

Presidència de la Generalitat

LLEI 7/2018, de 26 de març, de la Generalitat, de seguretat ferroviària. [2018/3127]

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:

Índex

Preàmbul
TÍTOL I. DISPOSICIONS GENERALS
Article 1. Objecte
Article 2. Àmbit d'aplicació
Article 3. Concepte i abast de la seguretat ferroviària
Article 4. Definicions legals i classificació de línies del sistema ferroviari
Article 5. Principis fonamentals de seguretat ferroviària
TÍTOL II. DE L'ENTITAT RESPONSABLE DE LA SEGURETAT FERROVIÀRIA
CAPÍTOL I. Disposicions generals
Article 6. Creació i adscripció
Article 7. Règim jurídic
Article 8. Fins i funcions
Article 9. Règim econòmic
Article 10. Patrimoni
Article 11. Règim pressupostari
Article 12. Règim de personal
CAPÍTOL II. Organització
Article 13. Òrgans
Article 14. El Consell Rector
Article 15. La Presidència
Article 16. La Direcció General
TÍTOL III. DEL SISTEMA FERROVIARI AUTONÒMIC
CAPÍTOL I. Descripció
Article 17. Composició
Article 18. Condicions i requisits generals de seguretat dels subsistemes del sistema ferroviari
Article 19. Règim d'autorització i entrada en servei dels subsistemes del sistema ferroviari
Article 20. Seguretat en línies o trams de línia de caràcter tramviari
Article 21. Adquisició dels terrenys necessaris per a les obres de seguretat ferroviària i control preventiu municipal
Article 22. Control periòdic
Article 23. Accessibilitat
CAPÍTOL II. Subsistemes de naturalesa estructural
Secció primera. Subsistema d'infraestructura
Article 24. Requisits de caràcter general
Article 25. Infraestructures a cel obert
Article 26. Infraestructures en túnel
Secció segona. Subsistema de passos a nivell
Article 27. Prohibició de l'establiment de nous passos a nivell
Article 28. Normes de seguretat aplicables als passos a nivell i el seu viari d'aproximació
Article 29. Manteniment i conservació
Article 30. Competències administratives
Secció tercera. Subsistema d'energia
Article 31. Requisits de caràcter general
Secció quarta. Subsistema de control-comandament i senyalització en terra i a bord
Article 32. Requisits de caràcter general
Article 33. Seguretat intrínseca
Secció cinquena. Subsistema de material rodant
Article 34. Requisits de caràcter general

Presidencia de la Generalitat

LEY 7/2018, de 26 de marzo, de la Generalitat, de seguridad ferroviaria. [2018/3127]

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

Índice

Preàmbulo
TÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES
Artículo 1. Objeto
Artículo 2. Ámbito de aplicación
Artículo 3. Concepto y alcance de la seguridad ferroviaria
Artículo 4. Definiciones legales y clasificación de líneas del sistema ferroviario
Artículo 5. Principios fundamentales de seguridad ferroviaria
TÍTULO II. DE LA ENTIDAD RESPONSABLE DE LA SEGURIDAD FERROVIARIA
CAPÍTULO I. Disposiciones generales
Artículo 6. Creación y adscripción
Artículo 7. Régimen jurídico
Artículo 8. Fines y funciones
Artículo 9. Régimen económico
Artículo 10. Patrimonio
Artículo 11. Régimen presupuestario
Artículo 12. Régimen de personal
CAPÍTULO II. Organización
Artículo 13. Órganos
Artículo 14. El Consejo Rector
Artículo 15. La Presidencia
Artículo 16. La Dirección General
TÍTULO III. DEL SISTEMA FERROVIARIO AUTONÓMICO
CAPÍTULO I. Descripción
Artículo 17. Composición
Artículo 18. Condiciones y requisitos generales de seguridad de los subsistemas del sistema ferroviario
Artículo 19. Régimen de autorización y puesta en servicio de los subsistemas del sistema ferroviario
Artículo 20. Seguridad en líneas o tramos de línea de carácter tramviario
Artículo 21. Adquisición de los terrenos necesarios para las obras de seguridad ferroviaria y control preventivo municipal
Artículo 22. Control periódico
Artículo 23. Accesibilidad
CAPÍTULO II. Subsistemas de naturaleza estructural
Sección primera. Subsistema de infraestructura
Artículo 24. Requisitos de carácter general
Artículo 25. Infraestructuras a cielo abierto
Artículo 26. Infraestructuras en túnel
Sección segunda. Subsistema de pasos a nivel
Artículo 27. Prohibición del establecimiento de nuevos pasos a nivel
Artículo 28. Normas de seguridad aplicables a los pasos a nivel y su viario de aproximación
Artículo 29. Mantenimiento y conservación
Artículo 30. Competencias administrativas
Sección tercera. Subsistema de energía
Artículo 31. Requisitos de carácter general
Sección cuarta. Subsistema de control-mando y señalización en tierra y a bordo
Artículo 32. Requisitos de carácter general
Artículo 33. Seguridad intrínseca
Sección quinta. Subsistema de material rodante
Artículo 34. Requisitos de carácter general



