

Anteproyecto de Ley XX/2021, de XXX, de creación de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes en los modos de transporte

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I

La evolución del ordenamiento jurídico español en el ámbito de la investigación técnica de los accidentes e incidentes en el transporte ferroviario, marítimo y de aviación civil ha estado marcada en todo momento por el progresivo refuerzo de la independencia de los órganos administrativos competentes para su realización, en consonancia con una evolución en idéntico sentido de la normativa comunitaria e internacional sobre la materia.

En primer lugar, en lo que concierne al ámbito de la aviación civil, la existencia de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC) data de 1974, cuando se creó por medio del Decreto 959/1974, de 28 de marzo, sobre investigación e informe de los accidentes de aviación civil, que instauró un completo procedimiento para averiguar desde un punto de vista exclusivamente técnico las causas de los accidentes y formular recomendaciones para la mejora de la seguridad de la navegación aérea.

Posteriormente, el Real Decreto 389/1998, de 13 de marzo, sobre investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil, derogó el Decreto 959/1974, de 28 de marzo, y fue el instrumento que traspuso a nuestro ordenamiento la Directiva 94/56/CE, de 21 de noviembre, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil, de acuerdo con el anexo 13 del Convenio de Aviación Civil Internacional, elaborado en Chicago, el 7 de diciembre de 1944, anexo hoy vigente en su undécima revisión, que data de julio 2016, bajo el título "Investigación de accidentes e incidentes de aviación".

Sin embargo, no fue hasta la aprobación de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, cuando se consagró con rango legal la existencia de la Comisión y se reforzó su independencia frente a la Administración General del Estado, estableciendo límites en el sistema de designación y nombramiento de los miembros del Pleno de la misma.

Igualmente, al regularse en dicha ley el régimen jurídico aplicable a las investigaciones técnicas de esta Comisión se dio un paso fundamental al orientarlas a la determinación de las causas de los sucesos investigados para mejorar la seguridad en el transporte y no a la determinación de la culpa o responsabilidad, que pertenece a otros ámbitos de investigación y compete a otros poderes del Estado. Sin perjuicio de ello, la Ley 21/2003, de 7 de julio, también reguló, en los preceptos relativos a la cesión de datos, un régimen específico para atender los requerimientos judiciales de la investigación en el ámbito penal, de eventuales Comisiones Parlamentarias de Investigación o de otros organismos de investigación técnica de accidentes e incidentes.

En segundo lugar, en lo relativo a la investigación de accidentes e incidentes marítimos, la existencia de la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos (CIAIM) tiene su origen en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Montego Bay, Jamaica, 1982), ratificada por España el 20 de diciembre de 1996. Así, el artículo 94 de la Convención insta a los Estados a investigar cualquier accidente marítimo o cualquier incidente de navegación en alta mar en el que se haya

visto implicado un buque que enarbole su pabellón y en el que hayan perdido la vida o sufrido heridas graves nacionales de otro Estado o se hayan ocasionado graves daños a los buques, a las instalaciones de otro Estado o al medio marino.

Por otro lado, la regla 21 del capítulo I del anexo del Convenio internacional para la Seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), de 1974 ratificado por España el 16 de agosto de 1978, obliga a las administraciones de los Estados parte a investigar todo accidente sufrido por cualquier buque con derecho a enarbolar su pabellón y sujeto a las disposiciones del propio convenio, siempre que dicha investigación pueda contribuir a la introducción de cambios en las reglas que en el mismo se contienen. A las dos normas anteriores han venido a unirse posteriormente distintas Resoluciones sobre la materia de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI), así como la normativa aprobada por la Unión Europea.

En lo relativo al ordenamiento nacional, la existencia de un órgano *ad hoc* dedicado a la investigación técnica de accidentes marítimos se remonta al año 1988, cuando se aprobó la Orden del Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones de 14 de abril de 1988, por la que se crea la Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos, ya extinta, a la que se encomendó la investigación de los siniestros en los que concurrieran circunstancias de especial gravedad que aconsejaran su cooperación técnica para la instrucción de los expedientes sobre accidentes tramitados por la Dirección General de la Marina Mercante.

La creación de dicha Comisión respondió, de acuerdo con la parte expositiva de la propia orden ministerial, tanto al cumplimiento de los compromisos internacionales de España sobre la materia como al hecho de que, ya en 1988, *“la creciente complejidad técnica de la navegación y de los buques de la marina civil, así como la cada vez mayor gama y cuantía de productos transportados por mar que suponen una amenaza contaminante para el medio marino, aconsejan el establecimiento de un órgano colegiado de investigación capaz de determinar, con la máxima garantía posible, las causas de los siniestros marítimos más importantes producidos no solo en los buques de nuestra flota, sino en todos aquellos que puedan suponer o supongan un grave riesgo de contaminación para nuestro dominio público marítimo-terrestre”*.

Si bien la norma de 1988 y las que posteriormente la reformaron o derogaron determinaban la adscripción orgánica de la Comisión a distintos órganos del Estado con competencia en materia de marina mercante, a los solos efectos de dotación de medios, dichas normas establecían un sistema de nombramiento de los miembros de la Comisión “por razón de cargo”, siendo los designados funcionarios de la Administración del Estado con distintas responsabilidades en el ámbito de la marina mercante. Por otro lado, la normativa no establecía expresamente la independencia funcional del órgano colegiado frente a su Administración de adscripción, o frente a cualquier otro actor del sector marítimo.

El Real Decreto 862/2008, de 23 de mayo, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos, determinó por primera vez de forma expresa la mencionada independencia funcional y estableció un sistema de nombramiento de los miembros del Pleno de la Comisión más acorde con dicha independencia. La existencia de la CIAIM y su adscripción orgánica el entonces Ministerio de Fomento se consagró con rango legal en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, que en su artículo 265 estableció también su independencia funcional de las autoridades marítimas, portuarias, de costas o de cualquier otra cuyos intereses pudieran entrar en conflicto.

El precepto legal fue posteriormente desarrollado por el Real Decreto 800/2011, de 10 de junio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos, en el que la independencia de la CIAIM es reforzada al preverse, junto a la ya mencionada independencia funcional, que el nombramiento de los miembros del Pleno se realice entre personas de reconocido prestigio y competencia profesional en el sector marítimo, una vez escuchadas las propuestas de los organismos y asociaciones profesionales del sector.

En tercer lugar, en el ámbito del transporte ferroviario, la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario (actualmente derogada), en la búsqueda de una mayor seguridad jurídica para los usuarios del transporte ferroviario dio un primer paso hacia la independencia de la investigación técnica de los accidentes pues, aunque en principio atribuía al entonces Ministerio de Fomento la competencia de investigación de aquellos en los que hubiera víctimas mortales, sin embargo, habilitó la posibilidad de crear un órgano administrativo *ad hoc* competente sobre la materia en caso de que lo estableciera la normativa comunitaria.

Muy poco después de la aprobación de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, tuvo concreción el mandato comunitario relativo a la existencia de un órgano administrativo específico con competencias para la investigación técnica de los accidentes e incidentes ferroviarios. Así, de acuerdo con el artículo 21 de la Directiva 2004/49/CE, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios, y 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 capacidad de la infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de seguridad, comúnmente llamada Directiva de seguridad, cada Estado miembro ha de velar por que las investigaciones citadas sean realizadas por un organismo permanente, e independiente, en su organización, estructura jurídica y capacidad decisoria, de cualquier administrador de la infraestructura, empresa ferroviaria, organismo de tarificación, organismo de adjudicación y organismo notificado y de cualquier parte cuyos intereses pudieran entrar en conflicto con el cometido confiado al organismo de investigación, así como funcionalmente independiente de la autoridad responsable de la seguridad y de cualquier regulador de los ferrocarriles.

En transposición del mencionado artículo 21, y al amparo de la habilitación legal dada sobre la materia por la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, aprobado por Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, dedicó su Título III (actualmente derogado) a la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios, estableciendo en su artículo 21 la competencia de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF), creada por la misma norma, para la investigación técnica de los accidentes ferroviarios graves que se produjeran sobre la Red Ferroviaria de Interés General, así como la investigación en la misma de los demás accidentes e incidentes ferroviarios cuando así lo considerase. En sus inicios, su ámbito de actuación, de acuerdo con la normativa vigente en el momento, era la investigación de todos aquellos accidentes en los que se produjera al menos una víctima mortal. Posteriormente, su competencia evolucionó también hacia la investigación técnica de todos los sucesos de los que pudieran extraerse enseñanzas relevantes para la mejora de la seguridad ferroviaria.

El desarrollo reglamentario de las previsiones en materia de investigación de accidentes e incidentes ferroviarios se desgajó del Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, con la aprobación del Real Decreto 623/2014, de 18 de julio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios

y la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, cuyo objeto y finalidad se centran en exclusiva en esta materia.

Finalmente, la existencia de la CIAF quedó establecida en nuestro ordenamiento con norma de rango legal en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, que asume la definición ya dada en el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, si bien con una ampliación en cuanto a las investigaciones que la Comisión puede realizar potestativamente, que ya no quedan restringidas a accidentes graves que se produzcan en la Red Ferroviaria de Interés General sino que se extienden, en general, a cualquier accidente ferroviario que la CIAF considere oportuno investigar por su repercusión potencial en la seguridad de la circulación ferroviaria. Por otra parte, la ley consolida la independencia funcional de la CIAF y regula, entre otros aspectos, su composición, elevando a norma con rango de ley la previsión de intervención del Congreso de los Diputados en el nombramiento de sus miembros.

A la vista de los antecedentes normativos y orgánicos en los ámbitos marítimo, ferroviario y de aviación civil, cuya evolución se acaba de resumir en los párrafos anteriores y frente a la estructura fragmentada descrita, esta ley crea un organismo único multimodal que asume las competencias de investigación técnica de accidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil, hasta ahora atribuidas a las tres Comisiones adscritas al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Este único organismo facilitará el aprovechamiento de las economías de escala como consecuencia de la existencia de metodologías y procedimientos de investigación técnica semejantes. Resulta de especial relevancia, considerando las recomendaciones recibidas de organismos internacionales con competencias sobre la materia respecto a las investigaciones técnicas realizadas en nuestro país, el refuerzo que devendrá de compartir experiencias y formas de trabajo en aspectos tales como la investigación de los factores humanos, organizativos y normativos o de las causas raíz de los accidentes e incidentes. Sin perjuicio de lo anterior, la estructura del organismo único que configura esta ley garantiza, gracias a la existencia de una Dirección de Investigación Técnica especializada para cada uno de los modos de transporte incluidos en su ámbito de actuación, la necesaria especialización orgánica y procedimental a nivel interno en lo relativo al desarrollo de las investigaciones técnicas.

