BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
SENADO
XV LEGISLATURA

I. INICIATIVAS LEGISLATIVAS

PROYECTOS Y PROPOSICIONES DE LEY

Proyecto de Ley de creación de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil.
(621/000003)

(Cong. Diputados, Serie A, núm. 10
Núm. exp. 121/000010)

TEXTO APROBADO POR EL SENADO

El Pleno del Senado, en su sesión extraordinaria número 26, celebrada el día 17 de julio de 2024, ha aprobado el Dictamen de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible sobre el Proyecto de Ley de creación de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil, con el texto que adjunto se publica.

Las enmiendas aprobadas por el Senado y el correspondiente mensaje motivado han sido remitidos al Congreso de los Diputados a los efectos previstos en el artículo 90.2 de la Constitución.

Lo que se publica para general conocimiento.

Palacio del Senado, 19 de julio de 2024.—P.D., **Sara Sieira Mucientes,** Letrada Mayor del Senado.

cve: BOCG_D_15_137_1462

PROYECTO DE LEY DE CREACIÓN DE LA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA INDEPENDIENTE PARA LA INVESTIGACIÓN TÉCNICA DE ACCIDENTES E INCIDENTES FERROVIARIOS, MARÍTIMOS Y DE AVIACIÓN CIVIL

Preámbulo

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 europea e internacional sobre la materia.

En primer lugar, en lo que concierne al 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 las personas usuarias 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 de la UE.

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 tarifación, 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

cve: BOCG_D_15_137_1462

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.

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 15 de enero de 1997. 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 personas 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, y el artículo 12 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL), 1973/78, ratificado por España el 22 de junio de 1984, obligan 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 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 las y los miembros de la Comisión «por razón de cargo», siendo las personas designadas 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 las y los miembros del Pleno de la Comisión más acorde con dicha independencia. La existencia de la CIAIM y su adscripción orgánica al 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 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.

cve: BOCG_D_15_137_1462

En tercer lugar, en el 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 duodécima revisión, que data de julio 2020, 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 de su Pleno.

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.

A la vista de los antecedentes normativos y orgánicos en los ámbitos ferroviario, marítimo 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 y Movilidad Sostenible.

Este único organismo facilitará el aprovechamiento de las economías de escala, como consecuencia de la optimización de estructuras organizativas y de recursos que subyace a la creación de un organismo multimodal único donde actualmente existen tres comisiones de investigación diferenciadas, aunque con metodologías y procedimientos de investigación técnica semejantes. Tal optimización no será óbice para garantizar la necesaria especialización técnica y procedimental, mediante la existencia de tres direcciones de investigación técnica especializadas en cada uno de los modos de transporte. Además, la Autoridad fomentará, se mantendrá al día y empleará enfoques contemporáneos dentro del repertorio de metodologías de investigación.

El organismo se crea 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. 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 la persona que ostente la Presidencia y de los Consejeros y Consejeras, a diferencia del régimen de designación de las personas integrantes de los Plenos de los órganos administrativos precedentes.

Así, la persona que ostente la Presidencia será nombrada 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 de aquella ni en la 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 para la Presidencia por la persona titular, del ministerio competente en materia de transporte ferroviario, marítimo y aviación civil 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 o Consejera de la Autoridad, frente al sistema precedente en el que, en los dos supuestos en que se preveía participación

cve: BOCG_D_15_137_1462

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 con base en 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 de la persona que ostente la Presidencia y de los Consejeros y Consejeras 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 y Movilidad Sostenible, 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 terceras personas 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 de la UE de la que traen causa respectivamente: la Directiva (UE) 2016/798, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la seguridad ferroviaria; 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, el Reglamento (UE) n.º 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.

Frente a la situación precedente, el contenido de la normativa europea 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 transparencia y participación de las personas afectadas en las investigaciones, lo que no sólo es coherente con los principios de participación, proximidad a la ciudadanía, 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 de la UE 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 límite, 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 de la UE 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.

cve: BOCG_D_15_137_1462

Así, el deber de reserva afecta a las declaraciones realizadas por cualquier persona 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) núm. 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 de la UE 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) núm. 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 esta sea pospuesta.

Por otro lado, la ley establece un régimen especial 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 cuarenta y un artículos distribuidos en cuatro títulos, nueve 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 e incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil, se establece su naturaleza jurídica y se determina que se relaciona con el Gobierno a través del ministerio competente en materia de transporte ferroviario, marítimo y aviación civil (actualmente el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible).

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 13, comienza consagrando los principios de transparencia, participación de los interesados y «cultura justa»; establece las potestades del equipo investigador; desarrolla las distintas fases del procedimiento y, por último, regula el informe final, las recomendaciones de seguridad y el sistema para su seguimiento.

Por «cultura justa» se entiende una cultura en la que no se castigue a los operadores y demás personal de primera línea por sus acciones, omisiones o decisiones cuando sean acordes con su experiencia y capacitación, pero en la cual no se toleren la negligencia grave, las infracciones intencionadas ni los actos destructivos.

El capítulo IV, dedica los artículos 14 a 17 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 15 aborda específicamente los aspectos relativos a la información a las víctimas, sus familiares y las asociaciones de víctimas.

cve: BOCG_D_15_137_1462

Finalmente, el capítulo V, que se divide en tres secciones, regula las relaciones de la Autoridad con otras instituciones en los artículos 18 a 28, estableciendo el deber de colaboración como principio general en el marco de las investigaciones técnicas. La sección primera, que consta del artículo 19, regula las relaciones con las Cortes Generales. La sección segunda, denominada «Relaciones con el Poder Judicial y el Ministerio Fiscal» comprende los artículos 20 a 27 y regula el acceso al lugar del accidente o incidente; la protección de pruebas y acceso a las mismas; los interrogatorios iniciales y en curso sobre el estado de cada proceso; el intercambio de información; el uso adecuado de la información relativa a la seguridad; la resolución de conflictos y, por último, los aspectos relativos a la participación de personas adscritas a la Autoridad en procesos judiciales.

Cierra este capítulo V la sección tercera, que regula en su artículo 28 la colaboración con otras autoridades de investigación técnicas de accidentes e incidentes.

El título II, dividido en dos capítulos, comprende en los artículos 29 a 38, los preceptos dedicados a la organización y funcionamiento de la Autoridad, que se articula en torno a la existencia de un Consejo, encabezado por la persona que ostente la Presidencia de la Autoridad e integrado, junto a esta, por seis Consejeros y Consejeras especializados de dos en dos en cada una de las ramas de actividad competencia de la Autoridad; tres Direcciones de investigación técnica de accidentes e incidentes, una para cada uno de los modos de transporte; y la Secretaría General, cuyo titular desempeña al mismo tiempo la Secretaría 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 y Consejeras propuestos por la persona titular del ministerio competente en materia de transporte ferroviario, marítimo y de aviación civil, previa comparecencia ante la misma de los candidatos.

En lo relativo al régimen y estatuto administrativo de la persona que ostente la Presidencia y de los Consejeros y Consejeras, cabe destacar que tendrán dedicación exclusiva, 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.

El título III, integrado por los artículos 39 a 41, está dedicado a la contratación, financiación, presupuestación y control 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 estos puedan generar, así como cualquier otro que les sea atribuido por una norma con rango legal. El artículo 41 aborda las cuestiones relativas a su presupuesto, régimen de contabilidad y control económico y financiero.

