o parts d'aquests o objectes units al vehicle o despresos d'aquell.

Col·lisió de tramvia amb vehicle: col·lisió entre una part d'un tramvia i un vehicle del trànsit de carretera, inclosa la bicicleta, bé siga en un pas autoritzat o fora d'aquest.

Descarrilament de tren o tramvia: tota situació en la qual se n'ix dels rails almenys una roda d'un tren o del tramvia sense que derive en col·lisió.

Atropellament en PN: persones investides per un tren o una part d'aquest com a persona usuària d'un pas a nivell, inclosos els passos entre andanes.

Atropellament: persones investides per un tren o una part d'aquest en lloc diferent d'un PN o pas entre andanes, inclosos els arrossegaments per atrapaments en portes.

Accident en pas autoritzat: tot accident en un pas a nivell en què està implicat almenys un vehicle tramviari i un o més vehicles de carretera, altres persones usuàries del pas, com ara persones vianants, o altres objectes temporalment presents en la via fèrria o prop d'aquesta, si han sigut perduts per un vehicle de carretera o una persona usuària del pas.

Atropellament de la persona vianant en pas autoritzat: accident causat a una o diverses persones que són investides, en un pas autoritzat, per un vehicle tramviari en moviment, o una part d'aquell, o per un objecte unit al vehicle o que s'ha després d'aquell.

Atropellament d'una persona vianant en lloc diferent d'un pas autoritzat: accident causat a una o diverses persones que són colpidas, en un lloc diferent d'un pas autoritzat, per un vehicle tramviari en moviment, o una part d'aquell, o per un objecte unit al vehicle o que s'ha després d'aquell.

Incendi/fum en material rodant: qualsevol incendi o explosió d'un tren en un trajecte, incloses les estacions d'eixida i arribada.

Incendi/fum en la infraestructura: qualsevol incendi o explosió en la infraestructura ferroviària, si aquesta afecta el servei ferroviari.

Significatiu: amb almenys una persona morta o ferida greu, o es produïsquen greus danys (superiors a 150.000 euros) en material mòbil o instal·lacions o interrupcions greus del trànsit (interrupcions del servei ferroviari de, com a mínim, una hora).

Un altre tipus d'accident: tot accident que no puga ser englobat en les definicions anteriors però que afecte el servei ferroviari.

Danys a persones al pujar o baixar del tren: Persones accidentades al pujar o baixar del tren amb aquest parat, inclosos els atrapaments en portes.

Caigudes a la via: persones accidentades al caure a la via des de les andanes.

Depassaments indèguts de senyal (tren): qualsevol situació en què una part qualsevol del tren depasse un moviment autoritzat. S'entendrà depassat un moviment autoritzat el fet de passar:

– Un senyal lluminós que ordene parada

- El fi d'una autorització de moviment relacionat amb la seguretat assenyalat per un sistema de protecció de trens
- Un cartell de parada o senyals manuals
- Un punt de parada comunicat per mitjà d'una autorització verbal o escrita

No s'inclouen els casos en què, per qualsevol motiu, el senyal no passa a situació de perill amb temps suficient perquè la reacció del o de la maquinista pugui parar el tren abans del senyal.

Estalonament d'agulles: quan no existisca un depassament de senyal previ al estalonament.

Trencament de carril: qualsevol carril separat en diverses peces o qualsevol carril amb despreniment en la superfície de rodament de més de 50 mm de longitud i més de 10 mm de profunditat.

Deformació o una altra desalineació de via: qualsevol fallada relacionada amb la continuïtat i geometria de via que supose deixar-la fora de servei o una restricció immediata de velocitat.

Fallada de senyalització (tren): qualsevol fallada del sistema de senyalització que done lloc a aspectes de senyalització menys restrictius que els programats.

Persona usuària de pas autoritzat: qualsevol persona que utilitza un pas autoritzat per a creuar una línia tramviària en qualsevol mitjà de transport o a peu.

Depassaments de senyals (tramvies): es considerarà depassament sempre que l'extrem del vehicle en direcció al sentit de circulació depasse la línia transversal imaginària a l'altura del cap del senyal. Independentment que siga detectat o no pel sistema de control de l'enclavatge. S'hi inclouen els depassaments comesos per vehicles encarrilats de manteniment.

Fallada de senyalització tramviària o viària: es constata tant si el senyal queda apagat en qualsevol dels seus aspectes com si mostra un aspecte diferent del que hauria de mostrar segons la lògica del sistema.

Fre d'urgència voluntari: FU accionat pel conductor per a evitar una col·lisió, atropellament o depassament de senyal. No s'inclouran en aquest apartat els supòsits en què erròniament es depasse la posició de fre màxim de servei. Els frens d'urgència comptabilitzats només computaran quan el vehicle estiga en servei comercial amb passatgers. Se n'exclouen els desplaçaments en buit i en cotxeres.

Trencament de roda en material mòbil rodant en servei: qualsevol trencament que afecte la roda, creant un risc d'accident.

Trencament de l'eix de material mòbil en servei: qualsevol trencament que afecte l'eix i cree un risc d'accident.