El organismo se crea como Autoridad Administrativa Independiente, de las previstas en el artículo 109 Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público. El refuerzo de su independencia para el desarrollo de las obligaciones en materia de investigación técnica de accidentes e incidentes en los modos de transportes ferroviario, marítimo y de aviación civil, a los efectos de la mejora de su seguridad, no sólo deriva de la forma jurídica elegida para el mismo, sino también de la modificación del sistema de designación de su Presidente y de los Consejeros, a diferencia del régimen de designación de los integrantes de los Plenos de los órganos administrativos precedentes.

Así, su Presidente será nombrado mediante real decreto del Consejo de Ministros, previa conformidad de la Comisión competente del Congreso de los Diputados. Debe recordarse que en el esquema precedente no se preveía papel alguno de las Cortes Generales en la designación del Presidente y de los Vocales del Pleno de la CIAIM y en el caso de la CIAIAC y la CIAF, el papel del legislativo se reducía prácticamente a la posibilidad de vetar al candidato propuesto como Presidente por el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a quien le correspondían igualmente los nombramientos de los miembros de los Plenos de las tres Comisiones.

El refuerzo del papel de las Cortes Generales y, con ello, de la independencia de la nueva Autoridad frente a la Administración General del Estado, a la que se adscribe, deriva

también de la capacidad de veto por parte de la Comisión parlamentaria competente respecto a los candidatos a Consejero de la Autoridad, frente al sistema precedente en el que, en los dos supuestos en que se preveía participación del poder legislativo en el nombramiento de los vocales de las Comisiones de investigación, lo era a meros efectos informativos.

Por otra parte, esta ley garantiza la autonomía financiera de la Autoridad respecto a la Administración General del Estado, lo que supone, sin duda, un refuerzo importante de su independencia frente a eventuales injerencias, al establecer que sus fuentes de financiación serán, entre otras, las cantidades que puedan consignarse en las correspondientes leyes anuales de Presupuestos Generales del Estado, su participación en los porcentajes previstos en esta ley en la recaudación realizada en base a determinadas tasas relacionadas con la seguridad en los modos de transporte, los bienes y valores que constituyan su patrimonio y los rendimientos que éstos puedan generar, así como otras fuentes que pudieran preverse en posteriores normas con rango de ley.

Finalmente, frente al sistema precedente, la ley ordena la dedicación exclusiva del Presidente y de los Consejeros de la Autoridad al ejercicio de las funciones derivadas de dichos cargos; les somete al régimen de incompatibilidades de los altos cargos de la Administración General del Estado, y establece un periodo de dos años tras el cese en el que no podrán ejercer en el ámbito privado actuaciones relacionadas con las competencias de la Autoridad.

II

El sistema seguido hasta ahora por España de cara al cumplimiento de las obligaciones de investigación técnica de accidentes en los modos de transporte ferroviario, marítimo y de aviación civil, para la mejora de la seguridad en los mismos a partir del análisis de las causas de los accidentes e incidentes que se puedan producir, no sólo diferencia entre los tres modos de transporte en lo organizativo, sino también en el régimen jurídico aplicable a las propias investigaciones técnicas llevadas a cabo.

Así, cabe decir que las normativas sectoriales aplicables a las investigaciones técnicas sobre cada uno de los modos de transporte comparten la adscripción orgánica de las tres Comisiones al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y la garantía de su independencia funcional frente a cualquier poder público, incluido el propio Departamento de adscripción. Sin embargo, los regímenes jurídicos aplicables a cada una de las Comisiones de investigación técnica de accidentes son dispares entre sí en lo relacionado con la protección de la información que se obtiene durante la investigación técnica y las limitaciones para su cesión a terceros por parte del órgano de investigación.

El origen de algunas de las diferencias que han existido hasta la aprobación de esta ley entre las normativas sectoriales sobre investigaciones técnicas de accidentes e incidentes en los distintos modos de transporte vigentes se debe a las propias diferencias dentro de la normativa comunitaria de la que traen causa respectivamente: el Reglamento (UE) nº 996/2010, de Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil; la Directiva 2009/2018, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo y se modifican las Directivas 1999/35/CE del Consejo y 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo; y, por último, la Directiva (UE) 2016/798, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la seguridad ferroviaria.

Frente a la situación precedente, el contenido de la normativa comunitaria aplicable a las investigaciones técnicas reguladas en esta ley da amparo a que se homogeneice el régimen jurídico sobre la protección de la información y el deber de reserva, en los siguientes términos:

En primer lugar, se establece el principio de apertura y participación de los afectados en las investigaciones, lo que no sólo es coherente con los principios de participación, proximidad a los ciudadanos, eficacia y eficiencia consagrados en el artículo 3.1 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, sino que además está expresamente previsto en la normativa comunitaria en el ámbito ferroviario, y no colisiona con la aplicable a la investigación técnica de accidentes marítimos o de aviación civil. Dicho principio debe guardar, en todo caso, justo equilibrio con el deber de reserva que impera sobre la investigación técnica, pues la información a proporcionar a los interesados se centra en la situación de dicha investigación, y no en los medios de prueba utilizados en la misma, a lo que se añade la posibilidad de que el organismo competente para las investigaciones limite, caso por caso, motivada y excepcionalmente, estos principios de apertura y participación, o incluso llegue a prescindir de ellos.

En segundo lugar, se concretan los documentos sometidos al deber de reserva o confidencialidad. A partir de la amplitud con la que se aborda la cuestión en la normativa comunitaria sobre el modo ferroviario, el contenido de esta ley sobre la materia tiene como base la coincidencia de las regulaciones de la Unión Europea en los ámbitos marítimo y aéreo respecto a las actuaciones, documentos e información obrantes en la investigación técnica sobre los cuales impera el deber de reserva.

Así, el deber de reserva afecta a las declaraciones realizadas por personas ante la Autoridad en el curso de una investigación, la identidad de estas personas, así como a toda información de índole especialmente sensible, incluida la relativa a la salud de las personas.

En el ámbito aéreo, además, el ámbito objetivo del deber de reserva es ampliado, con la aplicación directa de lo previsto en los apartados 1 y 2 del artículo 14 del Reglamento (UE) nº 996/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre.

En tercer lugar, se determina el alcance de este deber de reserva, nuevamente a partir de una situación similar a la anterior, pues la normativa comunitaria sobre el ámbito ferroviario es igualmente amplia, y existen fuertes similitudes en lo establecido para los otros dos modos de transporte por sus normativas sectoriales.

Así, de acuerdo con la presente ley y para las investigaciones técnicas en cualquiera de los tres modos de transporte, el deber de reserva cede en los siguientes supuestos: ante requerimientos de los órganos judiciales o del Ministerio Fiscal en el orden penal; ante solicitudes de Comisiones parlamentarias de investigación; en el marco de actuaciones conjuntas con otros organismos de investigación técnica de accidentes o incidentes de transporte; cuando el propio organismo regulado en esta ley determine que ello es lo más eficaz para prevenir un accidente o incidente grave; así como cuando la Autoridad o un órgano judicial consideren motivadamente que los beneficios de la divulgación de los registros para fines distintos de los establecidos en la ley compensan el posible efecto adverso de su divulgación para la investigación en curso o para futuras investigaciones.

Junto a lo anterior, en las investigaciones relativas al ámbito aéreo se añade el contenido del artículo 14.3 del Reglamento (UE) nº 996/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre, de aplicación directa.

Finalmente, sin perjuicio de lo anterior y en relación con los requerimientos provenientes de los poderes judicial o legislativo, o del Ministerio Fiscal, se prevé un trámite previo a la cesión de la información, en el que la Autoridad creada por esta ley podrá argüir razones para que, a decisión del requirente, se anule la petición de la información o ésta sea pospuesta.

Por otro lado, la ley establece una excepción al derecho general de acceso a la información pública previsto en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno.

III

Esta ley consta de treinta y cuatro artículos distribuidos en tres títulos, dos disposiciones adicionales, una disposición transitoria, una disposición derogatoria y siete disposiciones finales.

El título preliminar consta de un artículo por el que se crea la Autoridad Administrativa Independiente para la investigación técnica de accidentes en los modos de transporte, se establece su naturaleza jurídica y se determina su adscripción al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

El título I consta de cinco capítulos. El capítulo I, artículos 2 y 3, recoge las disposiciones de carácter general, estableciendo el régimen jurídico aplicable a las investigaciones técnicas competencia de la Autoridad, así como la finalidad de las mismas.

El capítulo II aborda en los artículos 4 a 6, el ámbito de aplicación de la norma en cada uno de los modos de transporte afectados.

El capítulo III, sobre el procedimiento de investigación técnica, que comprende los artículos 7 a 14, comienza consagrando los principios de transparencia y participación de los interesados; establece las potestades del equipo investigador; desarrolla las distintas fases del procedimiento, abordando las cuestiones relativas a la protección de la información; y, por último, regula el informe final, las recomendaciones de seguridad y el sistema para su seguimiento.

El capítulo IV, dedica los artículos 15 a 18 al régimen de la información de la investigación, con especificación de la extensión y límites del deber de reserva; y el establecimiento de un régimen jurídico específico de acceso a la información obtenida en el marco de las investigaciones técnicas de la Autoridad en relación con la normativa general de transparencia y acceso a la información pública. El artículo 16 aborda específicamente los aspectos relativos a la información a las víctimas, sus familiares y las asociaciones de víctimas.

Finalmente, el capítulo V, regula las relaciones de la Autoridad con otras instituciones en los artículos 19 a 23, estableciendo el deber de colaboración como principio general en el marco de las investigaciones técnicas. Las relaciones con las Cortes Generales, el Poder Judicial y el Ministerio Fiscal, así como con autoridades extranjeras con competencias para la investigación técnica de accidentes e incidentes en los modos de transporte cuentan con sus correspondientes artículos. El artículo 22, por su parte, se ocupa de los aspectos relativos a la participación de personas adscritas a la Autoridad en procesos judiciales.

El título II, dividido en dos capítulos, comprende en los artículos 24 a 33, los preceptos dedicados a la organización y funcionamiento de la Autoridad, que se articula en torno a la existencia de un Consejo, encabezado por el Presidente de la Autoridad e integrado, junto a éste, por seis Consejeros; tres Direcciones de investigación técnica de accidentes e incidentes, una para cada uno de los modos de transporte; y una Secretaría General, cuyo titular es al mismo tiempo Secretario del Consejo.

Destaca, frente al sistema precedente, la potenciación del papel de las Cortes Generales y, concretamente, del Congreso de los Diputados, pues la Comisión competente del Congreso tendrá también la posibilidad de vetar a los Consejeros propuestos por el Ministro Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, previa comparecencia de los candidatos ante la misma.

En lo relativo al régimen y estatuto administrativo del Presidente y de los Consejeros, cabe destacar que tendrán dedicación exclusiva, disponiéndose la aplicación del régimen retributivo de los máximos responsables y directivos en el sector público empresarial y otras entidades, y un régimen de incompatibilidad absoluta para el ejercicio de cualquier actividad profesional, pública o privada, retribuida o no, que no sea inherente a su cargo. Esta incompatibilidad se extiende al ejercicio de cualquier actividad profesional privada relacionada con el ámbito de actuación de la Autoridad en los dos años siguientes a su cese como miembros del Consejo de la misma.