La parte final de la ley cuenta con nueve disposiciones adicionales, una disposición transitoria, una disposición derogatoria y siete disposiciones finales. En primer lugar, las nueve disposiciones adicionales regulan, respectivamente, la extinción de los órganos competentes en las materias que pasan a ser atribuidas a la Autoridad, 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, el cumplimiento de la normativa sobre protección de datos de carácter personal por parte de la Autoridad, la reducción del mandato de la mitad de los Consejeros o Consejeras de la Autoridad en su composición inicial para poder dar cumplimiento a la regla de renovación por mitades cada tres años, las relaciones de la Autoridad en el ámbito de la investigación técnica de accidentes e incidentes con las Comunidades Autónomas competentes, el principio de colaboración con las policías autonómicas, la creación de una unidad de apoyo técnico en la Autoridad para dar soporte a las direcciones de investigación técnica, la elaboración por el Ministerio competente de los protocolos necesarios para la asistencia a las víctimas y **la creación de una Unidad de asistencia familiar**.

La disposición transitoria única dispone que, hasta la constitución de la Autoridad, las actuales Comisiones de investigación continuarán desarrollando sus funciones en aplicación de lo dispuesto en esta Ley, manteniéndose en vigor las disposiciones reglamentarias que las regulan en todo lo que no se opongan a la misma.

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,

cve: BOCG_D_15_137_1462

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 esta.

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», excepto lo dispuesto en las disposiciones finales primera, segunda y tercera respecto de las tasas con las que se financia la Autoridad.

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 que constituyen su ámbito de aplicación, 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 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, de la Unión Europea e internacional, 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 sobre la materia de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

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 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 y, por último, al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.25.ª 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.

cve: BOCG_D_15_137_1462

TÍTULO PRELIMINAR

Naturaleza, funciones y régimen jurídico

Artículo 1. Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil.

1. Se crea la «Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil» (en adelante, la Autoridad) como Autoridad Administrativa Independiente en el ámbito de la Administración General del Estado de las previstas en el artículo 109 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, cuya función es mejorar la seguridad mediante la prevención de futuros accidentes e incidentes mediante la realización de las oportunas investigaciones técnicas a fin de determinar sus causas y establecer las medidas correctivas que resulten pertinentes.

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 se relaciona con el Gobierno a través del ministerio competente en materia de transporte ferroviario, marítimo y aviación civil.

4. La Autoridad se regirá por esta Ley, su Estatuto orgánico y el resto de normativa reglamentaria que la desarrolle.

Supletoriamente, y en cuanto sea compatible con su naturaleza y autonomía, se regirá por lo dispuesto en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, en particular lo dispuesto para organismos autónomos; por la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas; por la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria; por la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público; por la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas; y por el resto de las normas de derecho administrativo general y especial que le sean de aplicación. En defecto de norma administrativa se aplicará el derecho común.

Así mismo, la Autoridad estará sujeta al principio de sostenibilidad financiera de acuerdo con lo previsto en la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera.

5. El personal al servicio de la Autoridad será funcionario o laboral y se regirá por lo previsto en esta Ley y en su Estatuto orgánico, en el texto refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público, aprobado por Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre, y demás normativa reguladora de los funcionarios públicos y, en su caso, por la normativa laboral.

6. El Estatuto orgánico de la Autoridad se aprobará mediante real decreto del Consejo de Ministros a propuesta conjunta de la persona titular del ministerio competente en materia de transporte ferroviario, marítimo y de aviación civil y de la persona titular del ministerio competente en materia de función pública.

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 en el ámbito de competencias de la Administración General del Estado se regirá por lo dispuesto en esta Ley, en las normas reglamentarias que se dicten en su desarrollo y,

cve: BOCG_D_15_137_1462

supletoriamente, por 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 los accidentes e incidentes ferroviarios, lo dispuesto en el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/572, de la Comisión, de 24 de abril de 2020, relativo a la estructura de presentación de información a la que deberán atenerse los informes de investigación de accidentes e incidentes ferroviarios.

b) En el caso de los accidentes e incidentes marítimos, lo dispuesto en el Reglamento (UE) 1286/2011, de la Comisión, de 9 de diciembre de 2011, por el que se adopta, con arreglo al artículo 5, apartado 4, de la Directiva 2009/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, una metodología común para la investigación de siniestros e incidentes marítimos.

Asimismo, en las investigaciones de accidentes e incidentes marítimos se cumplirá con lo dispuesto en las partes I y II del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad marítima de siniestros e incidentes marítimos, adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI), mediante la Resolución MSC.255(84), de 16 de mayo de 2008 (en adelante, Código OMI de Investigación de Siniestros), y se tendrán en cuenta las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, adoptadas por el Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional (OMI) y el Consejo de Administración de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), mediante la Resolución LEG.3(91), de 27 de abril de 2006.

c) 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.

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

En este sentido, en el ámbito de la aviación civil se tendrá en cuenta lo previsto en el Anexo 13 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944) y sus posteriores enmiendas, que establecen normas y métodos internacionales recomendados para la investigación de accidentes e incidentes de aviación, así como el significado de los términos Estado de matrícula, Estado del explotador, Estado de diseño, Estado de fabricación y Estado del suceso utilizados en dicho Convenio.

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.

CAPÍTULO II

Ámbito de aplicación

Artículo 4. Accidentes e incidentes ferroviarios.

1. La Autoridad investigará los accidentes 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.

Asimismo, la Autoridad decidirá si investiga el resto de accidentes y los incidentes que, en condiciones ligeramente distintas, podrían haber provocado accidentes graves, incluidos fallos técnicos de los subsistemas estructurales o de los componentes del sistema ferroviario, teniendo en cuenta las siguientes circunstancias:

a) La gravedad del accidente o incidente.

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

cve: BOCG_D_15_137_1462

c) Sus repercusiones sobre la seguridad ferroviaria.

d) Las peticiones de los administradores de infraestructuras, de las empresas ferroviarias y de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, del ministerio competente en materia de transporte ferroviario, marítimo y de aviación civil, o de las comunidades autónomas que hayan asumido competencias en materia de transporte respecto de los accidentes o incidentes sometidos a la obligación de investigación técnica de acuerdo con la normativa comunitaria aplicable sobre investigación técnica de accidentes e incidentes.

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 que cause al menos una víctima mortal o 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 5. Accidentes e incidentes marítimos.

1. La Autoridad investigará los accidentes marítimos muy graves que:

a) Afecten a buques que enarbolen pabellón español, con independencia de la localización del accidente;

b) Se produzcan en el mar territorial o las aguas interiores españolas, tal como las define la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar (CNUDM o CONVEMAR), con independencia del pabellón que enarbolen los buques que se vean implicados en el siniestro, o

c) Afecten a intereses de consideración de España, con independencia de la localización del siniestro y del pabellón que enarbolen los buques que se vean implicados.

Los accidentes que no sean muy graves y los incidentes 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. Cuando un buque de pasaje de transbordo rodado o una nave de pasaje de gran velocidad se vean implicados en un accidente o incidente marítimo, y éste ocurra en el mar territorial o aguas interiores españolas, o, cuando éste se produzca en otras aguas, siendo España el último Estado visitado por el buque, se investigará de acuerdo con lo previsto en el artículo 28.4 de esta Ley.

3. Así mismo, la Autoridad investigará los accidentes graves que afecten 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.

4. La Autoridad no investigará:

a) Los accidentes e incidentes marítimos que solo afecten a buques de Estado que presten con carácter exclusivo servicios de carácter no comercial.

Tampoco aquellos que afecten a buques de guerra y demás adscritos u operados por las Fuerzas Armadas. En caso de que un buque de guerra se viera involucrado en un accidente con buques civiles, la Autoridad actuará conjuntamente con el organismo de la Armada competente para llevar a cabo dicha investigación.

b) Los accidentes e incidentes ocurridos en aguas interiores no marítimas.

c) Otros accidentes e incidentes marítimos que se determinen reglamentariamente en relación con los buques carentes de propulsión mecánica, buques de madera y construcción primitiva, yates y naves de recreo que no se utilicen para el comercio, a menos que estén o vayan a estar tripulados y lleven o vayan a llevar más de doce pasajeros con fines comerciales y buques de pesca con una eslora inferior a quince metros.

cve: BOCG_D_15_137_1462

5. Por accidentes marítimos, accidentes marítimos muy graves e incidentes marítimos se entenderán, respectivamente, los siniestros marítimos, siniestros marítimos muy graves y sucesos marítimos definidos en el Código OMI de Investigación de Siniestros.