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

Article 36. Control periòdic

CAPÍTOL III. Subsistemes de naturalesa funcional

Secció primera. Subsistema de manteniment

Article 37. Requisits de caràcter general

Article 38. Control periòdic

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

Article 39. Requisits de caràcter general

Article 40. Reglament de circulació ferroviària

Article 41. Normes específiques d'exploració tramviària

Article 42. Requisits de caràcter general

CAPÍTOL IV. Règim del personal adscrit a la circulació ferroviària

Article 43. Condicions i requisits

Article 44. Controls d'alcoholèmia i substàncies psicoactives

TÍTOL IV. CERTIFICACIÓ DE SEGURETAT

CAPÍTOL I. El certificat de seguretat i el seu contingut

Article 45. Certificació

Article 46. Contingut del certificat de seguretat

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

Article 47. Sol·licitud del certificat de seguretat

Article 48. Vigència del certificat de seguretat

CAPÍTOL III. Revocació del certificat de seguretat

Article 49. De la revocació del certificat de seguretat

TÍTOL V. INVESTIGACIÓ I NOTIFICACIÓ D'ACCIDENTS I INCIDENTS

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

Article 51. Objecte i finalitat

Article 52. Procediment de notificació d'incidents i accidents

Article 53. Mesures cautelars

Article 54. Publicitat i transparència

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

TÍTOL VI. RÈGIM D'INSPECCIÓ, SUPERVISIÓ I SANCIÓ

CAPÍTOL I. Inspecció i supervisió de la seguretat ferroviària

Article 56. Competència i funcions

Article 57. Obligació de col·laboració

Article 58. Plans d'inspecció

Article 59. Inspectors de la seguretat ferroviària

Article 60. Procediment d'inspecció de la seguretat ferroviària

CAPÍTOL II. Règim sancionador

Article 61. Responsabilitat i concurrència de sancions

Secció primera. Infraccions

Article 62. Classificació i prescripció de les infraccions

Article 63. Infraccions lleus

Article 64. Infraccions greus

Article 65. Infraccions molt greus

Secció segona. Sancions

Article 66. Sancions

Article 67. Graduació de les sancions

Secció tercera. Especialitats del procediment sancionador

Article 68. Caducitat

Article 69. Mesures provisionals

Article 70. Multes coercitives

DISPOSICIONS ADDICIONALS

Primera. Adscripció de personal de la Generalitat

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

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

Quarta. Coordinació en matèria de seguretat

Quinta. Facultats psicofísiques del personal de conducció i circulació

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

Artículo 36. Control periódico

CAPÍTULO III. Subsistemas de naturaleza funcional

Sección primera. Subsistema de mantenimiento

Artículo 37. Requisitos de carácter general

Artículo 38. Control periódico

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

Artículo 39. Requisitos de carácter general

Artículo 40. Reglamento de circulación ferroviaria

Artículo 41. Normas específicas de explotación tranviaria

Artículo 42. Requisitos de carácter general

CAPÍTULO IV. Régimen del personal adscrito a la circulación ferroviaria

Artículo 43. Condiciones y requisitos

Artículo 44. Controles de alcoholemia y sustancias psicoactivas

TÍTULO IV. CERTIFICACIÓN DE SEGURIDAD

CAPÍTULO I. El certificado de seguridad y su contenido

Artículo 45. Certificación

Artículo 46. Contenido del certificado de seguridad

CAPÍTULO II. Solicitud y vigencia del certificado de seguridad

Artículo 47. Solicitud del certificado de seguridad

Artículo 48. Vigencia del certificado de seguridad

CAPÍTULO III. Revocación del certificado de seguridad

Artículo 49. De la revocación del certificado de seguridad

TÍTULO V. INVESTIGACIÓN Y NOTIFICACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES

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

Artículo 51. Objeto y finalidad

Artículo 52. Procedimiento de notificación de incidentes y accidentes

Artículo 53. Medidas cautelares

Artículo 54. Publicidad y transparencia

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

TÍTULO VI. RÉGIMEN DE INSPECCIÓN, SUPERVISIÓN Y SANCIÓN

CAPÍTULO I. Inspección y supervisión de la seguridad ferroviaria

Artículo 56. Competencia y funciones

Artículo 57. Obligación de colaboración

Artículo 58. Planes de inspección

Artículo 59. Inspectores de la seguridad ferroviaria

Artículo 60. Procedimiento de inspección de la seguridad ferroviaria

CAPÍTULO II. Régimen sancionador

Artículo 61. Responsabilidad y concurrència de sanciones

Sección primera. Infracciones

Artículo 62. Clasificación y prescripción de las infracciones

Artículo 63. Infracciones leves

Artículo 64. Infracciones graves

Artículo 65. Infracciones muy graves

Sección segunda. Sanciones

Artículo 66. Sanciones

Artículo 67. Graduación de las sanciones

Sección tercera. Especialidades del procedimiento sancionador

Artículo 68. Caducidad

Artículo 69. Medidas provisionales

Artículo 70. Multas coercitivas

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera. Adscripción de personal de la Generalitat

Segunda. Presupuesto inicial de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària

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

Quarta. Coordinación en materia de seguridad

Quinta. Facultades psicofísicas del personal de conducción y circulación

Sisena. Trams de caràcter tramviari
Setena. Reducció de passos a nivell
Vuitena. Adaptació dels túnels existents

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

Segona. Vigència del reglament general de circulació ferroviària

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

DISPOSICIÓ DEROGATÒRIA ÚNICA

DISPOSICIONS FINALS

Primera. Títol competencial

Segona. Estatut de l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària

Tercera. Habilitació per al desplegament normatiu

Quarta. Entrada en vigor

ANNEX I. INDICADORS DE SEGURETAT FERROVIÀRIA

ANNEX II. PASSOS A NIVELL

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 cànons 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, arrecplega 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.

Sexta. Tramos de carácter tranviario
Séptima. Reducción de pasos a nivel
Octava. Adaptación de los túneles existentes

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

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

Segunda. Vigencia del reglamento general de circulación ferroviaria

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

DISPOSICIÓN DEROGATORIA ÚNICA

DISPOSICIONES FINALES

Primera. Título competencial

Segunda. Estatuto de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària

Tercera. Habilitación para el desarrollo normativo

Cuarta. Entrada en vigor

ANEXO I. INDICADORES DE SEGURIDAD FERROVIARIA

ANEXO II. PASOS A NIVEL

PREÁMBULO

I

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

II

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

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

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

III

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

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

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

IV

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 quaranta-tres 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 autòmic 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 al 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 sometiment 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.