El título III, integrado por el artículo 34, está dedicado a la financiación de la Autoridad, cuyos ingresos provendrán de su participación en los ingresos recaudados por determinadas tasas, las asignaciones que puedan ser establecidas anualmente en las correspondientes leyes de Presupuestos Generales del Estado, los bienes y valores que constituyan su patrimonio y los rendimientos que éstos puedan generar, así como cualquier otro que les sea atribuido por una norma con rango legal.

La parte final de la Ley cuenta con dos disposiciones adicionales, una disposición transitoria, una disposición derogatoria y siete disposiciones finales. En primer lugar, las dos disposiciones adicionales regulan, respectivamente, la extinción de los órganos competentes en las materias que pasan a ser atribuidas a la Autoridad y, por otra parte, el sometimiento de la política de nombramientos en la Autoridad al principio de presencia equilibrada de mujeres y hombres en los cargos de responsabilidad cuya designación corresponda a los poderes públicos.

La disposición derogatoria única aborda la de la normativa de igual o inferior rango precedente a la presente ley y que la contradiga o resulte incompatible con su contenido, sin perjuicio de que se establece expresamente que los órganos hasta el momento competentes en las materias que pasan a ser atribuidas a la Autoridad seguirán ejerciendo sus funciones, en aplicación de lo previsto en esta misma ley, en tanto no se proceda a la constitución de la Autoridad. Igualmente, en tanto no se produzca el desarrollo reglamentario de esta ley, dichos órganos o, en su caso, la propia Autoridad, actuarán conforme a la normativa reglamentaria dictada en desarrollo de las normas legales derogadas por la presente ley, en todo lo que no se oponga o contradiga el contenido de ésta.

Por último, las tres primeras disposiciones finales se dedican a la modificación de determinados preceptos sobre tasas en la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre y la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, para establecer la participación de la Autoridad en lo recaudado en aplicación de las mismas.

La disposición final cuarta recoge los títulos competenciales; la disposición final quinta señala las habilitaciones de desarrollo normativo y ejecutivo de la Ley; la sexta ordena la aprobación mediante real decreto del estatuto orgánico de la Autoridad en el plazo máximo de un año desde la entrada en vigor de la ley, como requisito previo para su constitución y funcionamiento efectivo; y, por último, la disposición final séptima establece la entrada en vigor de la Ley a los veinte días de su publicación en el “Boletín Oficial del Estado”.

IV

Esta ley se adecua a los principios de buena regulación contenidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Así, de acuerdo con los principios de necesidad y eficacia, esta norma se justifica en el objetivo de reforzar la independencia de la estructura administrativa dedicada a la investigación técnica de accidentes e incidentes en los modos de transporte, sumando a la independencia funcional ya establecida en la normativa precedente, la orgánica frente a la Administración General del Estado, lo que requiere la creación de una Autoridad Administrativa Independiente, para lo cual es imprescindible la aprobación de una norma con rango legal, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 109 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre.

Se cumple el principio de proporcionalidad, ya que la regulación se limita a la creación de la Autoridad, con determinación de su ámbito de actuación y los aspectos de organización y funcionamiento a abordar en una norma con rango legal, entre ellos, su vinculación a las Cortes Generales y sus relaciones con otro poder del Estado, como es el poder judicial, el Ministerio Fiscal, y organismos homólogos extranjeros; las potestades del equipo investigador y el régimen de la información de la investigación, su régimen jurídico en relación con la normativa general sobre transparencia e información pública, y los derechos que asisten a las víctimas, sus familiares y a las asociaciones de víctimas. La modificación de la normativa legal precedente en materia de tasas, imprescindible para garantizar la autonomía financiera de la Autoridad, requiere igualmente norma con rango legal.

A fin de garantizar el principio de seguridad jurídica, la iniciativa normativa se ejerce de manera coherente con el resto del ordenamiento jurídico, nacional y de la Unión Europea, sobre la materia.

En aplicación del principio de eficiencia, se limitan las cargas administrativas a las imprescindibles para la consecución de los fines descritos, siempre dentro del marco del ordenamiento jurídico nacional, de la Unión Europea e internacional. Por otro lado, la atribución a un solo organismo de competencias hasta ahora ejercidas por tres órganos administrativos distintos contribuye a racionalizar la gestión de los recursos públicos.

En aplicación del principio de transparencia, la ley se ha tramitado con arreglo a las previsiones de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, sobre la materia.

Esta Ley se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.20ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre marina mercante y abanderamiento de buques; iluminación de costas y señales marítimas; puertos de interés general; aeropuertos de interés general; control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo, servicio meteorológico y matriculación de aeronaves; el artículo 149.1.21ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad

Autónoma; régimen general de comunicaciones; tráfico y circulación de vehículos a motor; correos y telecomunicaciones; cables aéreos, submarinos y radiocomunicación; y, por último, al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.25ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre las bases del régimen minero y energético.

Esta ley se dicta de acuerdo con el Consejo de Estado.

TÍTULO PRELIMINAR

Naturaleza y régimen jurídico

Artículo 1. *Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes en los modos de transporte.*

1. Se crea la “Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes en los modos de transporte” (en adelante, la Autoridad) como Autoridad Administrativa Independiente de las previstas en el artículo 109 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

2. La Autoridad está dotada de personalidad jurídica propia y plena capacidad pública y privada, y actúa, en el desarrollo de su actividad y para el cumplimiento de sus fines, con autonomía orgánica y funcional y plena independencia del Gobierno y de las Administraciones Públicas. Asimismo, está sometida al control parlamentario y judicial.

3. La Autoridad está adscrita, a efectos organizativos y presupuestarios, al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

4. El Estatuto orgánico de la Autoridad se aprobará mediante real decreto del Consejo de Ministros a propuesta conjunta del Ministerio de Hacienda, del Ministerio de Política Territorial y Función Pública y del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

TÍTULO I

Investigación técnica de accidentes e incidentes

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 2. *Régimen jurídico de la investigación técnica de accidentes e incidentes.*

1. La investigación técnica de los accidentes e incidentes en los modos de transporte ferroviario, marítimo y de aviación civil de competencia estatal, se regirá por lo dispuesto en esta ley y en las normas reglamentarias que se dicten en su desarrollo.

Será de aplicación supletoria a los procedimientos de investigación técnica de accidentes e incidentes en el transporte ferroviario, marítimo y de aviación civil, lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, se aplicará con carácter preferente la normativa internacional o europea que resulte de aplicación directa en España y, en particular:

a) En el caso de accidentes e incidentes en el ámbito de la aviación civil, lo dispuesto en el Reglamento (UE) 996/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE.

b) En el caso de accidentes e incidentes marítimos se deberán respetar los derechos de la gente de mar, de conformidad con las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar.

3. La Autoridad aprobará procedimientos internos de actuación en base a la normativa señalada anteriormente y cualesquiera otra que, de acuerdo con el ordenamiento jurídico vigente, le resulte de aplicación.

Artículo 3. Finalidad de la investigación técnica de accidentes e incidentes.

1. La investigación técnica tiene como finalidad el establecimiento de las causas de un accidente o incidente y la formulación, en su caso, de las recomendaciones de seguridad que resulten pertinentes, con el fin último de mejorar la seguridad y prevenir accidentes.

2. La investigación técnica que se lleve a cabo no perseguirá la determinación de responsabilidad ni la atribución de culpabilidad. Sin perjuicio de lo anterior, aunque del resultado de sus investigaciones pueda inferirse determinada culpa o responsabilidad de personas físicas o jurídicas, la Autoridad deberá informar plenamente acerca de las causas del accidente o incidente.

CAPÍTULO II

Ámbito de aplicación

Artículo 4. Accidentes e incidentes marítimos.

1. La Autoridad investigará los accidentes e incidentes marítimos muy graves producidos en territorio sobre el que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción conforme a los tratados internacionales y la legislación vigente, o fuera del mismo, en los términos que reglamentariamente se determinen.

Los accidentes e incidentes graves y leves que se produzcan se podrán investigar, por decisión de la Autoridad, cuando se considere que de dicha investigación pueden derivarse enseñanzas para la mejora de la seguridad.

2. Por accidentes e incidentes marítimos se entenderán los siniestros e incidentes definidos en el Código adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI), para la investigación de siniestros e incidentes marítimos, que afecten a la flota civil española regulada en el artículo 9 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, así como a las instalaciones o infraestructuras utilizadas para operaciones relacionadas con la investigación y explotación de hidrocarburos en el medio marino, previstas en el Real Decreto-ley 16/2017, de 17 de noviembre, por el que se establecen disposiciones de seguridad en la investigación y explotación de hidrocarburos en el medio marino.

3. La investigación referida en los apartados anteriores no comprenderá accidentes e incidentes de buques de Estado, de transporte de tropas o los buques afectados a la defensa nacional o exclusivamente a fines gubernamentales no comerciales.

Artículo 5. *Accidentes e incidentes ferroviarios.*

1. La Autoridad investigará los accidentes e incidentes ferroviarios graves que se produzcan sobre la red ferroviaria de interés general definida en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

Los accidentes e incidentes leves que se produzcan se podrán investigar, por decisión de la Autoridad, cuando se considere que de dicha investigación pueden derivarse enseñanzas para la mejora de la seguridad.

2. Por accidentes ferroviarios, se entenderán los sucesos repentinos no deseados ni intencionados, o la cadena de sucesos de ese tipo, de consecuencias perjudiciales, tales como colisiones, descarrilamientos, accidentes en pasos a nivel, daños causados a personas por material rodante en movimiento, incendios y otros.

3. Se considerarán accidentes graves en el ámbito ferroviario la colisión o descarrilamiento de trenes con al menos una víctima mortal o de cinco o más heridos graves o grandes daños, que la Autoridad pueda estimar inmediatamente en al menos un total de dos millones de euros, que afecten al material rodante, a la infraestructura o al medio ambiente, y cualquier otro accidente de iguales consecuencias que tenga un efecto evidente en la normativa de seguridad ferroviaria y la gestión de la seguridad.

4. Por último, se considerará incidente ferroviario cualquier incidencia, distinta de un accidente o accidente grave, que pueda afectar a la seguridad de las operaciones ferroviarias.

Artículo 6. *Accidentes e incidentes de aviación civil.*

1. La Autoridad investigará los accidentes, así como los incidentes de aviación civil graves producidos en territorio sobre el que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción conforme a los tratados internacionales y la legislación vigente, o fuera del mismo en los términos que reglamentariamente se determinen.

Los demás incidentes que se produzcan se podrán investigar, por decisión de la Autoridad, cuando se considere que de dicha investigación pueden derivarse enseñanzas para la mejora de la seguridad.