Fallada estructural en material mòbil en servei: qualsevol trencament en element estructural del material mòbil que cree un risc d'accident.

Intercepció de via: qualsevol obstacle que impedisca la circulació normal per la via i cree un risc d'accident.

Persones intruses en la via: qualsevol persona que es trobe en una via en servei, a pesar de no estar autoritzada la seua presència, i cree un risc d'accident.

Sistemes de protecció de trens: sistema que ajuda a garantir el respecte dels senyals i de les limitacions de velocitat:

Avís

Avís i parada automàtica

Avís i parada automàtica i supervisió discreta de la velocitat

Avís i parada automàtica i supervisió contínua de la velocitat.

Avís: proporciona avís automàtic al o a la maquinista.

Avís i parada automàtica: proporciona avís automàtic a la maquinista i parada automàtica al passar un senyal en posició de perill.

Avís i parada automàtica i supervisió discreta de la velocitat: protecció dels punts de perill, entenent per «supervisió discreta de la velocitat» la supervisió de la velocitat en determinats trams (trampes de velocitat) a l'aproximar-se a un senyal.

Avís i parada automàtica i supervisió contínua de la velocitat: protecció dels punts de perill, amb indicació contínua de la velocitat màxima permesa en tots els trams de la línia i la garantia d'un respecte. Només aquest tipus es considera un sistema de protecció automàtica de trens.

ANNEX II PASSOS A NIVELL

Primer. Adquisició dels terrenys necessaris per a les obres de supressió, protecció o millora de passos a nivell, i control preventiu municipal. Serà aplicable l'article 21 en tots els projectes de supressió de passos a nivell, els de permeabilització del ferrocarril i els d'obres necessàries per a la reordenació, concentració i millora dels passos a nivell i dels seus accessos, inclosa la millora de la seua visibilitat. ⁶

Segon. Supòsits d'establiment de nous passos a nivell

Amb caràcter excepcional i per causes justificades podrà autoritzar-se l'establiment de nous passos a nivell en els supòsits següents:

- a) Amb caràcter provisional i pel temps estrictament precis per a atendre la finalitat de què es tracte.
- b) Amb caràcter no provisional, en les actuals línies, en les seues modificacions o en les que es projecten de nova planta, només quan la línia siga de caràcter ferroviari urbà i, no resultant possible o convenient tècnicament la construcció d'un pas a distint nivell, es justifique prou aquest extrem i la necessitat d'obertura d'un pas a nivell d'acord amb els requeriments de permeabilitat transversal del traçat ferroviari i la millora substancial del trànsit en l'àrea d'influència.
- c) Amb caràcter no provisional, quan es tracte d'un trasllat d'un pas a nivell existent que no implique deteriorament de la seguretat i se'n justifique la necessitat per la millora substancial del trànsit en l'àrea d'influència. Aquest trasllat tindrà el caràcter de clausura del pas a nivell existent i obertura del nou pas encara que mantinga les seues claus identificatives i la seua denominació.

Tercer. Supressió de passos a nivell

1. Línies de caràcter ferroviari interurbà:

- a) Els projectes de duplicació de via o de variant de traçat de les actuals línies inclouran la supressió dels passos a nivell existents en el tram afectat.
- b) En aquells trams de línia en què la distància entre passos a nivell siga igual o inferior a 500 metres, mesurats al llarg de la via entre els eixos de la carretera o camí de cada pas a nivell, caldrà concentrar-los en un sol pas a nivell o, preferentment, a distint nivell, enllaçant-los entre si per mitjà dels camins que resulten necessaris, amb la major urgència que permeta la disponibilitat dels mitjans existents.
- c) La construcció d'un pas a distint nivell comportarà la clausura de tots els passos a nivell que aquell substituïska.

2. Línies de caràcter ferroviari urbà:

S'hi aplicarà el que disposa el número 1 precedent, llevat que raons urbanístiques, constructives o de trànsit, prou motivades, justifiquen la impossibilitat de complir-ho o la conveniència del manteniment dels passos a nivell.

Quart. Incidència en passos a nivell de noves urbanitzacions i equipaments

1. La construcció de noves urbanitzacions, polígons industrials, grans superfícies comercials, centres o establiments com ara hospitals, centres esportius, docents, culturals o altres equipaments equivalents, implicarà l'obligació de construir un encreuament a distint nivell i, si és el cas, la supressió del pas a nivell preexistent:

⁶ L'apartat primer de l'annex II es modifica per la disposició final tercera del **Decret 272/2019, de 27 de desembre, del Consell**, d'aprovació de l'Estatut de l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària (DOGV núm. 8726 de 27.01.2020).

- a) Quan l'accés a aquells equipaments comporte la necessitat de travessar una línia de caràcter ferroviari per on no existisca un pas a nivell.
- b) Quan l'increment del trànsit per un pas a nivell existent que es genere com a conseqüència d'aquelles urbanitzacions o equipaments, modifique significativament les condicions de serveis viaris d'aquell pas a nivell.