IV

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

V

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

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

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

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

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

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

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

VI

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

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

VII

La 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'incidentes 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'arreglegen 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 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.

VII

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Objeto

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

2. A tal efecto, esta ley regula:

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

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

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

d) El régimen de infracciones y sanciones.

Artículo 2. Ámbito de aplicación

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

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



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. A l'efecte d'aquesta llei i en concordància amb la Directiva 2004/49/CE i la Llei 38/2015, s'aplicaran les definicions següents:

a) Sistema ferroviari: la totalitat dels subsistemes corresponents a àmbits estructurals (infraestructura, 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), com també la gestió i l'explotació del sistema en conjunt.

El sistema ferroviari de la Comunitat Valenciana està constituït pel conjunt d'elements necessaris per a realitzar qualsevol tipus de transport guiat per carrils metàl·lics que forme part de les seues competències. S'inclouen tots els elements de titularitat de la Generalitat i de les administracions locals així com els de caràcter privat que necessiten d'autorització per alguna d'aquestes administracions.

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, dipòsits i tallers de material ferroviari, els carregadors, les obres civils, els passos a nivell, els camins de servei, senyalitzacions, enllumenat, 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, la qual cosa 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 establits en 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.

d) Operador ferroviari: qualsevol empresa, pública o privada, l'activitat del qual consistisca a prestar serveis de transport de mercaderies o persones per ferrocarril, havent de ser l'empresa esmentada, en tot cas, la que aporte la tracció; s'hi 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 atribucions d'ambdós simultàniament

f) Autoritat responsable de la seguretat: l'organisme autònom 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 una empresa ferroviària 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 autònòmiques de seguretat: totes les normes que continguin requisits tècnics o de seguretat ferroviària establits en l'àmbit autònom 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 l'exercici d'activitats destinades 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 rodant i, si és el cas, també de vianants; i de pas a nivell de vianants l'encreuament a la mateixa altura entre una línia de caràcter ferroviari i una via o vorera

Artículo 3. Concepto y alcance de la seguridad ferroviaria

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

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

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

1. A efectos de esta ley y en concordancia con lo dispuesto en la Directiva 2004/49/CE y en la Ley 38/2015, se aplicarán las siguientes definiciones:

a) Sistema ferroviario: la totalidad de los subsistemas correspondientes a ámbitos estructurales (infraestructura, energía, control y mando y señalización en tierra y a bordo, y material rodante) y funcionales (explotación y gestión del tráfico, mantenimiento y personas usuarias), así como la gestión y explotación del sistema en su conjunto.

El sistema ferroviario de la Comunitat Valenciana está constituido por el conjunto de elementos necesarios para realizar cualquier tipo de transporte guiado por carriles metálicos que forme parte de sus competencias. Se incluyen todos los elementos de titularidad de la Generalitat y de las administraciones locales así como los de carácter privado que precisen de autorización por alguna de estas administraciones.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

k) Paso a nivel: a los efectos de lo que se dispone en esta ley, tendrá la consideración de paso a nivel el cruce a la misma altura entre una línea de carácter ferroviario y una vía destinada al tráfico rodado y, en su caso, también de peatones; y de paso a nivel peatonal el cruce a la misma altura entre una línea de carácter ferroviario y una vía o acera de



d'ús exclusivament de vianants, sense trànsit rodat. S'exceptuen aquells casos en què la via d'encreuament, de trànsit rodat o de vianants, estiga adscrita exclusivament al mateix servei ferroviari.

En les línies o trams de línia de caràcter tramviari, tot i havent-hi encreuaments entre aquestes circulacions i els trànsits rodats o de vianants, no tindran els encreuaments esmentats la consideració de pas a nivell o pas a nivell de vianants, a l'efecte d'aquesta llei.

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

2. Classificació de les línies del sistema ferroviari autonòmic.

A l'efecte del que preveu aquesta llei, les línies que componen el sistema ferroviari autonòmic es classifiquen de la manera següent:

a) En funció del tipus d'explotació, s'hi distingeix entre línies o trams de línia de caràcter ferroviari i línies o trams de línia de caràcter tramviari:

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

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

b) Alhora, en les línies o trams de línia de caràcter ferroviari, en funció de les característiques urbanístiques del sòl per on discorren, s'hi distingeix entre línies o trams de línia de caràcter urbà i línies o trams de línia de caràcter interurbà:

1.r Són de caràcter urbà aquelles línies o trams de línia que discorren per sòl classificat urbanísticament d'urbà.

2.n Són de caràcter interurbà aquelles línies o trams de línia que discorren per sòl no classificat urbanísticament de sòl urbà.

c) A l'efecte del que disposa el número 2 precedent, bastarà que una només de les vores de la línia de ferrocarril siga contigua 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 arreplegue de forma sistemàtica les infraccions i sancions en matèria de seguretat.

uso exclusivamente peatonal, sin tráfico rodado. Se exceptúan aquellos casos en que la vía de cruce, de tráfico rodado o peatonal, esté adscrita exclusivamente al propio servicio ferroviario.

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

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

2. Clasificación de las líneas del sistema ferroviario autonómico.

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 5. Principios fundamentales de seguridad ferroviaria

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TÍTULO II
DE LA ENTIDAD RESPONSABLE DE LA SEGURIDAD
FERROVIARIA

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 6. Creación y adscripción

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

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

Artículo 7. Régimen jurídico

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

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

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

Artículo 8. Fines y funciones

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

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

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

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

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

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

f) Otorgar las certificaciones de seguridad de entidades ferroviarias.