2. Por accidente de aviación civil se entenderá todo suceso, relacionado con la utilización de una aeronave, que tenga lugar en el período comprendido entre el momento en que una persona entre a bordo de la aeronave con intención de realizar un vuelo y el momento en que todas las personas que hayan entrado en el aparato con esa intención hayan desembarcado, y durante el cual:

a) Una persona sufra lesiones mortales o graves como consecuencia de hallarse en la aeronave, o en contacto directo con alguna parte de la aeronave, entre las que se incluyen las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o en exposición directa al chorro de un reactor, excepto en el caso de que las lesiones obedezcan a causas naturales, hayan sido autoinfligidas o causadas por otras personas, o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o

b) La aeronave sufra daños o roturas estructurales que alteren sus características de resistencia estructural, de funcionamiento o sus características de vuelo y que exigirían normalmente una reparación importante o el recambio del componente dañado excepto si se trata de un fallo o avería del motor, cuando el daño se limite al motor, su capó o accesorios; o de daños limitados a las hélices, extremos del ala, antenas, neumáticos, frenos o carenas, o a pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento; o

c) La aeronave desaparezca o sea totalmente inaccesible.

3. Por incidente de aviación civil se entenderá todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, y que afecte o pueda afectar a la seguridad de las operaciones. Se considerará incidente grave cualquiera en el que concurren circunstancias que indiquen que casi estuvo a punto de producirse un accidente.

4. La Autoridad actuará conjuntamente con la Comisión de Investigación Técnica de Accidentes Aéreos Militares en los accidentes e incidentes en los que se vean involucradas además aeronaves militares.

CAPÍTULO III

Procedimiento de investigación técnica

Artículo 7. Principios de transparencia y de participación de los interesados

1. La investigación de los accidentes e incidentes se llevará a cabo con la mayor transparencia posible, oyendo a todas las partes y compartiendo los resultados, sin perjuicio de lo establecido en materia de tratamiento de la información reservada por todos los que tengan acceso a la misma, en los términos previstos en esta ley.

2. No obstante lo establecido en el apartado anterior, la Autoridad podrá, mediante resolución motivada, limitar o denegar el acceso de todos o algunos de los interesados en la investigación a la información relativa a la misma. En todo caso, la Autoridad tendrá en cuenta las necesidades razonables de las víctimas y sus familiares y los mantendrá informados de los avances de la investigación, en el marco de lo previsto en el artículo 16 de esta Ley.

3. En el marco de la investigación se dará la oportunidad de facilitar información técnica pertinente a los administradores de infraestructuras y a las empresas de transporte correspondientes, a las autoridades nacionales de seguridad, a las Agencias competentes de la Unión Europea, a las víctimas y a sus familiares, a los propietarios de bienes dañados, a los fabricantes, a los servicios de socorro implicados y a los representantes del personal y de los usuarios.

A estos efectos, en la investigación de accidentes marítimos y de aviación civil se estará a lo dispuesto, respectivamente, en el Capítulo 13 de la parte I del Anexo al Código de investigación de siniestros (Código de Normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad y siniestros y sucesos marítimos), y en el artículo 16, apartados 3 y 4, del Reglamento UE 996/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010.

Artículo 8. *Equipo investigador.*

1. Las investigaciones técnicas de seguridad serán realizadas por investigadores técnicos.

2. Para cada accidente o incidente que se deba investigar se constituirá, bajo la dirección de un investigador encargado, un equipo de investigación integrado por investigadores técnicos y el personal administrativo y técnico preciso para el cumplimiento de los fines de la investigación.

3. Los investigadores actuarán con plena independencia de criterio en el ejercicio de sus funciones.

4. Los investigadores tendrán la condición de autoridad pública y gozarán de las siguientes potestades para la realización de la investigación técnica:

a) Acceder inmediatamente y sin restricciones al lugar del accidente o incidente, así como al medio de transporte, su contenido o sus restos, y a las instalaciones relacionadas de infraestructura y, cuando corresponda, de control del tráfico y señalización.

b) Efectuar la anotación inmediata de las pruebas y la recogida controlada de restos o componentes del medio de transporte para su examen o análisis.

c) Tener acceso inmediato a los registradores a bordo, a su contenido o a cualquier otro registro pertinente, y control sobre los mismos.

d) Solicitar la autopsia completa de los cuerpos de las víctimas, contribuir a ella y tener acceso inmediato a los resultados de dicho examen, así como a los resultados de las pruebas que se realicen con muestras.

e) Solicitar el examen médico de las personas implicadas en la utilización del medio de transporte de que se trate, realizar pruebas en muestras de dichas personas y tener acceso inmediato a los resultados de dichos exámenes o pruebas.

f) Llamar e interrogar a los testigos y exigir que faciliten o presenten datos o pruebas pertinentes para la investigación.

g) Tener libre acceso a cualquier información pertinente que esté en posesión del propietario del medio de transporte, empresas autorizadas, empresas responsables del mantenimiento o la formación, fabricante, operador, autoridad de supervisión y otras autoridades u organismos involucrados.

5. El investigador encargado, el personal investigador, los representantes acreditados por otro Estado miembro y, en su caso, los asesores de estos representantes acreditados dispondrán de un documento firmado por el investigador encargado en el que consten las facultades que tienen atribuidas.

Artículo 9. *Inicio del procedimiento.*

1. Cualquier persona que tenga conocimiento de un accidente o incidente marítimo, ferroviario o de aviación civil lo comunicará inmediatamente a las autoridades más cercanas. Éstas, a su vez, lo harán saber urgentemente a la Secretaría de la Autoridad y, en su caso, a la autoridad judicial competente.

En particular:

a) En caso de accidentes o incidentes marítimos, las autoridades portuarias, los responsables de instalaciones marítimas, así como los navieros y capitanes de buques, cualquiera que fuera el pabellón que enarbolen, tendrán la obligación de notificar a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), los accidentes e incidentes marítimos incluidos en el ámbito de aplicación de esta ley, que se hayan producido en o por buques civiles en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

La obligación de notificación establecida en los párrafos anteriores no sustituye al deber de informar a las autoridades marítimas del acaecimiento de accidentes e incidentes marítimos que pudiera recaer, en virtud de cualquier otra normativa vigente, en los navieros, propietarios y capitanes de buques.

SASEMAR y, en su caso, la Dirección General de la Marina Mercante, de inmediato y por vía telemática, comunicará a la Autoridad, todos los accidentes e incidentes marítimos sujetos al ámbito de aplicación de esta ley de los que tuviese conocimiento, bien directamente o a través de otras administraciones públicas o como resultado del deber de informar a las autoridades marítimas que recae, en virtud de la normativa vigente, en los navieros, propietarios y capitanes de buques.

b) En caso de accidentes o incidentes ferroviarios, el administrador de la infraestructura, las empresas ferroviarias que se vieran implicadas y, en su caso, la autoridad responsable de la seguridad, informarán del mismo a la Autoridad lo antes posible.

c) En caso de accidentes o incidentes de aviación civil, el piloto al mando, el propietario o el explotador de una aeronave deberán comunicarlos al director del aeropuerto donde ésta tenga su estacionamiento o donde aterrice y, al mismo tiempo, dará inmediatamente cuenta a la Autoridad. Igualmente, las autoridades aeronáuticas, los directores de los aeropuertos, las agencias de control de tránsito aéreo y todos aquellos servicios que tengan información pertinente, la comunicarán a la Autoridad.

2. El procedimiento de investigación técnica se iniciará de oficio, mediante acuerdo de la Autoridad, sin perjuicio de que se realicen todas las actuaciones preliminares necesarias para el buen desarrollo de la investigación en cuanto se tenga conocimiento del accidente o incidente.

Artículo 10. *Actuaciones de investigación.*

1. Durante la investigación, la Autoridad realizará todas las pruebas y solicitará todos los informes que resulten pertinentes para que el informe final, regulado en el artículo 12 de esta ley, determine plenamente las causas del accidente o incidente investigado, y se formulen las recomendaciones adecuadas para la mejora de la seguridad.

2. Los sujetos que, por su actuación como operadores de transporte, administradores de la infraestructura, reguladores o supervisores del sistema de transporte, tengan una relación directa o indirecta con el accidente o incidente producido, están obligados a colaborar con la Autoridad en la investigación del accidente o incidente, suministrando toda la información que le soliciten a tal fin.

En todo caso, la Autoridad pondrá a su disposición el informe final antes de ser aprobado, con objeto de que puedan realizar las aportaciones que consideren oportunas.

3. La Autoridad podrá solicitar la colaboración de los órganos, organismos o instituciones que, por sus funciones, puedan contribuir a la determinación de las causas de los accidentes e incidentes investigados.

La Autoridad podrá contar con la asistencia de expertos de reconocido prestigio nacional o internacional en las materias relacionadas con las cuestiones investigadas.

4. Sin perjuicio de lo establecido en los apartados anteriores, y para el caso de investigaciones de accidentes graves provocadas por operaciones relacionadas con hidrocarburos en el medio marino, la Autoridad contará con la cooperación de la Autoridad Competente para la Seguridad de las Operaciones Marinas en materia de hidrocarburos (en adelante, ACSOM), de acuerdo con lo establecido en el artículo 10.1.f) del Real Decreto-ley 16/2017, de 17 de noviembre, y en los términos establecidos en el Real Decreto 1339/2018, de 29 de octubre, por el que se desarrolla el mismo.

Artículo 11. *Protección de la integridad de la información.*

1. Ninguna persona modificará el lugar del accidente ni retirará muestras ni desplazará o tomará muestras del accidente o incidente, salvo que sea necesario por seguridad o para socorrer a los heridos, o con la autorización expresa del juez y, a ser posible, una vez consultada la Autoridad.

2. El investigador encargado y el equipo de investigación, en el marco de sus actuaciones de investigación, actuarán conforme a los siguientes parámetros en lo relativo a la protección de la integridad de la información:

a) El equipo de investigación se ocupará de recabar pruebas que puedan desaparecer, borrarse o ser destruidas.

b) El investigador encargado será responsable de mantener la trazabilidad y custodia de los registradores y todas las pruebas materiales durante el periodo necesario para llevar a cabo la investigación, incluyendo protección frente a accesos no autorizados, robos o deterioro.

c) Cualquier uso de las pruebas que requiera su modificación, alteración o destrucción requerirá aprobación previa de la autoridad judicial. En el caso de que no haya pronunciamiento expreso en el plazo dos semanas desde la solicitud, se considerará aprobada.

d) Las autoridades judiciales podrán concurrir a cualquiera de las actuaciones de lectura o tratamiento de pruebas. Asimismo, podrán incautarse de las mismas, conforme a lo previsto en la normativa específica, sin que esta incautación impida al equipo de investigación la posibilidad de acceder inmediatamente y sin restricciones a las mismas, y emplearlas.

3. Las partes implicadas en los accidentes e incidentes investigados por la Autoridad están obligadas a:

a) Salvaguardar toda la información obtenida antes, durante y después del accidente, incluyendo documentos, grabaciones de voz y datos.

b) Evitar la sobregrabación u otro tipo de alteración de dicha información.

c) Evitar las interferencias con cualquier otro equipo humano que pudiera considerarse razonablemente pertinente para la investigación técnica.

d) Recopilar y conservar diligentemente todas las pruebas a efectos de las investigaciones de seguridad.