Por accidente grave, en relación con las instalaciones o infraestructuras utilizadas para operaciones relacionadas con la investigación y explotación de hidrocarburos en el medio marino, se entiende el que se define con esta misma denominación en el artículo 2.1) del Real Decreto 1339/2018, de 29 de octubre, por el que se desarrolla el Real Decreto-ley 16/2017, de 17 de noviembre.

Artículo 6. Accidentes e incidentes de aviación civil.

1. La Autoridad investigará los accidentes e incidentes graves en la aviación civil a que está obligada de conformidad con lo establecido en el Reglamento (UE) 996/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010.

Así mismo, la Autoridad podrá decidir investigar los demás incidentes de aviación civil, así como los accidentes o incidentes graves en otro tipo de aeronaves, producidos en el territorio sobre el que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción conforme a los tratados internacionales y la legislación vigente o, fuera del mismo, cuando una persona de nacionalidad española haya sufrido daños relevantes, en virtud de los acuerdos de cooperación o colaboración que se suscriban al respecto, cuando se considere que de dicha investigación pueden derivarse enseñanzas para la mejora de la seguridad.

2. Por accidente, incidente e incidente grave de aviación civil, se entenderán los sucesos así definidos en el artículo 2 del 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.

3. La Autoridad actuará conjuntamente con la Comisión para la Investigación Técnica de los Accidentes de Aeronaves Militares (CITAAM) en los accidentes e incidentes graves de la aviación civil en los que se vean involucradas aeronaves o dependencias militares de servicios de tránsito aéreo.

CAPÍTULO III

Procedimiento de investigación técnica

Artículo 7. Principios de transparencia, de participación de los interesados y «cultura justa».

1. La investigación de los accidentes e incidentes se llevará a cabo con criterios de máxima transparencia, permitiendo el acceso a la información de las víctimas directamente relacionadas con la investigación de que se trate y de las partes interesadas, oyendo a todas las partes y compartiendo los resultados, sin perjuicio de lo establecido en materia de tratamiento de la información reservada por todas las personas que tengan acceso a la misma, en los términos previstos en esta Ley. Para ello se llevarán a cabo las sesiones informativas que se consideren necesarias.

2. No obstante lo establecido en el apartado anterior, la Autoridad podrá, mediante resolución motivada, limitar o denegar el acceso de todos o alguno de los interesados en la investigación a la información relativa a la misma. En todo caso, la Autoridad tendrá en cuenta las necesidades de las víctimas directamente relacionadas con la investigación técnica de que se trate y las de sus familiares y los mantendrá informados de los avances de la investigación, de acuerdo con lo establecido en el artículo 15 de esta Ley.

3. En el marco de la investigación se dará la oportunidad de facilitar información técnica pertinente a los administradores de infraestructuras, a las empresas que realizan servicios transporte, actividad pesquera o investigación y explotación de hidrocarburos en el medio marino, las personas que desempeñen una función relacionada con la instalación, modificación, mantenimiento, reparación, revisión, control en vuelo o inspección de instalaciones de navegación aérea, proveedores de servicios, a las autoridades nacionales de seguridad, las Agencias competentes de la Unión Europea, las víctimas directamente relacionadas con la investigación de que se trate y a sus familiares, propietarios de bienes dañados, fabricantes, los servicios de socorro implicados y 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 II del Código de investigación de siniestros (Código de

cve: BOCG_D_15_137_1462

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.

4. La Autoridad velará por el respeto al principio de «cultura justa» en el marco de la investigación técnica de accidentes e incidentes en los modos de transporte ferroviario, marítimo y de aviación civil, favoreciendo la protección de la información reservada y el respeto a los derechos de las personas que participen en el procedimiento de investigación en los términos establecidos en esta Ley.

Artículo 8. Equipo investigador.

1. Las investigaciones técnicas de seguridad serán realizadas por personal funcionario que ostentará la condición de investigador técnico.

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

3. El investigador o investigadora encargado y el personal investigador actuarán con plena independencia de criterio y no podrán solicitar ni recibir instrucciones de nadie en el ejercicio de sus funciones.

4. El investigador o investigadora encargado y el personal investigador tendrán la condición de autoridad pública. Para obtener toda la información y pruebas pertinentes para la realización de la investigación técnica, previa autorización judicial en aquellos casos en que la misma sea necesaria, gozará, como mínimo, de las siguientes facultades:

a) En las investigaciones de accidentes o incidentes ferroviarios:

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

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

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

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

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

6.º Interrogar al personal ferroviario implicado y a otros testigos.

7.º Acceder a cualquier información o documentación pertinente en posesión del administrador de la infraestructura, de las empresas ferroviarias, de las empresas responsables del diseño, fabricación o construcción, mantenimiento y formación implicadas, y de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

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

b) En las investigaciones de accidentes o incidentes marítimos:

1.º Gozar de libre acceso a cualquier zona pertinente o al lugar de siniestro, así como a cualquier buque, resto de naufragio o estructura, lo cual incluye carga, equipos u objetos a la deriva.

2.º Garantizar el inventario inmediato de las pruebas y proceder a la búsqueda y retirada controladas de los restos de naufragio, objetos a la deriva u otros componentes y substancias a efectos de examen o de análisis.

3.º Exigir el examen o análisis de los elementos contemplados en el número anterior y gozar de libre acceso a los resultados obtenidos.

cve: BOCG_D_15_137_1462

4.º Gozar de libre acceso a cualquier información pertinente y a cualquier dato disponible, incluidos los procedentes de los Registradores de Datos de la Travesía (RDT), en relación con un buque, travesía, carga, tripulante o cualquier otra persona, objeto, condición o circunstancia, así como a copiar y utilizar dicha información.

5.º Gozar de libre acceso a los resultados del examen de los cuerpos de las víctimas, así como a los resultados de las pruebas que se realicen con muestras procedentes de dichos cuerpos.

6.º Exigir y obtener libre acceso a los resultados del examen de las personas implicadas en las operaciones de un buque o de cualquier otra persona pertinente, así como a los resultados de las pruebas que se realicen con muestras procedentes de dichas personas.

7.º Interrogar a los testigos en ausencia de cualquier persona cuyos intereses pudiera considerarse que obstaculizan la investigación de seguridad.

8.º Obtener los expedientes de los reconocimientos y todos los datos pertinentes que obren en poder del Estado del pabellón, los propietarios de buques, las sociedades de clasificación o cualquier otra parte interesada, siempre y cuando las partes en cuestión o sus representantes estén establecidas en España.

9.º Solicitar la asistencia de las autoridades pertinentes de los Estados respectivos y, en particular, de los inspectores del Estado del pabellón y del Estado rector del puerto, del personal del servicio de salvamento marítimo, de los operadores del servicio de tráfico marítimo, de los equipos de búsqueda y salvamento, del personal de practicaje o de cualquier otro miembro del personal marítimo o portuario.

c) En las investigaciones de accidentes o incidentes de aviación civil, el personal investigador gozará de las facultades establecidas en el artículo 11 del 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.

5. El personal investigador podrá requerir la colaboración de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, así como de las policías autonómicas y locales, de acuerdo con las competencias de cada cuerpo en cada uno de los territorios, para garantizar el ejercicio de sus funciones.

6. La Autoridad velará por que el personal investigador posea conocimientos y experiencia práctica en las materias propias de sus tareas habituales, garantizándose el fácil acceso a los conocimientos técnicos apropiados en caso necesario.