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

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

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

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

j) Desarrollar una metodología para la investigación de accidentes que tenga en cuenta los factores técnicos, humanos y organizativos así



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.

como su interacción y analice en profundidad el origen y todas las causas de los posibles fallos humanos.

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

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

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

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

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

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

Artículo 9. Régimen económico

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

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

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

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

d) Los productos y rentas de su patrimonio.

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

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

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

Artículo 10. Patrimonio

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

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

Artículo 11. Régimen presupuestario

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

Artículo 12. Régimen de personal

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

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

CAPÍTULO II

Organización

Artículo 13. Órganos

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

2. El órgano ejecutivo de la agencia es la Dirección 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

1. El Consell Rector és l'òrgan superior de l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària, que governa l'entitat i n'estableix les directrius d'actuació.

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

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

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

b) Dues persones elegides pel Ple del Consell de la Generalitat, a proposta de la conselleria competent en matèria de transports.

Per a l'elecció de les persones que corresponga a les Corts, els grups parlamentaris, mitjançant propostes subscriïdes per un mínim de dos grups, podran presentar candidatures acompanyades dels currículums respectius davant la comissió parlamentària competent, la qual, una vegada celebrades les compareixences pertinents, en valorarà la idoneïtat i elevarà una proposta al Ple de les Corts, que 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 el cas que alguna de les persones proposades no obtinga la majoria necessària en primera votació, es farà una segona votació, en sessió plenària diferent que se celebrarà dins el 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.

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

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 inamobilitat i el seu càrrec serà incompatible amb l'exercici de qualsevol altra activitat, tant pública com privada, que no siga l'administració del seu propi patrimoni. 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 establides en la legislació vigent i sense perjudici de les atribucions de la presidència, totes les facultats i els poders, en general, que siguen necessaris per al compliment dels seus fins i, en particular:

a) Definir les directrius generals i les 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 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 de la Generalitat.

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

Artículo 14. El Consejo Rector

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

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

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

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

b) Dos personas elegidas por el Pleno del Consell de la Generalitat, a propuesta de la conselleria competente en materia de transportes.

Para la elección de las personas que corresponda a Les Corts, los grupos parlamentarios, mediante propuestas suscritas por un mínimo de dos grupos, podrán presentar candidaturas acompañadas de los respectivos currículos ante la comisión parlamentaria competente, la cual, una vez celebradas las comparecencias pertinentes, valorará su idoneidad y elevará una propuesta al Pleno de Les Corts, que observará el principio de paridad.

El Pleno de Les Corts elegirà a las tres personas que tiene asignadas por mayoría de tres quintas partes aplicable a cada una de las candidaturas propuestas. En caso de que alguna de las personas propuestas no obtenga la mayoría necesaria en primera votación, se procederá a una segunda votación, en distinta sesión plenaria a celebrar dentro del plazo de un mes subsiguiente a la primera y en la que será suficiente con una mayoría absoluta para la elección de cada persona propuesta.

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

4. Las personas designadas como vocales, de entre las que se elegirá a la persona titular de la presidencia del órgano, gozarán de independencia e inamovilidad, siendo su cargo incompatible con el ejercicio de cualquier otra actividad, tanto pública como privada, que no sea la administración de su propio patrimonio. El cargo de vocal de la agencia será incompatible con el desempeño de funciones directivas o ejecutivas en partidos políticos, centrales sindicales, asociaciones empresariales y colegios profesionales.

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

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

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

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

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

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

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

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

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



i) Aprovar la metodologia per a l'avaluació i la valoració dels riscos associats a l'operació ferroviària.

j) Totes aquelles que li siguen atribuïdes en l'estatut per al compliment dels fins i els programes de l'agència.

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*.

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 siguen 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 corresponen 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:

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

j) Todas aquellas que le sean atribuidas en el estatuto para el cumplimiento de los fines y programas de la agencia.

Artículo 15. La Presidencia

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

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

2. Corresponden a la Presidencia las siguientes atribuciones:

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 16. La Dirección General

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

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

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

4. Corresponden a la Dirección General las siguientes funciones:

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

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

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

d) La rendición de la cuenta del organismo.

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

f) Ejercer la potestad sancionadora por infracciones leves.

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

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

TÍTULO III DEL SISTEMA FERROVIARIO AUTONÓMICO

CAPÍTULO I Descripción

Artículo 17. Composición

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

1. 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 satisfactoriament.

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, citats en els apartats anteriors, hauran de complir les especificacions tècniques d'interoperabilitat i els seus fabricants hauran d'acreditar que s'ha expedit la declaració CE de conformitat o d'adequació per a l'ús d'aquests components.

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

Excepte les indicacions de caràcter específic arrellegades 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.

1. Subsistemas de naturaleza estructural:
 - a) Infraestructura, distinguiendo entre infraestructuras a cielo abierto e infraestructuras en túnel.
 - b) Pasos a nivel.
 - c) Energía.
 - d) Control-mando y señalización en tierra y a bordo.
 - e) Material rodante.
2. Subsistemas de naturaleza funcional:
 - a) Mantenimiento.
 - b) Explotación y gestión del tráfico.
 - c) Personas usuarias.

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

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

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

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

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

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

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

7. Todos los elementos fijos y móviles, citados en los apartados anteriores, deberán cumplir con las especificaciones técnicas de interoperabilidad y los fabricantes de los mismos deberán acreditar que se ha expedido la declaración CE de conformidad o de idoneidad para el uso de dichos componentes.

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

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

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

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



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.