4. Cuando la conservación de los restos recabados durante una investigación técnica deje de ser necesaria, y salvo que proceda su custodia judicial, éstos se pondrán a disposición de sus propietarios, que deberán hacerse cargo de ellos en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente al de su puesta a disposición. Si no se hicieran cargo, la Autoridad decidirá el destino que deba darse a dichos bienes, con cargo a los propietarios.

Artículo 12. *Informe final.*

1. La investigación de un accidente o incidente concluirá con la aprobación de un informe en el que se analizarán sus causas y que incluirá, cuando proceda, recomendaciones de seguridad.

El informe final sólo incluirá aquella información que sea pertinente para el análisis del accidente o incidente.

2. El informe se publicará en el plazo más breve posible y, en principio, en el plazo máximo de 12 meses desde la fecha del accidente o incidente.

Este plazo podrá ampliarse por acuerdo de la Autoridad por periodos máximos de 12 meses cuando sea necesario para concluir correctamente la investigación. En este caso, junto con el acuerdo de ampliación, se publicará un informe provisional detallando los avances de la investigación y las cuestiones de seguridad planteadas.

Artículo 13. *Recomendaciones de seguridad.*

1. Las recomendaciones de seguridad de la Autoridad, dirigidas a cualquier destinatario con capacidad de adoptar acciones para la mejora de la seguridad en los modos de transporte ferroviario, marítimo y de aviación civil, no serán vinculantes.

2. Las recomendaciones de seguridad no podrán constituir presunción de culpa o de responsabilidad por un accidente o incidente y podrán referirse a deficiencias que no constituyan la causa del accidente.

3. No será necesario esperar a la publicación del informe final para hacer recomendaciones de seguridad. En caso de que se identifique una cuestión crítica de seguridad en el curso de una investigación, se hará saber a los afectados, para adoptar inmediatamente una acción de seguridad.

Artículo 14. *Seguimiento de las recomendaciones de seguridad.*

1. La Autoridad llevará un registro de las recomendaciones emitidas y hará un seguimiento de su estado de cumplimiento.

2. Los destinatarios e implementadores finales, en su caso, de las recomendaciones deberán adoptar las medidas necesarias para satisfacer las recomendaciones, o motivar las razones para no hacerlo, e informar sobre ello a la Autoridad.

3. Si las recomendaciones se dirigen a organizaciones de otro Estado, la Autoridad las transmitirá a la autoridad encargada de la investigación técnica de accidentes en dicho Estado, instándole a comunicarla al destinatario.

CAPÍTULO IV

Régimen de la información de la investigación

Artículo 15. *Información de la investigación.*

1. Se considera información de la investigación los datos, registros, grabaciones, declaraciones, comunicaciones e informes obtenidos por la Autoridad, incluyendo la obtenida por los integrantes del equipo de investigación encargado en el desempeño de sus funciones.

La información de la investigación sólo podrá ser utilizada para los fines propios de la misma, sin perjuicio del derecho de información de las víctimas, sus familiares y las asociaciones de víctimas, así como del derecho de acceso a la información por parte de terceros, de acuerdo con lo previsto en esta Ley.

2. Será información de carácter reservado, la siguiente:

a) Los testimonios de los testigos, así como otras declaraciones, descripciones y anotaciones realizadas o recibidas por la Autoridad en el curso de la investigación.

b) Los documentos que revelen la identidad de las personas que hayan testificado en el contexto de la investigación.

c) La información sobre las personas implicadas en el accidente o incidente, cuando ésta sea especialmente sensible o de carácter privado, incluida la información sobre su estado de salud.

3. En el caso de investigaciones de accidentes o incidentes en el ámbito de aviación civil, será de aplicación lo establecido en los apartados 1 y 2 del artículo 14 del Reglamento (UE) nº 996/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, en materia de restricciones para la publicación o utilización de determinados registros obrantes en la investigación, para fines distintos a la investigación, o a ésta u otros fines relacionados con la mejora de la seguridad de la aviación civil.

Artículo 16. *Información a las víctimas, familiares y asociaciones de víctimas.*

1. La Autoridad atenderá las necesidades razonables de las víctimas y sus familiares, manteniéndoles informados sobre el alcance y el progreso de la investigación realizada.

2. Siempre que la Autoridad considere que no se perjudican los objetivos de una investigación en curso, se facilitará a las víctimas, sus familiares y a las asociaciones de víctimas del accidente o incidente objeto de investigación que, en su caso, se constituyan, la siguiente información, antes de hacerla pública:

a) La factual sobre el accidente o incidente, dentro de las 48 horas siguientes a la producción de éste.

b) Las observaciones factuales realizadas durante la investigación del accidente o incidente, los procedimientos empleados, los avances de la investigación, las recomendaciones de seguridad emitidas, el contenido de los informes preliminares, las declaraciones provisionales e informes finales y las conclusiones y recomendaciones de la investigación técnica.

3. La Autoridad garantizará, en todo caso, que la información que se facilite de acuerdo con el presente artículo es conforme con la normativa sobre protección de datos de carácter personal, y recordará a los destinatarios de la información la vinculación a dicha normativa de cualquier cesión a terceros.

Artículo 17. *Régimen jurídico de acceso a la información.*

1. Las solicitudes de acceso a la información de carácter no reservado, obtenida en el marco de una investigación técnica, o de otra información obrante en la Autoridad, se sujetarán íntegramente a lo dispuesto por la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno.

2. Respecto a la información de carácter reservado obtenida en el marco de una investigación técnica, las disposiciones de esta Ley constituyen una regulación especial del derecho de acceso a la información pública, de las previstas en el apartado segundo de la disposición adicional primera de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, norma que resultará de aplicación supletoria a dichas solicitudes en todo lo no previsto específicamente en la presente Ley.

Artículo 18. *Extensión y límites del carácter reservado de la información.*

1. Todas las personas que hayan tenido acceso a la información de carácter reservado a raíz de su participación en la investigación técnica o su relación con el accidente o incidente investigado, deberán mantener el deber de reserva respecto de la divulgación de la información.

El deber de reserva se extiende, respecto de la información de carácter reservado a la que hayan tenido acceso, a los miembros de terceros países que participen en los equipos de investigación, de conformidad con lo que se señale en el acuerdo a que se refiere el artículo 23 de esta Ley; a las víctimas, sus familiares y asociaciones de víctimas del accidente o incidente objeto de investigación; y a las partes que hayan suministrado información en el marco de la investigación.

El deber de reserva tiene vigencia indefinida, subsistiendo mientras la información mantenga su carácter reservado.

2. La información de carácter reservado no podrá ser divulgada, comunicada o cedida a terceros, salvo en los siguientes casos:

a) Cuando sea requerida por los órganos judiciales o por el Ministerio Fiscal para la investigación y persecución de delitos.

b) Cuando lo soliciten las Comisiones Parlamentarias de Investigación previstas en el artículo 76 de la Constitución.

c) En las actuaciones de colaboración desarrolladas por la Autoridad con otros organismos de investigación técnica de accidentes e incidentes en los modos de transporte ferroviario, marítimo y de aviación civil, de acuerdo con lo establecido en las normas internacionales, comunitarias y nacionales sobre la materia.

d) En los supuestos en que el Consejo de la Autoridad considere que la comunicación de datos sea lo más eficaz para prevenir un accidente o incidente grave.

e) Cuando el Consejo de la Autoridad o un órgano judicial, consideren motivadamente que los beneficios de la divulgación de los registros, para fines distintos a los previstos en

esta Ley, compensan el posible efecto adverso de dicha divulgación para la investigación en curso o para futuras investigaciones.

3. En los supuestos previstos en los párrafos a) o b) del apartado anterior, el órgano que requiera la información de carácter reservado realizará una comunicación a la Autoridad, informándole sobre el requerimiento que tenga previsto realizar, con carácter previo a que le sean aportados los documentos, se hagan las diligencias de investigación o se cite a un obligado por el deber general de reserva para tomarle declaración.

Dicha comunicación previa a la Autoridad tendrá por finalidad que ésta pueda manifestar lo que estime procedente sobre las siguientes cuestiones:

a) La oportunidad de preservar el carácter reservado de la información requerida.

b) La conveniencia de diferir la aportación de documentación, las diligencias de investigación o la declaración, a fin de que las mismas no afecten a una investigación técnica en curso.

c) La oportunidad de dar audiencia a terceros que pudieran verse afectados por la aportación de documentación, las diligencias de investigación o la declaración.

d) En caso de citaciones a personas adscritas a la Autoridad, la idoneidad de la persona citada para emitir declaración sobre una investigación técnica concreta y la posibilidad de que preste declaración otra persona adscrita a la Autoridad que ésta considere más adecuada.

Una vez realizadas por la Autoridad las consideraciones que estime oportunas, corresponderá al órgano requirente adoptar una decisión, que será definitiva.

4. En caso de que el organismo requirente sea de los contemplados en el párrafo c) del apartado 2, habrá de estarse a lo previsto en el acuerdo suscrito a que se refiere el artículo 23 de esta Ley.

5. La Autoridad adoptará las medidas oportunas para evitar la revelación de la información de carácter reservado para propósitos distintos a la investigación técnica, al margen de los supuestos divulgación, comunicación o cesión previstos en esta Ley.

El incumplimiento del deber de reserva regulado en este artículo determinará las responsabilidades penales, disciplinarias y las demás previstas por las leyes.

CAPÍTULO V

Relaciones con otras instituciones

Artículo 19. *Colaboración con otras instituciones en el marco de las investigaciones técnicas.*

1. La investigación técnica de accidentes e incidentes será independiente de cualquier otro proceso administrativo, judicial o parlamentario que se abra en relación con el suceso investigado.

2. Con la finalidad de que los distintos procesos se desarrollen eficazmente, la Autoridad mantendrá las debidas relaciones de colaboración con las eventuales instituciones con

competencias relacionadas con el accidente o incidente objeto de una investigación técnica.

Artículo 20. Relaciones con las Cortes Generales.

1. Dentro del primer semestre del año, la Autoridad elaborará una memoria sobre las actividades y recomendaciones realizadas en el año natural anterior, así como sobre la información recibida en torno al estado de implantación de las recomendaciones efectuadas en años anteriores. La memoria se remitirá anualmente a la Comisión competente del Congreso de los Diputados.

2. El Presidente de la Autoridad comparecerá ante la Comisión competente del Congreso de los Diputados y del Senado tantas veces como sea requerido por éstas y en los términos establecidos en los Reglamentos de las Cámaras.

En todo caso, el Presidente de la Autoridad comparecerá ante la Comisión competente del Congreso de los Diputados, al menos una vez al año, dentro del tercer trimestre, para dar cuenta de la memoria prevista en el apartado anterior.