7. El investigador o investigadora encargado, el personal investigador, la representación acreditada por otro Estado miembro, así como, en su caso, su personal asesor, dispondrán de un documento firmado por el investigador o investigadora encargado en el que consten las facultades que tienen atribuidas.

Artículo 9. Inicio del procedimiento.

1. Cuando se haya producido un accidente o incidente incluido en el ámbito de aplicación de esta Ley se deberá notificar a la Autoridad, a través de la Secretaría General, en los términos previstos en este apartado, todo ello sin perjuicio del deber de comunicación o notificación a las autoridades judiciales o a otras autoridades administrativas en virtud de cualquier otra normativa vigente.

a) Los accidentes o incidentes ferroviarios serán notificados inmediatamente a la Autoridad por el administrador de la infraestructura, las empresas ferroviarias que se vieran implicadas y, en su caso, la autoridad responsable de la seguridad.

b) Los accidentes o incidentes marítimos serán notificados de inmediato a la Autoridad por las autoridades marítimas, la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), la autoridad pesquera, las autoridades portuarias, la autoridad de seguridad de las operaciones marinas en materia de hidrocarburos, los responsables de instalaciones marítimas, así como los navieros, propietarios y capitanes de buques, que tengan conocimiento del mismo.

c) Los accidentes o incidentes graves de aviación civil, serán notificados de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento (UE) 996/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010.

Respecto del resto de incidentes, serán notificados sin demora a la Autoridad por el piloto de la aeronave, el propietario o explotador de la aeronave, las autoridades aeronáuticas, los directores o directoras de los aeropuertos o las entidades prestadoras de servicios de navegación aérea, que tengan conocimiento del mismo.

cve: BOCG_D_15_137_1462

2. El procedimiento de investigación técnica se iniciará de oficio, mediante acuerdo de la Autoridad, tan pronto ésta tenga conocimiento del accidente o incidente.

En cualquier caso, el inicio del procedimiento no se demorará más de dos meses a contar desde la notificación señalada en el apartado primero, sin perjuicio de que se realicen todas las actuaciones preliminares necesarias para el buen desarrollo de la investigación.

3. Se investigarán todos aquellos accidentes e incidentes cuyos supuestos aparecen recogidos en los artículos 4, 5 y 6 de esta Ley, en los términos establecidos en dichos preceptos.

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 de informe final, regulado en el artículo 11 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 fabricantes, operadores de transporte, administradores de la infraestructura, entidades prestadoras de servicios de navegación aérea, reguladores o supervisores del sistema de transporte, y aquellos otros que 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 les sea solicitada a tal fin.

En todo caso, la Autoridad pondrá a disposición de dichos sujetos y de las víctimas, asociaciones de víctimas y familiares directamente relacionadas con la investigación de que se trate, el proyecto de informe final antes de ser aprobado, con objeto de que puedan realizar las aportaciones que consideren oportunas.

3. En los accidentes e incidentes de aviación civil, los comentarios del titular del certificado del diseño, del fabricante y del operador interesado se solicitarán a través de las autoridades afectadas.

4. 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 o incidente, 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 que pudiera considerarse razonablemente pertinente para la investigación técnica.

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

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

Asimismo, la Autoridad podrá contar con la asistencia de personas expertas de reconocido prestigio nacional o internacional en las materias relacionadas con las cuestiones investigadas.

La colaboración y asistencia prevista en este apartado se podrá desarrollar siempre que no se produzca un conflicto de intereses con la investigación.

6. Sin perjuicio de lo establecido en los apartados anteriores, y para el caso de investigaciones de accidentes graves ocurridos en instalaciones o infraestructuras utilizadas para operaciones relacionadas con la investigación y explotación de 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.

Artículo 11. Informe final.

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

El informe final incluirá solamente aquella información que la Autoridad considere pertinente para el análisis del accidente o incidente.

cve: BOCG_D_15_137_1462

En los términos que se determinen reglamentariamente, la Autoridad, de forma motivada, podrá finalizar el procedimiento de investigación con la publicación de un informe técnico simplificado.

2. El informe se publicará en el plazo más breve posible a través de la sede electrónica de la Autoridad y, en principio, en el plazo máximo de 12 meses desde la fecha del accidente o incidente. Este plazo podrá ampliarse por acuerdo motivado de la Autoridad por periodos máximos de 6 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 12. Alcance y efectos de las recomendaciones de seguridad.

1. Las recomendaciones de seguridad de la Autoridad, dirigidas a cualquier destinatario y a cualquier ejecutor final, con capacidad, en su caso, 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 formular recomendaciones de seguridad. En caso de que se identifique una cuestión crítica de seguridad en el curso de una investigación, se hará saber a las partes afectadas, para adoptar inmediatamente una acción de seguridad.

Artículo 13. Seguimiento del estado de cumplimiento y comunicación de las recomendaciones de seguridad.

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

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

3. La Autoridad llevará un registro público de las recomendaciones emitidas y de las razones alegadas, en su caso, por los destinatarios o ejecutores finales de las mismas para no cumplirlas, y hará un seguimiento de su estado de cumplimiento.

4. Las recomendaciones de seguridad realizadas en los casos de accidentes e incidentes graves se remitirán a la mayor brevedad posible para conocimiento a las Autoridades europeas y organismos internacionales competentes en cada modo de transporte.

CAPÍTULO IV

Régimen de la información de la investigación

Artículo 14. 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 el 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 y familiares directamente relacionadas con la investigación de que se trate, así como del derecho de acceso a la información por parte de terceras personas, de acuerdo con lo previsto en esta Ley.

2. Será información de carácter reservado, la siguiente:

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

cve: BOCG_D_15_137_1462

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) núm. 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 15. Información a las víctimas, familiares y asociaciones de víctimas y familiares directamente relacionadas con la investigación de que se trate.

1. La Autoridad atenderá las necesidades de las víctimas directamente relacionadas con la investigación de que se trate y sus familiares, manteniéndoles informados, de manera clara y asequible, sobre el alcance y el progreso de la investigación realizada.

2. Siempre que la Autoridad considere, de forma motivada, 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 información factual sobre el accidente o incidente, dentro de las 48 horas siguientes a la producción de éste.

b) La información factual obtenida durante los avances de la investigación, los procedimientos empleados, el informe final y las conclusiones y recomendaciones de la investigación técnica.

Artículo 16. 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 2 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 17. 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, al personal de terceros países que participe en los equipos de investigación, de conformidad con lo que se señale en el acuerdo a que se refiere el artículo 28 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.

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

3. La información de carácter reservado no podrá ser divulgada, comunicada o cedida a terceras partes, 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.

cve: BOCG_D_15_137_1462

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, europeas y nacionales sobre la materia.

d) En los supuestos en que el Consejo de la Autoridad considere que la comunicación de datos sea el modo más eficaz para prevenir un futuro 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.

4. 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 una persona obligada 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 terceras partes que pudieran verse afectadas 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 en el plazo máximo de 24 horas desde su solicitud, corresponderá al órgano requirente adoptar una decisión, que será definitiva.

5. 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 28 de esta Ley.

6. 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.

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

8. La Autoridad, al emplear y compartir información, adoptará las medidas oportunas para la protección de aquella sujeta a derechos de propiedad intelectual o industrial.

CAPÍTULO V

Relaciones con otras instituciones

Artículo 18. Colaboración con otras instituciones en el marco de las investigaciones técnicas.

1. La investigación técnica de accidentes e incidentes será independiente de cualquier otro procedimiento administrativo, judicial o parlamentario que se abra en relación con el suceso investigado y el personal de la Autoridad implicado en la investigación no podrá formar parte de otros equipos, grupos o ámbitos de investigación del incidente salvo acuerdo explícito de la Autoridad, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 27 respecto de la participación en procesos judiciales.