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

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

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

Artículo 22. Control periódico

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

Artículo 23. Accesibilidad

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

CAPÍTULO II

Subsistemas de naturaleza estructural

Sección primera

Subsistema de infraestructura

Artículo 24. Requisitos de carácter general

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

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

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

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

Artículo 25. Infraestructuras a cielo abierto

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



2. En 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 contigues 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 siguin aplicables en cada cas, de manera que es garanteixen 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 produïxen 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

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

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

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

Artículo 26. Infraestructuras en túnel

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

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

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

Sección segunda Subsistema de pasos a nivel

Artículo 27. Prohibición del establecimiento de nuevos pasos a nivel

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

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

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

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

2. Los titulares del viario que da acceso a los pasos a nivel estarán obligados a acometer las mejoras de seguridad que se establezcan igualmente por orden de la persona titular de la conselleria competente en



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 desplegament 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

materia de transportes, previo informe favorable de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària.

Artículo 29. Mantenimiento y conservación

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

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

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

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

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

Artículo 30. Competencias administrativas

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

2. En la instrucción de los expedientes de autorización de establecimiento, modificación o mejora de pasos a nivel, se recabará un informe del organismo titular de la carretera o camino, de todas las entidades ferroviarias y ayuntamientos afectados, así como de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària, que tendrá carácter vinculante.

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

Sección tercera
Subsistema de energía

Artículo 31. Requisitos de carácter general

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

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

Artículo 32. Requisitos de carácter general

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

2. Toda nueva infraestructura y todo nuevo material rodante contruidos o desarrollados después de la adopción de sistemas de control-mando y señalización compatibles deberán estar adaptados a la



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 protegiscen 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 permeta 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 siguen 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.

utilización de dichos sistemas. Asimismo, los equipos de control-mando y de señalización instalados en los puestos de conducción de los trenes deberán permitir una explotación normal, en las condiciones especificadas, en el sistema ferroviario.

Artículo 33. Seguridad intrínseca

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

Sección quinta Subsistema de material rodante

Artículo 34. Requisitos de carácter general

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 36. Control periódico

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

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

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 garantirán 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, garantirán 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 trametran 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 emprades 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 capacitat 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 pugui 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

CAPÍTULO III

Subsistemas de naturaleza funcional

Sección primera Subsistema de mantenimiento

Artículo 37. Requisitos de carácter general

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

Artículo 38. Control periódico

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

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

Sección segunda

Subsistemas de explotación y gestión de tráfico y de personas usuarias

Artículo 39. Requisitos de carácter general

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

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

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

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

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

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

Se entenderá que la responsabilidad civil del apartado anterior está suficientemente garantizada cuando disponga de un contrato de seguro o



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 diferents, 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 permeta 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.

la constitución de afianzamiento mercantil, que cubra en todo momento una responsabilidad mínima por siniestro de 10.000.000 de euros.

Asimismo deberá tener contratado un seguro obligatorio de viajeros.

Artículo 40. Reglamento de circulación ferroviaria

Mediante una orden de la Conselleria competente en materia transporte ferroviario, a propuesta de la Agencia Valenciana de Seguretat Ferroviària, se aprobará el reglamento de circulación ferroviaria y tramviaria, que establecerá las reglas y procedimientos operativos necesarios para que la circulación de los vehículos ferroviarios por los tramos y líneas que forman la red ferroviaria de competencia autonómica se realice de forma segura y eficiente.

Artículo 41. Normas específicas de explotación tranviaria

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

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

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

Artículo 42. Requisitos de carácter general

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

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

CAPÍTULO IV

Régimen del personal adscrito a la circulación ferroviaria

Artículo 43. Condiciones y requisitos

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

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

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

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



4. 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 estableix 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 SEGURETAT

CAPÍTULO 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.

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

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

Artículo 44. Controles de alcoholemia y sustancias psicoactivas

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

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

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

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

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

TÍTULO IV CERTIFICACIÓN DE SEGURIDAD

CAPÍTULO I

El certificado de seguridad y su contenido

Artículo 45. Certificación

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

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

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

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

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

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 cometes 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 avalue:

- 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:

Artículo 46. Contenido del certificado de seguridad

El certificado de seguridad se compone de los siguientes documentos:

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

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

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

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

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

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

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

- Riesgos asociados o relacionados con la operación, mantenimiento de material rodante e infraestructura, incluidos sistemas de seguridad.
- Riesgos relacionados con el empleo de contratistas y control de proveedores.

- Metodología para la identificación.

- Evaluación, seguimiento y control de riesgos.

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

- Determinar los puestos desde los que se desempeñan cometidos de seguridad operacional.
- Principios de selección (nivel educativo, aptitudes físicas y mentales necesarias).

- Formación y habilidades técnicas iniciales.

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

- Comprobación periódica de competencias.

7.º Proceso de auditorías internas que evalúe:

- La vigilancia del desempeño en materia de SFO.

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

- Garantía de independencia del departamento auditor.

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

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

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

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

b) Un certificado que confirme la aprobación de las medidas adoptadas por la entidad ferroviaria para cumplir los requisitos específicos necesarios para realizar el transporte en la red ferroviaria de la Comunitat Valenciana, y en el caso de que este certificado continga la función de administrador de infraestructura ferroviaria deberá cumplir los requisitos específicos necesarios para la gestión de la infraestructura ferroviaria incluidos en estos requisitos la explotación y mantenimiento de los sistemas de control de tráfico y señalización, para lo que se dispondrá de la siguiente documentación:

- 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.

- Documentación relativa a las categorías funcionales del personal ferroviario habilitado con el que cuenta.
- Documentación referente a los diversos tipos de material rodante que se va a utilizar en el servicio, indicando las autorizaciones o certificados de que disponga.
- Solicitud del certificado de seguridad.