2. Els promotors de les urbanitzacions o equipaments presentaran, en la direcció general competent en matèria de transports, un projecte específic dels accessos a aquells, que inclourà els aspectes de parcel·lació, xarxa viària i serveis urbans que incidisquen sobre les zones de domini públic, servitud i afectació del ferrocarril i, en particular, un estudi de la incidència del trànsit en el pas a nivell.

El projecte necessitarà l'informe vinculant de l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària i de l'aprovació de la Direcció General, que podrà determinar les mesures que escaiga incorporar-hi.

Serà de compte del promotor de la urbanització o equipament el cost de construcció de l'encreuament a distint nivell i, si és el cas, la supressió del pas a nivell preexistent, així com l'obtenció de l'autorització o llicència que, si és el cas, corresponga atorgar a l'ajuntament o altres organismes.

Cinquè. Passos a nivell de persones vianants

No s'autoritzarà l'obertura de nous passos a nivell de persones vianants excepte:

- a) Quan en un pas a nivell la via d'encreuament dispose de voreres de persones vianants separades del trànsit rodat, podrà autoritzar-se la modificació del pas a nivell en el sentit de permetre-hi la continuïtat de les voreres, dotant-les de l'adequada senyalització d'avís de la proximitat del tren en combinació amb el sistema de protecció del pas a nivell.
- b) Quan es tracte de la conversió d'un pas a nivell en pas a nivell de persones vianants.
- c) Quan es tracte de la prolongació de passos entre andanes, en les actuals línies, en les seues modificacions o en les que es projecten de nova planta, només quan, no resultant-hi possible o convenient tècnicament la construcció d'un pas a distint nivell, es justifique prou aquesta qüestió i la necessitat de permeabilització a través del pas entre andanes per la millora substancial del trànsit de vianants en l'àrea d'influència.
- d) Amb caràcter excepcional, en els supòsits i amb els requisits establerts en l'article 27.2 de la llei i apartat segon d'aquest annex. ⁷

Aquesta autorització requerirà la confecció prèvia d'un informe vinculant de l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària.

Sisè. Cost de l'establiment d'encreuaments a distint nivell o millora de passos a nivell

El cost ocasionat per les obres d'establiment de nous encreuaments a distint nivell o les d'instal·lació i millora de les proteccions necessàries, en els passos a nivell subsistents, anirà a càrrec de l'organisme o entitat que les promoga.

Setè. Modificació dels passos a nivell

A sol·licitud de l'administrador d'infraestructures ferroviàries autonòmica, de l'operador, de l'ajuntament afectat o de l'organisme titular de la carretera o camí, la direcció general competent en matèria de transports podrà autoritzar la modificació d'un pas a nivell quan es tracte de millorar les condicions de serveis viaris en la carretera o en el ferrocarril. En tot cas, el pas a nivell resultant haurà d'estar dotat del sistema de protecció adequat, d'acord amb el que s'establisca en les disposicions de desplegament d'aquesta llei. Aquesta autorització requerirà la confecció prèvia d'un informe vinculant de l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària.

⁷ El subapartat d) de l'apartat cinqué de l'annex II es modifica per la disposició final tercera del **Decret 272/2019, de 27 de desembre, del Consell**.

Vuitè. Passos a nivell d'ús particular

1. Queda prohibida l'obertura de nous passos a nivell d'ús exclusivament particular.
2. Els passos a nivell existents d'ús particular passen a tenir consideració de pas a nivell ordinari i queden sense efecte les condicions de l'autorització que en van permetre l'obertura.

ANÀLISI JURÍDICA

Aquesta disposició afecta:

DEROGA:

- **DECRET 37/1996, de 5 de març, del Govern Valencià, sobre la regulació dels passos a nivell en les línies de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana. (DOGV núm. 2708 de 13.03.1996) Ref. Base de dades 0435/1996**

Aquesta disposició està afectada per:

MODIFICADA PER:

- **LLEI 27/2018, de 27 de desembre, de mesures fiscals, de gestió administrativa i financera i d'organització de la Generalitat. [2018/12241] (DOGV núm. 8453 de 28.12.2018) Ref. Base de dades 011731/2018**
- **DECRET 272/2019, de 27 de desembre, del Consell, d'aprovació de l'Estatut de l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària. [2020/630] (DOGV núm. 8726 de 27.01.2020) Ref. Base de dades 000790/2020**
- **DECRET LLEI 9/2020, de 3 de juliol, del Consell, de mesures urgents en els àmbits de seguretat ferroviària, de ports de titularitat de la Generalitat i del taxi. [2020/5278] (DOGV núm. 8851 de 07.07.2020) Ref. Base de dades 005139/2020**
- **LLEI 3/2020, de 30 de desembre, de la Generalitat, de mesures fiscals, de gestió administrativa i financera i d'organització de la Generalitat 2021. [2020/11362] (DOGV núm. 8987 de 31.12.2020) Ref. Base de dades 010710/2020**
- **LLEI 8/2022, de 29 de desembre, de mesures fiscals, de gestió administrativa i financera, i d'organització de la Generalitat [2022/12993] (DOGV núm. 9501 de 30.12.2022) Ref. Base de dades 012153/2022**