2. Con la finalidad de que los distintos procedimientos se desarrollen eficazmente, la Autoridad mantendrá las debidas relaciones de colaboración con las instituciones con competencias relacionadas con el accidente o incidente objeto de una investigación técnica.

cve: BOCG_D_15_137_1462

Sección 1.ª Relaciones con las Cortes Generales

Artículo 19. 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. La persona que ostente la Presidencia de la Autoridad comparecerá ante las Comisiones competentes del Congreso de los Diputados y del Senado tantas veces como sea requerida por estas y en los términos establecidos en los Reglamentos de las Cámaras.

En todo caso, 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 17 de esta Ley.

Sección 2.ª Relaciones con el Poder Judicial y el Ministerio Fiscal

Artículo 20. Relaciones con el Poder Judicial y el Ministerio Fiscal.

1. Sin perjuicio de lo previsto en el artículo 17, 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 o investigadora encargado informará de inmediato para que la Autoridad, a través de la persona que ostente la Presidencia, lo comunique a la autoridad judicial competente o al Ministerio Fiscal.

Igualmente, la Autoridad informará a las autoridades judiciales o al Ministerio Fiscal, de forma inmediata una vez sea conocedora de cualquier accidente en el que haya víctimas mortales, así como de la intención de desplazar a su personal investigador hasta el lugar del suceso.

2. Cuando respecto de un accidente o incidente determinado se abra también una investigación judicial, tanto la Autoridad como la autoridad judicial competente velarán por que la investigación técnica y los procesos judiciales que pudieran iniciarse en relación con el accidente o incidente objeto de la misma estén coordinados y se garantice la salvaguarda y compatibilidad de los distintos fines perseguidos por ambas investigaciones.

3. A petición de la autoridad judicial, la Autoridad informará sobre el progreso de la investigación técnica; en concreto, sobre el estado en que se encuentra la investigación y la elaboración y aprobación del proyecto de informe, así como de su publicación.

4. La investigación técnica en ningún modo interferirá en las investigaciones judiciales, incluidas las encomendadas a la policía judicial.

5. Las actuaciones tendentes al cumplimiento de la obligación de cooperación mutua versarán sobre las siguientes cuestiones:

a) El acceso al lugar del accidente o incidente.
b) La protección de las 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.

No obstante, lo previsto en esta Ley, tales actuaciones podrán dar lugar a la celebración de Convenios 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, con el Ministerio Fiscal, así como con cualesquiera otras autoridades que pudieran estar implicadas en las actividades relacionadas con las investigaciones, como mecanismo de cooperación entre las partes.

cve: BOCG_D_15_137_1462

Artículo 21. Acceso al lugar del accidente o incidente.

1. A la espera de la llegada de los investigadores o investigadoras de la Autoridad, ninguna persona podrá modificar el estado del lugar del accidente, retirar muestras o restos materiales o desplazar su contenido, salvo que las autoridades competentes aprecien que resulta imprescindible por motivos de seguridad o como medida necesaria para socorrer a los heridos, en cuyo caso lo pondrán en conocimiento de los investigadores o investigadoras de la Autoridad tan pronto como se personen en el lugar del accidente.

2. Para el desarrollo de las operaciones *in situ,* tanto la investigación judicial como la investigación técnica deberán respetar y coordinarse con las necesarias labores de asistencia a las víctimas, actuaciones médico forenses y de policía científica, según las normas y protocolos que regulan esta materia.

Artículo 22. Protección de pruebas y acceso a las mismas.

1. La incautación y custodia de los restos materiales del accidente o incidente de que se trate corresponde a la autoridad judicial.

2. En coordinación con la autoridad y la policía judicial, el investigador o investigadora encargado, así como el personal debidamente acreditado bajo su dirección que le asista durante la investigación, podrá:

a) Acceder inmediatamente y sin restricciones ni trabas al lugar del accidente o incidente, así como al bien siniestrado, su contenido o sus restos.

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

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

3. En el caso de que la Autoridad considere necesario para el proceso de la investigación de seguridad la recuperación del lugar del accidente o incidente de los registradores de datos, de algún componente del bien siniestrado o de su totalidad, será necesaria la previa autorización de la autoridad judicial, en los casos en que se haya abierto una investigación judicial, o bien de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en los casos en que dicha investigación judicial no se haya abierto.

4. En caso de que dicha autorización se conceda, la Autoridad facilitará un listado a la autoridad judicial o a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad con una relación de los componentes recogidos y garantizará su trazabilidad y mantendrá su custodia, para lo cual podrá solicitar la colaboración de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, pudiendo la autoridad judicial nombrar a uno de sus agentes para que se desplace junto con los registradores de datos o las pruebas materiales al lugar en que se procederá a su lectura o tratamiento.

5. La autoridad judicial deberá pronunciarse en el plazo de 15 días desde la solicitud de la Autoridad sobre la pertinencia de cualquier uso de las pruebas que requiera su modificación, alteración o destrucción.

6. En el caso de que la autoridad judicial decida incautar cualquier prueba material del accidente, la Autoridad podrá solicitar que se adopten cuantas medidas de protección se estimen pertinentes, a juicio del investigador o investigadora encargado, para garantizar que la custodia de las mismas se efectúe en óptimas condiciones de seguridad.

7. 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 los 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 restos, con cargo a los propietarios.

8. La Autoridad podrá solicitar a la autoridad judicial que le sean facilitados los resultados de la autopsia realizada a los cuerpos de las víctimas si ello es preciso para el buen desarrollo de la investigación, a juicio del investigador o investigadora encargado.

9. La Autoridad podrá solicitar a la autoridad judicial, cuando así lo considere el investigador o investigadora encargado, la realización de un examen médico a las personas implicadas en la utilización del bien siniestrado o solicitar que se realicen pruebas en muestras tomadas a dichas personas y tener acceso inmediato a los resultados de tales exámenes con el único fin de incorporar los resultados de las mismas a la investigación técnica.

10. En el caso de accidentes o incidentes de aviación civil, para la realización de las autopsias o de las pruebas médicas, la Autoridad podrá ofrecer la colaboración de médicos aeronáuticos.

cve: BOCG_D_15_137_1462

Artículo 23. Información a las personas que participen en el procedimiento.

Las personas que participen en el procedimiento prestando declaración o testimonio serán informadas de la naturaleza y bases de la investigación técnica sobre el accidente o incidente. Dichas personas tendrán acceso a asesoramiento jurídico y serán informadas de:

a) El posible riesgo de que su declaración o testimonio pueda servir para su inculpación en un procedimiento subsiguiente a la investigación.
b) Todas las garantías que se les pueden ofrecer para evitar que su declaración o testimonio pueda usarse en su contra.

Artículo 24. Intercambio de información.

1. Las autoridades judiciales deben preservar todas las garantías del proceso penal establecidas en la Ley de Enjuiciamiento Criminal, aprobada por Real Decreto de 14 de septiembre de 1882, y la Autoridad debe cumplir con las disposiciones sobre protección de la información previstas en la normativa a que se refiere el artículo 2.2 de esta Ley.
2. Respecto de la información que se contenga en el procedimiento judicial, la Autoridad podrá solicitar a la autoridad judicial el acceso a cualquier información contenida en dicho procedimiento que, a juicio del investigador o investigadora encargado, pueda resultar útil para la prevención de futuros accidentes e incidentes, incluyendo fotografías, grabaciones en vídeo, declaraciones de personas involucradas y testigos, informes de peritos, y cualquier otra que pudiera considerarse relevante a estos efectos.
3. Del mismo modo, la autoridad judicial tendrá acceso a la información relacionada con la investigación técnica que precise para el adecuado desarrollo de sus funciones en los términos previstos en esta Ley, en su normativa de desarrollo y en los ulteriores convenios que puedan suscribirse al efecto.
4. En el caso de información de terceros en posesión de la Autoridad que haya sido elaborada, proporcionada o recopilada con el único fin de profundizar en las hipótesis sobre las causas del accidente o incidente investigado y la formulación de posibles recomendaciones, la autoridad judicial valorará si procede requerirla directamente al propietario de la misma, cumpliendo con todas las garantías del proceso penal, en lugar de solicitarla a la Autoridad.