CAPÍTULO II

Solicitud y vigencia del certificado de seguridad

Artículo 47. Solicitud del certificado de seguridad

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

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

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

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

Artículo 48. Vigencia del certificado de seguridad

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO III

Revocación del certificado de seguridad

Artículo 49. De la revocación del certificado de seguridad

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



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 puguen 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 puguen 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) El sobreseimiento del expediente de revocación.
- b) La revocación del certificado de seguridad, en todo o en parte.

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

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

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

TÍTULO V INVESTIGACIÓN Y NOTIFICACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES

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

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

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

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

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



En 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 comesa 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 autònom, 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 51. Objeto y finalidad

1. Deberán ser objeto de una investigación técnica los accidentes ferroviarios significativos que se produzcan sobre la red ferroviaria de la Generalitat. El resto de accidentes e incidentes ferroviarios podrán no ser objeto de investigación técnica, previa justificación expresa de la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris, atendiendo a lo dispuesto en el apartado 5 del presente artículo.

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

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

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

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

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



b) Efectuar un 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 pugua 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 pugua 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 a l'agència. La informació indicarà la data, l'hora i el lloc de l'accident o incident, així com el seu tipus i les

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) La importancia del accidente o incidente.

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 52. Procedimiento de notificación de incidentes y accidentes

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

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

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

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

En el plazo de siete días después de la decisión de abrir una investigación, la comissió informará a la agencia al respecto. La información indicará la fecha, la hora y el lugar del accidente o incidente, así como



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.

su tipo y sus consecuencias en lo relativo a víctimas mortales, lesiones corporales y daños materiales.

Artículo 53. Medidas cautelares

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

Artículo 54. Publicidad y transparencia

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

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

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

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

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

TÍTULO VI RÉGIMEN DE INSPECCIÓN, SUPERVISIÓN Y SANCIÓN

CAPÍTULO I

Inspección y supervisión de la seguridad ferroviaria

Artículo 56. Competencia y funciones

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

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

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

Artículo 57. Obligación de colaboración

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



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 requirisca 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.

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

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

Artículo 58. Planes de inspección

La Agencia Valenciana de Seguretat Ferroviària elaborarà plans de inspecció periòdics, con la finalidad de establecer el carácter sistemático a las actuaciones inspectoras y determinar las directrices generales de las operaciones de control, sin perjuicio de las actuaciones singulares que de forma motivada se estime oportuno iniciar.

Artículo 59. Inspectores de la seguridad ferroviaria

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

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

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

a) Realizar materialmente las actuaciones inspectoras precisas en cualquier lugar en que se desarrollen actividades afectadas por esta ley. No obstante, cuando se requiera el acceso al domicilio de personas físicas, jurídicas o entidades y no presten su consentimiento para ello, será necesaria la previa obtención de la pertinente autorización judicial.

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

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

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

Artículo 60. Procedimiento de inspección de la seguridad ferroviaria

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

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

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

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

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

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



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 impropedència 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.

Interrumpirà 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

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

CAPÍTULO II

Régimen sancionador

Artículo 61. Responsabilidad y concurrència de sanciones

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

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

La repetición de las sanciones pecuniarias solo podrá producirse mediante procedimiento contradictorio con audiencia del personal afectado y con información a la representación legal de los trabajadores, atendiendo al principio de proporcionalidad en relación con las circunstancias concurrentes, su contexto y otros factores subyacentes que puedan haber contribuido en la producción del hecho infractor.

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

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

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

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

Sección primera Infracciones

Artículo 62. Clasificación y prescripción de las infracciones

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

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

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

Artículo 63. Infracciones leves

Son infracciones leves de seguridad ferroviaria:

a) La obstaculización o el uso indebido, por parte de los usuarios, de los mecanismos de apertura o cierre de las puertas de los coches del tren,



mecanismes de parada dels trens, de seguretat o de socors, o dels que siguem 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 tinguen 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

de los mecanismos de parada de los trens, de seguridad o de socorro, o de los que sean de uso exclusivo del personal de la entidad ferroviaria.

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

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

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

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

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

Artículo 64. Infracciones graves

Son infracciones graves de la seguridad ferroviaria:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

m) El incumplimiento de las normas de seguridad por parte del personal que tenga encomendadas funciones relacionadas con la seguridad



en la 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 constituïssa 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 produïsquen 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 limitrofs i instal·lacions annexes o al pas dels trens i, en general, qualsevol conducta que per acció o omissió puga 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 estiga 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 ocasione o puga ocasionar un perill greu per a la seguretat del transport, els seus usuaris, els mitjans o les instal·lacions de qualsevol tipus.

en la circulació, siempre que no tenga la consideración de infracción muy grave.

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

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

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

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

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

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

Artículo 65. Infracciones muy graves

Son infracciones muy graves de seguridad ferroviaria:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



j) Realitzar tasques relacionades amb la circulació de forma negligent o temerària, davall 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 disminuisquen 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 siguen 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 transcórreguen 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'imposa.

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

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

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

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

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

Sección segunda
Sanciones

Artículo 66. Sanciones

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

- a) Las leves, con multa de hasta 7.500 euros.
- b) Las graves, con multa de 7.501 hasta 38.000 euros.
- c) Las muy graves, con multa de 38.001 hasta 380.000 euros.

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

- a) Las leves, con multa de hasta 3.000 euros.
- b) Las graves, con multas desde 3.001 euros hasta 6.000 euros.
- c) Las muy graves, con multas desde 6.001 euros hasta 15.000 euros.

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

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

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

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

- a) A la persona titular de la presidencia de la agencia, por infracciones graves y muy graves.
- b) A la persona titular de la dirección general de la agencia, por infracciones leves.

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

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

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

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



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 pugua 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, pugua 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 desenvolupament, 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.