3. La Autoridad estará, en cualquier requerimiento recibido de las Cortes Generales, a lo establecido en los Reglamentos parlamentarios y en el artículo 18 de esta Ley.

Artículo 21. Relaciones con el Poder Judicial y el Ministerio Fiscal.

1. Sin perjuicio de lo previsto en el artículo 18, si en el transcurso de una investigación técnica, se conoce o se sospecha que la comisión de un acto enmarcado en el accidente o incidente de que se trate pudiera constituir un ilícito penal, el investigador encargado informará de inmediato para que la Autoridad, a través de su Presidente, lo comunique al Ministerio Fiscal.

Igualmente, la Autoridad informará a las autoridades judiciales de cualquier accidente en el que haya víctimas mortales.

2. Con la finalidad de que la investigación técnica y los procesos judiciales que pudieran iniciarse en relación al accidente o incidente objeto de la misma estén coordinados, la Autoridad celebrará acuerdos previos, que revestirán la forma de Convenio de los previstos en el artículo 47 y siguientes de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, con el Consejo General del Poder Judicial y el Ministerio Fiscal.

Dichos acuerdos previos tendrán el siguiente contenido mínimo:

- a) El acceso al lugar del accidente o incidente.
- b) La protección de pruebas y el acceso a las mismas.
- c) Los interrogatorios iniciales y en curso sobre el estado de cada proceso.
- d) El intercambio de información.
- e) El uso adecuado de la información relativa a la seguridad.
- f) La resolución de conflictos.

Artículo 22. Participación de personas adscritas a la Autoridad en procesos judiciales.

1. En caso de que un órgano judicial cite a una persona adscrita a la Autoridad para actuar como testigo de referencia en un proceso judicial en relación con información que conozca a raíz de sus funciones de investigador de la misma, resultará de aplicación lo establecido en el artículo 18 de esta Ley.

2. En caso de que un órgano jurisdiccional se dirija a la Autoridad, solicitándole un informe pericial en el marco de un proceso judicial, ésta designará, a la mayor brevedad posible, a la persona o personas que se encargarán directamente de preparar el informe, cuyo objeto será establecido clara y determinadamente por el órgano judicial, y cuyo contenido responderá a lo previsto en el artículo 478 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, aprobada por Real Decreto de 14 de septiembre de 1882.

Las personas designadas deberán poseer el título oficial que corresponda a la materia objeto del informe pericial y a la naturaleza de éste. Si se tratase de materias que no estén comprendidas en títulos profesionales oficiales, habrán de ser nombrados entre personas expertas en aquellas materias.

Tras dicha identificación, la persona o personas señaladas prestarán juramento o promesa de que actuarán con la mayor objetividad posible, tomando en consideración tanto lo que pueda favorecer como lo que sea susceptible de causar perjuicio a cualquiera de las partes, y que conocen las responsabilidades penales en las que podrían incurrir si no cumplieran su deber como perito, así como de que no han intervenido en mediación o arbitraje alguno relacionado con el objeto del proceso judicial.

El informe pericial emitido por la Autoridad indicará expresamente que se emite por orden judicial y que está sometido a la normativa procesal.

3. En el caso de solicitudes de informes periciales de la Autoridad por órganos judiciales, se aplicará lo previsto en el artículo 18.3 de esta Ley, en cuanto a la posibilidad de que la Autoridad haga las alegaciones que considere oportunas, en los términos previstos en dicho precepto, con carácter previo a la realización del informe. A la vista de estas, corresponderá al órgano judicial adoptar una decisión definitiva sobre la solicitud de informe pericial realizada.

Artículo 23. Colaboración con otras Autoridades de Investigación Técnicas de Accidentes e Incidentes.

1. La Autoridad podrá participar o aceptar la invitación a participar en la investigación de un accidente o incidente fuera del territorio español.

En los mismos supuestos, la Autoridad podrá invitar a las autoridades de investigación de otros Estados a participar en la investigación técnica que realice, sobre accidentes e incidentes producidos en territorio español, aceptando la incorporación de expertos en el equipo de investigación, bajo el control y dirección del investigador encargado, y con las facultades del artículo 8.4 que éste determine. Esta participación deberá formalizarse en el correspondiente acuerdo, en el que se determinarán los elementos esenciales de la colaboración entre ambas Autoridades de investigación.

2. Podrán suscribirse acuerdos para la delegación de competencias de investigación en otros Estados, así como para la asunción de la delegación de competencias recibida de otros Estados.

En caso de delegación de la competencia de investigación en otro Estado, la autoridad delegada podrá disponer de las facultades previstas en el artículo 8.4.

3. En el caso de accidentes o incidentes de aviación civil, la Autoridad podrá solicitar la asistencia de las autoridades correspondientes de otro Estado.

Igualmente, en el caso de accidentes o incidentes graves de aviación civil, la Autoridad notificará el mismo al país que tenga la condición de Estado de matrícula, Estado del explotador, Estado de diseño y/o el Estado de fabricación, a los efectos de que éstos le comuniquen inmediatamente si tienen o no la intención de nombrar a un representante acreditado de conformidad con las normas internacionales y prácticas recomendadas.

4. En el caso de accidentes o incidentes ferroviarios que se produzcan en una instalación fronteriza de otro Estado miembro de la Unión Europea o cerca de la misma o respecto a los que no sea posible determinar en qué Estado miembro se han producido, la Autoridad acordará con el organismo correspondiente del otro Estado cuál de ellos se encargará de la investigación o bien llevarla a cabo en colaboración. En el primer caso, el otro organismo podrá participar en la investigación y ambos compartirán plenamente sus resultados.

Cuando en un accidente o incidente ferroviario esté implicada una empresa ferroviaria establecida, o un vehículo registrado o mantenido, en otro Estado miembro de la Unión Europea, se invitará a participar en la investigación al organismo de investigación de accidentes ferroviarios de dicho Estado.

TÍTULO II

Organización y funcionamiento

Artículo 24. *Estructura organizativa de la Autoridad.*

1. La Autoridad ejercerá sus funciones a través de los siguientes órganos de gobierno:

- a) El Consejo, que será su máximo órgano de gobierno.
- b) El Presidente, que lo será también de su Consejo.

2. Para el desempeño de sus funciones, la Autoridad se estructura administrativamente en los siguientes órganos directivos:

- a) Dirección de investigación técnica de accidentes e incidentes ferroviarios.
- b) Dirección de investigación técnica de accidentes e incidentes marítimos.
- c) Dirección de investigación técnica de accidentes e incidentes de aviación civil.
- d) Secretaría General.

CAPÍTULO I

Órganos de Gobierno

Artículo 25. *Composición del Consejo.*

1. El Consejo estará integrado por el Presidente de la Autoridad y seis Consejeros.

En caso de vacante, ausencia o enfermedad del Presidente, le suplirá el Consejero de mayor antigüedad y, a igualdad de antigüedad, el de mayor edad.

2. Ejercerá como secretario del Consejo, con voz pero sin voto, el Secretario General de la Autoridad, al que corresponderá asesorar al Consejo en Derecho e informar sobre la legalidad de los asuntos sometidos a su consideración, así como las funciones propias de la secretaría de los órganos colegiados.

En caso de vacante, ausencia o enfermedad del secretario, le suplirá el Vicesecretario General de la Autoridad.

Artículo 26. *Funciones del Consejo.*

1. El Consejo es el órgano competente para el ejercicio de las funciones de decisión en relación con la investigación técnica de accidentes e incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil y con las relacionadas con la organización y el funcionamiento de la Autoridad.

2. El Consejo podrá delegar el ejercicio de sus funciones en el Presidente y en los órganos directivos de la Autoridad, salvo las siguientes, que son indelegables:

a) Aprobar los informes técnicos que se realicen respecto a accidentes o incidentes objeto de investigación por la Autoridad.

En el caso de investigaciones graves provocadas por operaciones relacionadas con hidrocarburos en el medio marino, el informe finalmente aprobado por el Consejo determinará las medidas concretas a adoptar por la ACSOM dentro de su ámbito de competencias.

b) Aprobar la Memoria anual de la Autoridad.

c) Resolver sobre las solicitudes de divulgación de la información obtenida durante la investigación técnica, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 18 de esta Ley, en relación con las solicitudes o requerimientos recibidos de órganos judiciales, del Ministerio Fiscal o de Comisiones de investigación creadas en las Cortes Generales.

d) Acordar la impugnación de los actos y disposiciones que corresponda en interés de la Autoridad.

e) Resolver sobre las recusaciones, y correcciones disciplinarias del Presidente y Consejeros y apreciar la incapacidad y el incumplimiento grave de sus funciones.

f) Aprobar el anteproyecto de presupuesto y formular las cuentas de la Autoridad.

g) Decidir la suscripción, por el Presidente, de acuerdos para la delegación de competencias de investigación en otros Estados, así como para la asunción de la delegación de competencias recibida de otros Estados.

Artículo 27. Nombramiento y mandato del Presidente y de los Consejeros.

1. El Presidente será nombrado por real decreto del Consejo de Ministros, a propuesta del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, previa conformidad de la Comisión competente del Congreso de los Diputados.

El Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana presentará a la Comisión competente del Congreso de los Diputados un candidato de reconocido prestigio y acreditada cualificación profesional en el ámbito de actuación de la Autoridad, con un plazo de antelación de tres meses a la fecha de finalización del mandato del Presidente a sustituir, o de un mes desde que se tenga conocimiento formal de la terminación del mandato por cualquiera de las otras causas establecidas en esta Ley.

La Comisión competente del Congreso de los Diputados podrá requerir la comparecencia del candidato propuesto con carácter previo a la celebración de la votación.

La elección del Presidente se realizará por mayoría absoluta de los miembros de la Comisión parlamentaria en una primera votación, y mayoría de votos emitidos en segunda votación.

2. Los Consejeros serán nombrados por real decreto del Consejo de Ministros, a propuesta del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, entre personas de reconocido prestigio y acreditada cualificación profesional en el ámbito de actuación de la Autoridad, previa comparecencia del candidato propuesto para el cargo ante la Comisión competente del Congreso de los Diputados.

El Congreso, a través de la Comisión competente y por acuerdo adoptado por mayoría absoluta, podrá vetar el nombramiento del candidato propuesto, en el plazo de un mes natural a contar desde la recepción de la correspondiente comunicación. Transcurrido dicho plazo sin manifestación expresa del Congreso, se entenderá aceptado el nombramiento.

3. El mandato de los miembros del Consejo será de seis años sin posibilidad de reelección. La renovación de los Consejeros se hará por mitades cada tres años, de modo que, manteniendo su número, ningún miembro del Consejo permanezca en su cargo por tiempo superior a seis años.

Artículo 28. Régimen y Estatuto administrativo del Presidente y de los Consejeros.

1. El Presidente, que tendrá rango de Director General, y los Consejeros tendrán la condición de alto cargo de la Administración General del Estado.