Artículo 25. Interacción entre las actuaciones judiciales y las de la Autoridad.

Las autoridades judiciales podrán constituir, si lo estiman necesario, un equipo independiente de expertos y profesionales en el ámbito del transporte de que se trate para que emitan un dictamen técnico sobre el accidente o incidente correspondiente que pueda asistir al juez en la valoración de las responsabilidades penales del accidente.
En el supuesto de que la autoridad judicial solicite la participación de personas adscritas a la Autoridad, se aplicará lo dispuesto en el artículo 27.2 de esta Ley.

Artículo 26. Resolución de conflictos.

1. Los conflictos y controversias que puedan surgir durante el desarrollo de la investigación de un accidente o incidente se resolverán por la autoridad judicial encargada de la investigación judicial.
2. El Ministerio Fiscal velará por la adecuada coordinación entre la investigación judicial y la investigación técnica. A tal efecto, podrá recurrir aquellas resoluciones judiciales que puedan perjudicar la finalidad de la investigación técnica o que, en general, estime contrarias a la normativa sobre seguridad de los respectivos modos de transporte.
3. Sin perjuicio de lo anterior, en caso de que se haya suscrito un convenio para cooperar en el adecuado desarrollo de la actuación de las autoridades intervinientes en la investigación del accidente o incidente de que se trate, los problemas de interpretación y cumplimiento que puedan plantearse se resolverán de acuerdo con los mecanismos de seguimiento, vigilancia y control establecidos en el mismo.

cve: BOCG_D_15_137_1462

Artículo 27. Participación de personas adscritas a la Autoridad en procesos judiciales.

1. En el caso de que un órgano judicial cite a una persona adscrita a la Autoridad para actuar como testigo en un proceso judicial en relación con información que conozca a raíz de sus funciones de investigación, resultará de aplicación lo establecido en el artículo 17 de esta Ley.

2. El personal investigador de la Autoridad no podrá ser requerido por los órganos judiciales para emitir informes periciales sobre accidentes o incidentes sobre los que investigue o haya investigado.

Sección 3.ª Colaboración con otras Autoridades de Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes

Artículo 28. Colaboración con otras Autoridades de Investigación Técnica 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.

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 personas expertas en el equipo de investigación, bajo el control y dirección del investigador o investigadora encargado, y con las facultades previstas en el artículo 8.4 que este determine. Esta participación se podrá formalizar 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 autoridades de otros Estados, así como para la asunción por la Autoridad 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 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. De igual manera, cuando un vehículo esté registrado o mantenido en España y se vea involucrado en un incidente o accidente en otro Estado miembro, la Autoridad colaborará con el organismo competente en la investigación del suceso. La Autoridad compartirá información con los organismos competentes del otro país cuando se produzcan sucesos en las estaciones fronterizas y en las secciones internacionales.

4. En el caso de accidentes o incidentes marítimos, la Autoridad colaborará y prestará la asistencia que le sea requerida en las investigaciones técnicas marítimas que lleven a cabo otros Estados miembros de la Unión Europea.

Cuando en las investigaciones técnicas marítimas participen otros Estados miembros, la Autoridad cooperará para acordar lo antes posible quién asumirá la función de investigador principal. En este supuesto, se comunicarán los representantes acreditados para formar parte del equipo de investigación, y se concertarán los procedimientos de investigación. Los Estados miembros que participen en una investigación en la que España ejerza la función de investigador principal, tendrán los mismos derechos e igual acceso a los testimonios y pruebas, y derecho a que su punto de vista sea tenido en cuenta.

La realización de investigaciones técnicas marítimas paralelas respecto del mismo accidente o incidente marítimo se limitará estrictamente a casos excepcionales, notificándose a la Comisión Europea las razones por las que se realizan.

Cuando se inicie una investigación por un accidente o incidente marítimo en el que se vea implicado un buque de pasaje de transbordo rodado o una nave de pasaje de gran velocidad, en los términos señalados en el artículo 5.2, la Autoridad será responsable de la investigación de seguridad y la coordinación con otros Estados miembros hasta que se disponga de mutuo acuerdo cuál será el Estado investigador principal.

cve: BOCG_D_15_137_1462

La Autoridad colaborará con terceros países que no sean Estados miembros de la Unión Europea en los términos previstos en los Tratados y Convenios internacionales firmados por España, y de acuerdo con lo que se desarrolle reglamentariamente.

5. 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 de la aeronave, Estado de diseño y/o el Estado de fabricación, a los efectos de que estos le comuniquen inmediatamente si tienen o no la intención de nombrar a un representante acreditado de conformidad con las normas internacionales y prácticas recomendadas.

TÍTULO II

Organización y funcionamiento

Artículo 29. 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) La persona que ostente la Presidencia, 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 30. Composición del Consejo.

1. El Consejo estará integrado por la persona que ostente la Presidencia de la Autoridad y seis Consejeros o Consejeras.

En caso de vacante, ausencia o enfermedad de la persona que ostente la Presidencia, le suplirá el Consejero o Consejera de mayor antigüedad y, a igualdad de antigüedad, quien tenga mayor edad.

2. Ejercerá como secretario del Consejo, con voz pero sin voto, la persona que ostente la Secretaría General de la Autoridad, a quien 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 quien se determine reglamentariamente.

Artículo 31. 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 la organización y el funcionamiento de la Autoridad.

cve: BOCG_D_15_137_1462

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

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

En el caso de investigaciones de accidentes graves ocurridos en instalaciones o infraestructuras utilizadas para operaciones relacionadas con la investigación y explotación de 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, en la que podrá proponer al Gobierno y/o a las Cortes Generales iniciativas, acciones y regulaciones para mejorar la seguridad de los modos de transporte ferroviario, marítimo y de aviación civil.

c) Acordar el inicio de una investigación técnica en los términos previstos en el artículo 9.2 de esta Ley.

d) Resolver sobre las solicitudes de divulgación de la información obtenida durante la investigación técnica, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 17 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.

e) Resolver sobre las recusaciones y correcciones disciplinarias de la persona que ostente la Presidencia y de Consejeros o Consejeras y apreciar la incapacidad y el incumplimiento grave de sus funciones.

f) Aprobar el anteproyecto de presupuesto y aprobar las cuentas de la Autoridad, que serán formuladas por la Secretaría General.

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

h) Decidir la suscripción, por la persona que ostente la Presidencia, 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.

i) Elaborar protocolos sobre funcionamiento y metodología de investigación, así como sobre el régimen de formación, de cara a facilitar la homogeneidad de dichas materias entre las distintas Direcciones de investigación técnica, así como un adecuado tratamiento de temas como el análisis de los factores humanos y organizativos, entre otros.

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

Artículo 32. Nombramiento y mandato de la persona que ostente la Presidencia y de los Consejeros y Consejeras.

1. La persona que ostente la Presidencia será nombrada por real decreto del Consejo de Ministros, a propuesta de la persona titular del ministerio competente en materia de transporte ferroviario, marítimo y aviación civil, previa conformidad de la Comisión competente del Congreso de los Diputados.

La persona titular del ministerio competente en materia de transporte ferroviario, marítimo y de aviación civil presentará a la Comisión competente del Congreso de los Diputados la candidatura de una persona de reconocido prestigio y acreditada cualificación profesional en el campo de la seguridad en el transporte, dentro del ámbito de actuación de la Autoridad, con un plazo de antelación de tres meses a la fecha de finalización del mandato de la persona que ostente la Presidencia, 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 requerirá la comparecencia del candidato o candidata con carácter previo a la celebración de la votación sobre la conformidad.