Artículo 67. Graduación de las sanciones

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

- a) La repercusión social de la infracción, el riesgo para la vida y salud de las personas, la seguridad de las cosas o el medio ambiente.
- b) La intencionalidad en la comisión de la infracción.
- c) El grado de participación de la persona infractora.
- d) La comisión de otra infracción de la misma naturaleza, en el período de los doce meses anteriores al hecho infractor, cuando así haya sido declarado por resolución firme en vía administrativa.
- e) La circunstancia de haber procedido la persona infractora, por propia iniciativa, a remediar los efectos perniciosos de la infracción.
- f) El carácter lucrativo de la infracción cometida para el sujeto infractor.

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

Sección tercera Especialidades del procedimiento sancionador

Artículo 68. Caducidad

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

Artículo 69. Medidas provisionales

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

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

3. Cuando, por aplicación de las medidas previstas en este artículo, pudiera verse afectada la continuidad o regularidad de la prestación de obligaciones de servicio público, la Agencia Valenciana de Seguridad Ferroviaria adoptará las medidas necesarias para garantizar su salvaguarda.

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

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

Artículo 70. Multas coercitivas

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

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 ADICIONALS

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 pugua 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 approve 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 conclouen 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.

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

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera. Adscripción de personal de la Generalitat

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

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

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

Segunda. Presupuesto inicial de la Agencia Valenciana de Seguretat Ferroviària

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 puguen 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

Cuarta. Coordinación en materia de seguridad

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

Quinta. Facultades psicofísicas del personal de conducción y circulación

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

- Tasa de alcohol en sangre: 0,10 gramos por litro.
- Tasa de alcohol en aire espirado: 0,05 miligramos por litro.

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

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

Sexta. Tramos de carácter tranviario

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

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

- Entorno de la parada de Sangueta
- Entorno de la parada de La Isleta
- Entorno de la parada de Albufereta
- Entorno de la parada de Lucentum
- Entorno de la parada de Condomina
- Entorno de la parada de Campo de Golf
- Subtramo Costa Blanca (incl.) - entorno de la parada Les Llances
- Entorno de la parada de Fabraquer
- Entorno de la parada de Salesians
- Entorno de la parada de El Campello
- Subtramo Vila Joiosa (incl.) - Costera Pastor (incl.)

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

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

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

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

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

- Recinto de talleres de El Campello

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

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

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

- VT-014 Empalme - Primat Reig
- VT-015 Primat Reig (incl.) - Benimaclet (incl.)
- VT-016 Benimaclet - bucle de Dr. Lluch (incl.)
- VT-017 Tossal del Rei (incl.) - conexión VT-014

VT-018 Marítim 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 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.

VT-018 Marítim Serrería - Marina Reial Joan Carles (incl.)
VT-019 Conexión VT-018 - conexión VT-016
VT-023 Talleres de Tarongers, incluido conexión VT-016

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

Séptima. Reducción de pasos a nivel

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

Octava. Adaptación de los túneles existentes

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

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

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

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

Segunda. Vigencia del reglamento general de circulación ferroviaria

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

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

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

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

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Única

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

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

DISPOSICIONS FINALS

Primera. Títol competencial

Aquesta llei es dicta a l'empareda 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.

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, pugua 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

DISPOSICIONES FINALES

Primera. Título competencial

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

Segunda. Estatuto de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària

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

Tercera. Habilitación para el desarrollo normativo

1. Se habilita al Consell para que, mediante decreto, a propuesta de la persona titular de la conselleria competente en materia de transportes, pueda modificar el contenido de los distintos anexos de esta ley. Esta propuesta deberá contar con el informe favorable de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària.

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

Cuarta. Entrada en vigor

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

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

València, 26 de marzo de 2018

El president de la Generalitat
XIMO PUIG I FERRER

ANEXO I

INDICADORES DE SEGURIDAD FERROVIARIA

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

1.1. INDICADORES RELATIVOS A ACCIDENTES

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

1. Colisiones

– Entre trenes o vehículos ferroviarios

– De tren con obstáculos dentro de gálibo

– De trenes o vehículos ferroviarios con vehículos de carretera o partes de estos en PN

2. Descarrilamientos de tren

3. Daños a personas por material móvil en movimiento

– Arrollamiento en PN

– Arrollamiento

– Daños a personas dentro del material móvil

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

– Daños a personas al subir o bajar del tren (incluidos atrapamientos en puertas)

– Caídas a la vía

5. Incendio/humo significativo

– En el material rodante

– En la infraestructura

6. Otros



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 suïcidis.

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:
 - Avis
 - Avis i parada automàtica
 - Avis i parada automàtica i supervisió discreta de la velocitat
 - Avis i parada automàtica i supervisió contínua 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)

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

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

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

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

1.2. INDICADORES DE INCIDENTES O PRECURSORES DE ACCIDENTE

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

1. Rebases indebidos de señal
2. Talonamiento de agujas
3. Fallos relacionados con la infraestructura:
 - Rotura de carril
 - Deformación u otra desalineación de la vía
 - Fallo de señalización
 - Fallo en catenaria
4. Fallos relacionados con integridad del material móvil:
 - Rotura de rueda en material móvil en servicio
 - Rotura de eje de material móvil en servicio
 - Fallo estructural en material móvil en servicio
5. Interceptación de vía
6. Intrusos en la vía
7. Humo/incendio no significativo

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

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

1.3. INDICADORES DE LA SEGURIDAD TÉCNICA DE LA INFRAESTRUCTURA

1. Porcentaje de vías en servicio con bloqueos automáticos
2. Número de pasos a nivel
3. Porcentaje de kilómetros que disponen de sistemas de protección de trenes, desglosados en sus diferentes tipologías:
 - Aviso
 - Aviso y parada automática
 - Aviso y parada automática y supervisión discreta de la velocidad
 - Aviso y parada automática y supervisión continúa de la velocidad