El Presidente y los Consejeros ejercerán su función con dedicación exclusiva, estarán sujetos al régimen de incompatibilidades de los altos cargos de la Administración General del Estado, y su función será incompatible con el ejercicio de cualquier actividad profesional pública o privada, retribuida o no, salvo las que sean inherentes a su condición de Presidente o Consejero de la Autoridad.

2. Los miembros del Consejo deberán guardar secreto, incluso después de cesar en sus cargos, sobre cuantas informaciones reservadas o confidenciales hubieran tenido conocimiento en el ejercicio de sus funciones, en los términos previstos en la presente ley.

3. El Presidente y los Consejeros no podrán asumir individualmente funciones ejecutivas o de dirección de áreas concretas de la Autoridad que correspondan al personal directivo de la misma.

4. El Presidente y los Consejeros percibirán las retribuciones que sean fijadas de acuerdo con el Real Decreto 451/2012, de 5 de marzo, por el que se regula el régimen retributivo de los máximos responsables y directivos en el sector público empresarial y otras entidades.

5. Durante los dos años posteriores a su cese, no podrán ejercer actividad profesional privada alguna relacionada con el ámbito de actuación de la Autoridad.

Artículo 29. *Cese de los miembros del Consejo.*

1. Los miembros del Consejo cesarán en su cargo por las siguientes causas:

a) Por renuncia aceptada por el Gobierno.

b) Por expiración del término de su mandato.

c) Por incompatibilidad sobrevenida.

d) Por haber sido condenado por delito doloso.

e) Por fallecimiento o incapacidad permanente.

f) Por incumplimiento grave de sus obligaciones. En este caso, su separación será acordada por el Gobierno, previa instrucción del expediente por el Ministerio de Política Territorial y Función Pública, en lo relativo a las previstas en la Ley 3/2015, de 30 de marzo, reguladora del ejercicio del alto cargo de la Administración General del Estado y su normativa de desarrollo, o previa instrucción del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en cuanto al resto de obligaciones propias del cargo de miembro del Consejo, quienes lo pondrán, según corresponda, en conocimiento de las Cortes Generales.

2. Si durante el período de duración del mandato correspondiente a un miembro del Consejo se produjera su cese, el sucesor será nombrado por el tiempo que restase al sustituido para la terminación de su mandato. Si el cese se hubiera producido una vez transcurridos cuatro años desde el nombramiento, no resultará de aplicación el límite anterior, y el sucesor será nombrado por el periodo de seis años previsto con carácter general.

3. Continuarán desempeñando su cargo en funciones los miembros del Consejo en los que concurren las causas de cese contempladas en las letras a) y b) del apartado 1 de este artículo, hasta que se publique en el «Boletín Oficial del Estado» el real decreto de cese correspondiente.

Artículo 30. *Funcionamiento del Consejo.*

1. Las sesiones del Consejo serán convocadas por el Presidente, que fijará el orden del día de los asuntos sometidos a deliberación y acuerdo con la asistencia del Secretario, atendiendo a las peticiones de los Consejeros.

2. La asistencia de los miembros del Consejo a sus reuniones es obligatoria, salvo casos debidamente justificados.

El Consejo se entenderá válidamente constituido con la asistencia del Presidente o persona que le sustituya, el Secretario o persona que le sustituya y tres Consejeros.

Los acuerdos se adoptarán por mayoría de votos de los asistentes. En caso de empate decidirá el voto del Presidente.

Los miembros del Consejo no podrán abstenerse en las votaciones, salvo que concurran las causas de abstención y recusación previstas en la sección 4ª del capítulo II del Título Preliminar de la Ley 40/2015, de 1 de octubre.

3. El régimen de funcionamiento del Consejo se ajustará a lo dispuesto en la sección 3ª del capítulo II del Título Preliminar de la Ley 40/2015, de 1 de octubre.

4. A las reuniones del Consejo podrá asistir, con voz, pero sin voto, el personal directivo de la Autoridad y cualquier integrante del personal no directivo que determine el Presidente, de acuerdo con los criterios generales que a tal efecto acuerde el Consejo.

En todo caso, a las reuniones del Consejo en cuyo orden del día se incluya la deliberación y, en su caso, aprobación de un informe técnico de la Autoridad, asistirá el Director de investigación técnica del ámbito material a que se refiere el informe.

5. A iniciativa de cualquiera de sus miembros, el Consejo podrá acordar la asistencia a sus reuniones de expertos de reconocido prestigio nacional o internacional en materias relacionadas con el ámbito de actuación de la Autoridad. Esta asistencia se producirá sin derecho a voto, estando sujetos los expertos al secreto profesional.

El Secretario del Consejo analizará potenciales conflictos de interés antes de la designación de dichos expertos, conforme al procedimiento previsto en el Código de Conducta para el personal de la Autoridad y otros participantes en las investigaciones llevadas a cabo por ésta.

La asistencia de estos expertos a las reuniones del Consejo no devengará derecho a retribución alguna, sin perjuicio del derecho a que les sean reembolsados los gastos de manutención, alojamiento y desplazamiento, debidamente justificados, ocasionados por la misma.

Artículo 31. *Funciones del Presidente de la Autoridad.*

1. El Presidente de la Autoridad desempeñará las funciones inherentes a su condición de Presidente del Consejo como órgano colegiado.

2. En su condición de órgano de gobierno de la Autoridad, ejercerá las funciones que le delegue el Consejo y, además, las siguientes:

a) Ostentar la representación legal de la Autoridad, tanto a nivel institucional como internacional.

b) Impulsar la actuación de Autoridad y el cumplimiento de las funciones que ésta tiene encomendadas.

c) Nombrar y acordar el cese del personal directivo de la Autoridad.

d) Dirigir y coordinar las actividades de todos sus órganos directivos.

e) Desempeñar la jefatura superior de todo su personal.

- f) Aprobar los actos de ejecución de los presupuestos de la Autoridad.
- g) Ejercer las competencias como órgano de contratación de la Autoridad, competencia que podrá delegar en el Secretario General para contratos con valor estimado inferior a 120.000 euros.
- h) Efectuar la rendición de cuentas de la Autoridad, de acuerdo con la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria.
- i) Comparecer ante la Comisión competente del Congreso de los Diputados para la presentación de la Memoria anual de la Autoridad, y cuantas veces sea requerido por aquella.
- j) Suscribir acuerdos, decididos por el Consejo, para la delegación de competencias de investigación en otros Estados, así como para la asunción de la delegación de competencia recibida de otros Estados.
- k) Suscribir convenios de colaboración en nombre de la Autoridad en el ámbito de competencias de ésta.
- l) Cualesquiera otras que le atribuya el Estatuto orgánico de la Autoridad o una norma con rango de Ley, y que no esté reservada por esta Ley a la competencia del Consejo.

CAPÍTULO II

Órganos directivos

Artículo 32. *Direcciones de investigación técnica.*

1. Los titulares de cada Dirección de investigación técnica, con rango de Subdirector General, serán nombrados, respetando los principios de igualdad, mérito y capacidad, y cesados por el Presidente de la Autoridad.

El nombramiento habrá de efectuarse entre funcionarios de carrera del Estado, o de otras Administraciones si así lo prevé el Estatuto orgánico de la Autoridad, pertenecientes al Subgrupo A1, a que se refiere el artículo 76 de la Ley 7/2007, de 12 de abril, del Estatuto Básico del Empleado Público, licenciados o con titulación equivalente relacionada con el ámbito material propio de la Dirección de investigación de que se trate.

2. Los titulares de las Direcciones de investigación ejercerán las siguientes funciones:

- a) Impulsar y supervisar las actividades que forman parte de las funciones de la Dirección de investigación, velando por el buen funcionamiento de la misma.
- b) Ejercer las funciones inherentes a la responsabilidad de dirección sobre el personal de su unidad, y diseñar el plan de formación para mantener la cualificación del personal investigador.
- c) Designar al investigador encargado y al equipo de investigación de cada accidente o incidente, correspondiendo al investigador encargado la dirección de la investigación de que se trate y la elaboración del informe técnico sobre la misma.
- d) Coordinar los trabajos de los equipos de investigación, garantizando la homogeneidad de los criterios utilizados en las investigaciones técnicas.

e) Asegurar que la investigación técnica ha contemplado todas las posibles causas del accidente o incidente, incluidas las relativas a los aspectos organizacionales y relacionados con el factor humano.

f) Remitir a la Secretaría General la propuesta de informe antes de su elevación al Consejo, para que se evacúe el correspondiente trámite de información a las partes interesadas en la investigación, así como a las víctimas del accidente o incidente.

g) Elevar las propuestas de informe para su aprobación por el Consejo.

En el caso de investigaciones graves provocadas por operaciones relacionadas con hidrocarburos en el medio marino, el resultado de la investigación será remitido por la Dirección de investigación técnica de accidentes e incidentes marítimos a la ACSOM, a los efectos de que ésta elabore un informe, un documento de síntesis del mismo y un listado de recomendaciones, que la ACSOM elevará al Consejo, para su decisión.

h) Asistir técnicamente al Consejo y al Presidente de la Autoridad, en el ámbito material propio de la Dirección de investigación cuya titularidad ostente.

Artículo 33. *Secretaría General.*

1. La Secretaría General es el órgano encargado de la gestión de los servicios comunes y jurídicos de la Autoridad, sin perjuicio de las competencias de la Abogacía del Estado en esta materia.

2. Corresponde a su titular el ejercicio ordinario de las siguientes funciones, bajo la superior autoridad del Presidente de la Autoridad:

a) La selección, gestión y formación de recursos humanos.

b) La jefatura del personal.

c) La inspección general de servicios y la instrucción de expedientes disciplinarios.

d) La planificación y ejecución de la política de prevención de riesgos laborales y las relaciones laborales.

e) La gestión presupuestaria y de tesorería, y la llevanza del registro.

f) La contratación de bienes y servicios necesarios para el desempeño de las competencias de la Autoridad, en los casos en los que se delegue por parte del Presidente.

g) La gestión patrimonial de los bienes de titularidad de la Autoridad, de los que sean adscritos y de aquellos cuya gestión le sea encomendada a ésta.

i) El análisis y diseño de los sistemas de información necesarios, la asistencia técnica y el desarrollo informático de los servicios de la Autoridad.

j) La elaboración de informes estadísticos sobre accidentes e incidentes investigados por la Autoridad, para el análisis de tendencias y cuestiones de seguridad emergentes por las direcciones técnicas.

k) El asesoramiento jurídico al resto de los órganos de la Autoridad.

l) Las relaciones con los Tribunales de Justicia y con el Ministerio Fiscal.

m) La propuesta de resolución de los recursos administrativos, reclamaciones previas a la vía laboral y las reclamaciones de responsabilidad patrimonial que se formulen en relación con la actuación de la Autoridad.

n) La sustanciación del trámite de información a los afectados por el informe técnico.