La elección de la persona que vaya a ostentar la Presidencia 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 y Consejeras, previa comparecencia ante la Comisión competente del Congreso de los Diputados, serán nombrados por real decreto del Consejo de Ministros, a propuesta de la persona titular del ministerio competente en materia de transporte ferroviario, marítimo y de aviación civil, entre personas de reconocido prestigio y acreditada cualificación profesional en el ámbito de actuación de la Autoridad, para lo cual se requerirán los conocimientos técnicos, la experiencia profesional y los títulos académicos y profesionales obtenidos relacionados con dicha materia.

cve: BOCG_D_15_137_1462

3. Dos de los Consejeros o Consejeras serán expertos en alguna de las siguientes áreas de conocimiento técnico del sector ferroviario: diseño, construcción y mantenimiento de material rodante; señalización y comunicaciones; infraestructuras ferroviarias; explotación de los servicios ferroviarios; y seguridad en la circulación.

4. Dos de los Consejeros o Consejeras serán expertos en alguna de las siguientes áreas de conocimiento técnico del sector marítimo: diseño, construcción y mantenimiento de buques y sus equipos; marina mercante; actividades náutico-pesqueras; investigación y explotación de hidrocarburos en el medio marino; infraestructuras portuarias; y seguridad operacional.

5. Dos de los Consejeros o Consejeras serán expertos en alguna de las siguientes áreas de conocimiento técnico del sector aéreo: diseño, construcción y mantenimiento de aeronaves; operación de aeronaves; servicios de navegación aérea; infraestructuras aeroportuarias; explotación de servicios aéreos; y seguridad operacional.

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

7. El mandato de los miembros del Consejo será de seis años sin posibilidad de reelección. La renovación de los Consejeros y Consejeras se hará por mitades cada tres años, de modo que, manteniendo su número, ninguno permanezca en su cargo por tiempo superior a seis años, sin perjuicio de lo previsto en la disposición adicional cuarta.

8. Tanto para la elección inicial de los miembros del Consejo como para la renovación parcial de los mismos, el ministerio competente en materia de transporte ferroviario, marítimo y aviación civil abrirá un periodo de consulta pública de 30 días hábiles previa a remitir su propuesta a la Comisión competente del Congreso de los Diputados.

Todas las entidades o instituciones con competencia en la materia que lo estimen pertinente podrán presentar candidatos o candidatas durante el periodo de tiempo que dure la consulta.

Las citadas candidaturas deberán ir acompañadas de una memoria explicativa y del currículo de la persona candidata. No tendrán carácter vinculante, pero serán tomadas en consideración por el órgano competente para efectuar la selección.

Artículo 33. Régimen y estatuto administrativo de la persona que ostente la Presidencia y de los Consejeros y Consejeras.

1. La Presidencia de la Autoridad tendrá rango de Subsecretario, y los Consejeros y Consejeras tendrán la condición de alto cargo de la Administración General del Estado.

La persona que ostente la Presidencia y los Consejeros y Consejeras 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 persona que ostenta la Presidencia o Consejero o Consejera de la Autoridad. Asimismo, no podrán solicitar ni recibir instrucciones de nadie en lo referente a investigaciones en curso.

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

3. 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.

4. La persona que ostente la Presidencia, y los Consejeros y Consejeras no podrán asumir individualmente funciones ejecutivas o de dirección de áreas concretas de la Autoridad que correspondan al personal directivo de la misma.

Artículo 34. 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.

cve: BOCG_D_15_137_1462

c) Por incompatibilidad sobrevenida.
d) Por condena por delito doloso o delito castigado con pena grave.
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 competente en materia de función pública, en lo relativo a las obligaciones 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 por parte del ministerio competente en materia de transporte ferroviario, marítimo y aviación civil en cuanto al resto de obligaciones propias del cargo de miembro del Consejo. Una vez acordada la separación, el Gobierno la pondrá en conocimiento de las Cortes Generales.

2. Si durante el período de duración del mandato de un miembro del Consejo se produjera su cese, el nombramiento del sucesor o sucesora será por el tiempo que restase al sustituido para la terminación de su mandato.

Artículo 35. Funcionamiento del Consejo.

1. Las sesiones del Consejo serán convocadas por la persona que ostente la Presidencia, que fijará el orden del día de los asuntos sometidos a deliberación y acuerdo con la asistencia de la persona que ostente la Secretaría, atendiendo a las peticiones de los Consejeros y Consejeras.
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 de la persona que ostente la Presidencia o la que la sustituya, la persona que ostente la Secretaría o la que la sustituya y tres Consejeros o Consejeras.
3. Los acuerdos se adoptarán por mayoría de votos de los asistentes. En caso de empate, decidirá el voto de la persona que ostente la Presidencia.
En el caso de que el asunto que se someta a aprobación del Consejo sea un informe técnico, todos los miembros del Consejo podrán participar en la deliberación, pero el acuerdo se adoptará con el voto favorable de la persona que ostente la Presidencia y de los dos Consejeros o Consejeras expertos en el ámbito material de la Autoridad a que se refiera el informe. En este caso, el voto de la persona titular de la Presidencia no tendrá carácter dirimente.
4. Los miembros del Consejo no podrán abstenerse en las votaciones, salvo que concurran las causas de abstención y recusación previstas en la sección 4.ª del capítulo II del Título Preliminar de la Ley 40/2015, de 1 de octubre.
5. El régimen de funcionamiento del Consejo se ajustará a lo dispuesto en la sección 3.ª del capítulo II del Título Preliminar de la Ley 40/2015, de 1 de octubre.
6. 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 la persona que ostente la Presidencia de acuerdo con los criterios generales que a tal efecto acuerde el Consejo.
7. A iniciativa de cualquiera de sus miembros, el Consejo podrá acordar la asistencia a sus reuniones de expertos de reconocido prestigio nacional o internacional, así como de víctimas, asociaciones de víctimas y familiares de víctimas, 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.
La persona que ostente la Secretaría del Consejo analizará previamente potenciales conflictos de interés de estas personas, conforme al procedimiento previsto en el Código de Conducta para el personal de la Autoridad **que eventualmente se apruebe** y de otras personas participantes en las investigaciones llevadas a cabo por esta.

Artículo 36. Funciones de la persona que ostente la Presidencia de la Autoridad.

1. La persona que ostente la Presidencia de la Autoridad desempeñará las funciones inherentes a su condición de titular de la Presidencia del Consejo como órgano colegiado.

cve: BOCG_D_15_137_1462

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 la Autoridad y el cumplimiento de las funciones que ésta tiene encomendadas.
c) Nombrar y acordar el cese del personal directivo de la Autoridad, de conformidad con lo previsto en los artículos 37 y 38.
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.
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 requerida o 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 en nombre de la Autoridad en el ámbito de competencias de esta.
l) Informar a la autoridad y policía judicial competente cuando, durante el transcurso de la investigación, se tenga conocimiento o sospecha de la comisión de un acto en el accidente o incidente que pudiera constituir un ilícito penal.

CAPÍTULO II

Órganos directivos

Artículo 37. Direcciones de investigación técnica.

1. Las Direcciones de investigación técnica especializadas por cada modo de transporte son los órganos encargados de realizar la investigación técnica de los accidentes e incidentes previstos en esta Ley. Su rango orgánico se establecerá en el Estatuto orgánico de la Autoridad.
2. Las personas titulares de las Direcciones de investigación técnica se seleccionarán mediante convocatoria pública y concurrencia competitiva con base en los principios de igualdad, mérito y capacidad. 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 o investigadora encargado y al equipo de investigación de cada accidente o incidente.
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 de accidentes graves ocurridos en instalaciones o infraestructuras utilizadas para operaciones relacionadas con la investigación y explotación de 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,

cve: BOCG_D_15_137_1462

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 a la persona que ostente la Presidencia, en el ámbito material propio de la Dirección de investigación cuya titularidad ostente.