2. INDICADORES DE SEGURIDAD TRANVIARIA

2.1. INDICADORES DE ACCIDENTES

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

1. Colisiones:
 - Entre tranvías
 - Con obstáculos dentro de gálibo (incluida catenaria)
 - Con vehículos en un paso autorizado:
 - Con víctimas
 - Sin víctimas
 - Con vehículos en un lugar distinto de un paso autorizado:
 - Con víctimas
 - Sin víctimas
2. Descarrilamientos
3. Daños a personas por material móvil en movimiento:
 - Arrollamiento de peatón en paso autorizado
 - Arrollamiento de peatón en sitio diferente de un paso autorizado
 - Caídas de personas dentro del material móvil
4. Daños a personas por material móvil parado o sin intervención de material móvil:
 - Daños a personas al subir o bajar del tren (incluidos atrapamientos en puertas)

- 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 tramviàries
2. Depassaments indeguts de senyals viaris
3. Estalonnaments (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 ciclo 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 suïcidis.

Persona ferida lleu: qualsevol ferit no considerat greu.

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

- Caídas a la vía
- 5. Incendio/humo significativo:
 - En material rodante
 - En la infraestructura
- 6. Otros

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

En «vehículos» se incluyen las bicicletas.

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

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

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

2.2. INDICADORES RELATIVOS A INCIDENTES O PRECURSORES DE ACCIDENTE

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

1. Rebases indebidos de señales tranviarias
2. Rebases indebidos de señales viarias
3. Talonamientos (puede ser consecuencia del rebase previo de una señal tranviaria)

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

- a) Obstáculos propios
- b) Obstáculos externos (se incluirán los animales en plataforma de vía)
- c) Personas en vía ajenas al sistema. Caminando o utilizando medios de desplazamiento ligeros (bicicletas, motocicletas, patinetas, patines)

5. Fallos relacionados con la infraestructura:

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

6. Fallos relacionados con la integridad del material móvil:

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

7. Actuaciones de FU (frenados de urgencia):

- a) Frenos de urgencia voluntarios
- b) Frenos de urgencia por incumplimiento del ciclo o del accionamiento del sistema de hombre muerto
- c) Frenos de urgencia por fallos del sistema de vigilancia automática, fallos de puertas, tiradores de emergencia y otros

8. Incendio/humo no significativo

3. DEFINICIONES

Accidente: un suceso repentino, no deseado ni intencionado, o una cadena de sucesos de ese tipo, de consecuencias perjudiciales; los accidentes se dividen en las siguientes categorías: colisiones, descarrilamientos, daños causados a personas por material rodante, incendios y otros.

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

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

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

Persona herida leve: cualquier herido no considerado como grave.

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



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 arrossega-ments 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 colpides, 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, inclosos 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 indeguts 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 puga parar el tren abans del senyal.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Una señal luminosa que ordene parada
- El fin de una autorización de movimiento relacionado con la seguridad señalado por un sistema de protección de trenes
- Un cartel de parada o señales manuales
- Un punto de parada comunicado mediante autorización verbal o escrita

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

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

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



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:

Avis

Avis i parada automàtica

Avis i parada automàtica i supervisió discreta de la velocitat

Avis i parada automàtica i supervisió contínua de la velocitat.

Avis: proporciona avis automàtic al o a la maquinista.

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

Avis 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.

Avis 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 18 en tots els projectes de supressió de passos a nivell, els de permeabilització del ferrocarril i els de les obres necessàries per a la reordenació, concentració i millora dels passos a nivell i dels seus accessos, inclosa la millora de la seua visibilitat.

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 precís per a atendre la finalitat de què es tracte.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Aviso

Aviso y parada automática

Aviso y parada automática y supervisión discreta de la velocidad

Aviso y parada automática y supervisión continua de la velocidad.

Aviso: proporciona aviso automático al o a la maquinista.

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

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

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

ANEXO II PASOS A NIVEL

Primero. Adquisición de los terrenos necesarios para las obras de supresión, protección o mejora de pasos a nivel, y control preventivo municipal

Será de aplicación el artículo 18 en todos los proyectos de supresión de pasos a nivel, los de permeabilización del ferrocarril y los de las obras necesarias para la reordenación, concentración y mejora de los pasos a nivel y de sus accesos, incluida la mejora de su visibilidad.

Segundo. Supuestos de establecimiento de nuevos pasos a nivel

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

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



b) 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:

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

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

Tercero. Supresión de pasos a nivel

1. Líneas de carácter ferroviario interurbano:

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

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

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

2. Líneas de carácter ferroviario urbano:

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

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

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

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

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

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

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

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

Quinto. Pasos a nivel peatonales

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

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

b) 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 tècnica-ment 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 esta- blits en l'article 24.2 de la llei i l'apartat segon d'aquest annex.

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 necessà-ries, 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 dis- posicions de desplegament d'aquesta llei. Aquesta autorització requerirà la confecció prèvia d'un informe vinculant de l'Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària.

Vuitè. Passos a nivell d'ús particular

1. Queda prohibida l'obertura de nous passos a nivell d'ús exclusi- vament particular.

2. Els passos a nivell existents d'ús particular passen a tenir consi- deració de pas a nivell ordinari i queden sense efecte les condicions de l'autorització que en van permetre l'obertura.

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

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

d) Con carácter excepcional, en los supuestos y con los requisitos establecidos en el artículo 24.2 de la ley y el apartado segundo de este anexo.

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

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

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

Séptimo. Modificación de los pasos a nivel

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

Octavo. Pasos a nivel de uso particular

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

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