ñ) Las relaciones con las víctimas de los accidentes e incidentes, sus familiares y las asociaciones de víctimas que pudieran constituirse.

o) La llevanza del Registro de Recomendaciones de Seguridad y del seguimiento del cumplimiento de las mismas.

p) La secretaría del Consejo.

q) La elaboración del borrador de Memoria anual de la Autoridad.

2. Su titular, con rango de Subdirector General, no tendrá la consideración de alto cargo y será nombrado, respetando los principios de igualdad, mérito y capacidad, y cesado por el Presidente de la Autoridad.

El nombramiento habrá de efectuarse entre funcionarios de carrera del Estado, o de otras Administraciones si así lo prevé el Estatuto orgánico de la Autoridad, licenciados o con titulación equivalente en Derecho, pertenecientes al Subgrupo A1, a que se refiere el artículo 76 de la Ley 7/2007, de 12 de abril.

TÍTULO III

Financiación

Artículo 34. *Bienes y medios económicos de la Autoridad.*

La Autoridad contará, para el cumplimiento de sus fines, con los siguientes bienes y medios económicos:

a) Los procedentes de la participación en los ingresos recaudados de la tasa de seguridad aérea, de la tasa de ayuda a la navegación y de la tasa por prestación de servicios y realización de actividades en materia de seguridad ferroviaria, que le transfieran los organismos y entidades responsables de la recaudación y liquidación de dichas tasas.

b) Las asignaciones que, en su caso, se establezcan anualmente con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

c) Los bienes y valores que constituyan su patrimonio, así como los productos y rentas del mismo.

d) Cualesquiera otros que legalmente pudieran serle atribuidos.

Disposición adicional primera. *Extinción de órganos.*

1. La constitución de la Autoridad implicará la extinción de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos y la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.

2. Sin perjuicio de lo establecido en esta Ley, las referencias que la legislación vigente contiene a las Comisiones citadas en el apartado anterior se entenderán realizadas a la Autoridad.

3. La extinción de las Comisiones citadas en el apartado 1 supondrá automáticamente el cese de sus miembros en la fecha en que ésta se produzca, sin perjuicio de su posible designación como miembros de la Autoridad de acuerdo con lo previsto en esta Ley.

Disposición adicional segunda. *Igualdad efectiva entre hombres y mujeres.*

Los nombramientos realizados en base a lo previsto en la presente ley procurarán atender al principio de presencia equilibrada de mujeres y hombres en los nombramientos y designaciones de los cargos de responsabilidad realizados por los poderes públicos, establecido en el artículo 16 de la Ley orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.

Disposición transitoria única. *Funcionamiento de las Comisiones existentes hasta la constitución y funcionamiento efectivo de la Autoridad.*

Hasta la constitución de la Autoridad de acuerdo con lo previsto en la disposición final quinta, la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos y la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios continuarán desarrollando sus funciones en aplicación de lo establecido en la presente Ley.

Su funcionamiento se continuará rigiendo por el Real Decreto 389/1998, de 13 de marzo, el Real Decreto 800/2011, de 10 de junio y el Real Decreto 623/2014, de 18 de julio, respectivamente, en todo lo que no se oponga, contradiga o resulte incompatible con la presente ley.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

1. Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan, contradigan o resulten incompatibles con lo dispuesto en la presente Ley y, en especial:

a) Los artículos 13 a 19 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

b) El artículo 265 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

c) Los artículos 2.m) y 71 a 75 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

2. Una vez que se apruebe el real decreto por el que se aprueba el Estatuto orgánico de la Autoridad quedarán derogados, en los términos previstos en el mismo:

a) El Real Decreto 389/1998, de 13 de marzo, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil.

b) El Real Decreto 800/2011, de 10 de junio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos

c) El Real Decreto 623/2014, de 18 de julio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios y la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.

Disposición final primera. *Modificación de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.*

La Disposición adicional decimosexta de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, queda modificada de la siguiente manera:

Uno. Se añade un nuevo párrafo en el apartado 2, que queda redactado como sigue:

“También constituirá el hecho imponible de dicha tasa la realización de las actividades de investigación técnica de los accidentes e incidentes de aviación civil que desarrolla la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes en los modos de transporte”.

Dos. Se modifica la redacción del apartado 6, que queda redactado como sigue:

“6. La tasa se devengará en el momento del embarque del pasajero y se liquidará por el sujeto pasivo sustituto al gestor aeroportuario con antelación a la salida de la aeronave que transporte al pasajero, o, cuando así se acuerde por el gestor aeroportuario con la aprobación de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes en los modos de transporte, dentro de los primeros diez días de cada mes con referencia a los devengos producidos en el mes anterior.

Tres. Se modifica la redacción del apartado 7, que queda redactado como sigue:

“7. Las cantidades percibidas por el gestor aeroportuario por esta tasa serán ingresadas por éste mensualmente, y siempre dentro de los quince primeros días naturales, mediante transferencia directa a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y a la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes en los modos de transporte según el criterio de reparto establecido en el apartado 11 de esta disposición.

La cantidad a transferir cada mes (M) será la suma de todos los importes de los derechos de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y a la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes en los modos de transporte efectivamente cobrados por el gestor aeroportuario durante el mes anterior (M-1). Dicha cantidad incluirá tanto los importes facturados y percibidos por el gestor aeroportuario correspondientes a las tasas devengadas en el mes inmediato anterior (M-1), como los importes correspondientes a lo efectivamente cobrado en dicho mes por la facturación correspondiente a meses anteriores que no se hubiera satisfecho en el mes de devengo, incluyendo, en su caso, la parte proporcional de los posibles intereses por demora en el pago.

Junto a la liquidación mensual correspondiente, el gestor aeroportuario remitirá a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y a la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes en los modos de transporte una certificación en la que se desglose la cantidad ingresada por el sujeto obligado al pago y por fecha de devengo de la tasa, así como el número de pasajeros embarcados en el mes inmediato anterior.”

Cuatro. Se modifica la redacción del apartado 10, que queda redactado como sigue:

“10. La gestión y cobro de la tasa corresponde a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y a la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica

de Accidentes en los modos de transporte, con la colaboración del gestor aeroportuario en los términos establecidos en el apartado 7.”

Cinco. Se modifica la redacción del apartado 11, que queda redactado como sigue:

“11. El importe de lo recaudado por esta tasa formará parte del presupuesto de ingresos de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y del de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes en los modos de transporte según el siguiente criterio de reparto:

- a) El 97,752% corresponderá a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea
- b) El 2,248% corresponderá a la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes en los modos de transporte.”

Disposición final segunda. *Modificación del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.*

El texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, queda modificado de la siguiente manera:

Uno. El último párrafo del apartado 1 del artículo 137, que queda redactado como sigue:

“Asimismo, comprenderá el servicio de control y ayuda del tráfico marítimo costero que corresponda prestar a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, y las actividades de investigación técnica de los accidentes e incidentes marítimos que desarrolla la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes en los modos de transporte”.

Dos. El apartado 2 del artículo 240, queda redactado como sigue:

“2. Los valores de las cuantías básicas de la tasa de ayudas a la navegación se establecen en 0,29 € para la cuantía básica correspondiente al servicio de ayudas a la navegación prestado por las Autoridades Portuarias (A) y 0,28 € para la cuantía básica correspondiente al servicio de ayudas a la navegación prestado por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima y por la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes en los modos de transporte (C). El valor de la cuantía básica podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos en función de la evolución de los costes del servicio.”

Tres. El artículo 241 bis, que queda redactado como sigue:

“Artículo 241 bis. *Ingresos de la tasa de ayudas a la navegación que corresponden a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima y a la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes en los modos de transporte.*

Los ingresos devengados por el sumando de la tasa de ayudas a la navegación asociado con la cuantía básica (C) se considerarán recursos económicos de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima y de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes en los modos de transporte. De la cantidad efectivamente recaudada por cada Autoridad Portuaria de acuerdo con el artículo 241 de esta Ley, y con periodicidad trimestral, el

97,752% será ingresada a SASEMAR y el restante 2,248% a la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes en los modos de transporte. Estas operaciones recaudatorias no tendrán la consideración de ingresos ni de gastos de explotación para la Autoridad Portuaria.

La gestión y recaudación de esta tasa se efectuará por la Autoridad Portuaria correspondiente de acuerdo con lo previsto en el artículo 172 de esta Ley, estando autorizada para celebrar el oportuno convenio con la Agencia Estatal de Administración Tributaria o con los órganos que correspondan de otras Administraciones territoriales para la gestión recaudatoria en periodo ejecutivo de la tasa.”

Disposición final tercera. *Modificación del texto Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.*

La Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, queda modificada de la siguiente manera:

Uno. Se añade un nuevo párrafo en el apartado 1 del artículo 88, que queda redactado como sigue:

“También constituirá el hecho imponible de dicha tasa la realización de las actividades de investigación técnica de los accidentes e incidentes ferroviarios que desarrolla la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes en los modos de transporte”.

Dos. Se modifica la redacción del artículo 91, que queda redactado como sigue:

“1. La gestión, liquidación y la recaudación de la tasa corresponderá a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

El producto de la recaudación de la tasa se ingresará en el patrimonio de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, sin perjuicio de lo establecido en el apartado siguiente.

2. Las cantidades recaudadas por las Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria por la tasa de prestación de servicios y realización de actividades en materia de seguridad ferroviaria se destinarán también a financiar las actividades de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes en los modos de transporte, en tanto que entidad competente para la investigación de las causas técnicas de los accidentes e incidentes ferroviarios.

Mensualmente la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria transferirá un 2,248% por ciento de los importes recaudados por la tasa de prestación de servicios y realización de actividades en materia de seguridad ferroviaria a la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes en los modos de transporte”.

Disposición final cuarta. *Título competencial*

Esta ley se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.20^a de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre marina mercante y abanderamiento de buques; iluminación de costas y señales marítimas; puertos de interés general; aeropuertos de interés general; control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo, servicio meteorológico y matriculación de aeronaves; el artículo 149.1.21^a de la

Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma; régimen general de comunicaciones; tráfico y circulación de vehículos a motor; correos y telecomunicaciones; cables aéreos, submarinos y radiocomunicación; y, por último, al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.25ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre las bases del régimen minero y energético.

Disposición final quinta. *Desarrollo normativo y ejecución de la Ley.*

Se faculta al Consejo de Ministros y al titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, para dictar cuantas disposiciones reglamentarias sean necesarias para el desarrollo de la presente ley, así como para acordar las medidas necesarias para garantizar la efectiva ejecución e implantación de las previsiones que contiene.

Disposición final sexta. *Aprobación del Estatuto orgánico de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes en los modos de transporte.*

De acuerdo con lo previsto en el artículo 1.4, por medio de real decreto se aprobará el estatuto orgánico de la Autoridad en el plazo máximo de un año desde la entrada en vigor de la presente ley, como requisito previo para su constitución y funcionamiento efectivo.

Disposición final séptima. *Entrada en vigor.*

La presente ley entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el “Boletín Oficial del Estado”.

BOLETÍN