Artículo 38. 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. Su rango orgánico se establecerá en el Estatuto orgánico de la Autoridad.

2. La persona titular de la Secretaría General se seleccionará mediante convocatoria pública y concurrencia competitiva con base en los principios de igualdad, mérito y capacidad. Le corresponde el ejercicio ordinario de las siguientes funciones, bajo la superior autoridad de la persona que ostente la Presidencia:

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 o Presidenta.
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.
h) La provisión de los servicios informáticos necesarios para el funcionamiento de la Autoridad, sin perjuicio de las competencias del ministerio u organismo público responsable en materia de administración digital.
i) La elaboración y elevación al Consejo para su aprobación de informes estadísticos sobre accidentes e incidentes investigados por la Autoridad, para el análisis de tendencias y cuestiones de seguridad emergentes por las Direcciones de investigación técnica.
j) El asesoramiento jurídico al resto de los órganos de la Autoridad.
k) Las relaciones con los Tribunales de Justicia y con el Ministerio Fiscal, salvo las que correspondan directamente a la persona que ostente la Presidencia.
l) La propuesta de resolución de los recursos administrativos y las reclamaciones de responsabilidad patrimonial que se formulen en relación con la actuación de la Autoridad.
m) La llevanza del Registro de Recomendaciones de Seguridad y del seguimiento del cumplimiento de las mismas.
n) La secretaría del Consejo.
ñ) La elaboración del borrador de Memoria anual de la Autoridad.
o) La coordinación y enlace con las autoridades autonómicas competentes en materia de transporte en los supuestos de investigación técnica de accidentes e incidentes previstos en la disposición adicional quinta de esta Ley, a los efectos de compartir y reportar el estado de la **investigación.**

TÍTULO III

Régimen de contratación, financiación, presupuestación y control

Artículo 39. Régimen de contratación.

La Autoridad ajustará su régimen de contratación a lo dispuesto en la legislación vigente sobre contratación del sector público, siendo la persona que ostente la Presidencia su órgano de contratación.

cve: BOCG_D_15_137_1462

Artículo 40. 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.

Artículo 41. Presupuesto, régimen de contabilidad y control económico y financiero.

1. La Autoridad elaborará y aprobará anualmente un anteproyecto de presupuesto, cuyos créditos tendrán carácter limitativo, y lo remitirá al ministerio competente en materia de hacienda a través del ministerio competente en materia de transporte ferroviario, marítimo y aviación civil para su posterior tramitación de acuerdo con lo previsto en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria.
2. El régimen de especificaciones y modificaciones de los créditos de dicho presupuesto será el establecido en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, para los presupuestos de los Organismos Autónomos.
3. Corresponde a la persona que ostente la Presidencia aprobar los gastos, ordenar los pagos y efectuar la rendición de cuentas del organismo de conformidad con lo dispuesto en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre.
4. La Autoridad formulará y rendirá sus cuentas de acuerdo con la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, y las normas y principios de contabilidad recogidos en el Plan General de Contabilidad Pública y sus normas de desarrollo.
5. Sin perjuicio de las competencias atribuidas al Tribunal de Cuentas por su Ley Orgánica, la gestión económico-financiera de la Autoridad estará sometida al control de la Intervención General de la Administración del Estado en los términos que establece la Ley 47/2003, de 26 de noviembre. El control financiero permanente se realizará por la Intervención Delegada en la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil, que tendrá rango de Subdirección General, bajo la dependencia orgánica y funcional de la Intervención General de la Administración del Estado.

Disposición adicional primera. Extinción de órganos.

1. La constitución de la Autoridad implicará la extinción de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos y la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil.
2. Sin perjuicio de lo establecido en esta Ley, las referencias que la legislación vigente contiene relativas 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 de esta disposición adicional 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 mujeres y hombres.

Los nombramientos realizados con base en 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.

cve: BOCG_D_15_137_1462

Disposición adicional tercera. Normativa sobre protección de datos de carácter personal.

La Autoridad garantizará, en todo caso, que el tratamiento de la información en el marco de las investigaciones técnicas se realice de acuerdo con lo previsto en el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y el Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de sus datos personales y a la libre circulación de estos datos, en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de protección de datos personales y garantía de los derechos digitales, y en el resto de la normativa sobre protección de datos de carácter personal.

Las eventuales cesiones de información para fines distintos de los de la investigación técnica se realizarán igualmente de acuerdo con la normativa citada en el párrafo anterior, debiendo la Autoridad en estos casos realizar un análisis previo de los riesgos que dichas cesiones pueden suponer para la protección de datos de carácter personal, que le permita decidir sobre la necesidad de facilitar datos personales en la cesión de información y ponderar la conveniencia de disociación de los mismos. En caso de determinarse la necesidad de facilitarlos, la cesión conllevará una mención expresa, como garantía específica, a la prohibición de su comunicación ulterior, salvo en aquellos casos en los que resulte necesaria para el ejercicio de derechos individuales.

Disposición adicional cuarta. Reducción del mandato de la mitad de los Consejeros o Consejeras de la Autoridad en su composición inicial.

Para dar cumplimiento a las previsiones del artículo 32.7 que establece la renovación por mitades cada tres años de los Consejeros o Consejeras, en la sesión constitutiva de la Autoridad se llevará a cabo un sorteo que determinará los tres Consejeros o Consejeras cuyo mandato tendrá una duración únicamente de tres años en lugar de los seis previstos con carácter general.

Disposición adicional quinta. Investigación técnica de accidentes e incidentes en ámbitos competenciales de las Comunidades Autónomas.

En el supuesto de accidentes e incidentes en los modos de transporte ferroviario, marítimo y de aviación civil cuya investigación técnica sea competencia de las comunidades autónomas y que se encuentren sometidos a la obligación de investigar de acuerdo con la normativa comunitaria aplicable sobre investigación técnica de accidentes e incidentes, la Autoridad atenderá la solicitud de investigación que, en su caso, le formule la comunidad autónoma competente. En el caso de que un accidente o incidente se investigue en el ámbito de una comunidad autónoma con competencias en transportes, se establecerá desde el inicio del procedimiento de investigación un mecanismo permanente de enlace, notificación y coordinación entre la Autoridad y la comunidad autónoma correspondiente a los efectos de compartir y reportar el estado de la investigación.

Disposición adicional sexta. Colaboración con policías autonómicas.

Para el ejercicio de las funciones de colaboración y asistencia al personal investigador que se prevén en la ley por parte de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, se tendrán en cuenta las competencias de cada Cuerpo en cada uno de los territorios, correspondiendo a los Cuerpos de Policía dependientes de las comunidades autónomas aquellas que tengan legalmente atribuidas.

Disposición adicional séptima. Unidad de apoyo técnico.

En el estatuto orgánico de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil, se creará una Unidad de apoyo técnico, con el nivel que se determine en la relación de puestos de trabajo, que garantice el soporte y asistencia técnica a las Direcciones de investigación técnica que se contemplan en el artículo 29 de esta Ley.

cve: BOCG_D_15_137_1462

Disposición adicional octava. Protocolos de asistencia a las víctimas.

Sin perjuicio de las competencias atribuidas a la **Unidad de asistencia familiar** en materia de información a las víctimas, sus familiares y las asociaciones **de víctimas, el ministerio** competente en materia de transporte ferroviario, marítimo y de aviación civil, elaborará los protocolos que aseguren una adecuada asistencia a las víctimas y a sus familiares tras el accidente o incidente de que se trate.

Disposición adicional novena (nueva). Unidad de asistencia familiar.

En el Estatuto orgánico de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil, se creará una Unidad de asistencia familiar, dependiente directamente de la Presidencia de la Autoridad con el nivel que se determine en la relación de puestos de trabajo, para atender las necesidades de las víctimas y de sus familiares a raíz del accidente o incidente de que se trate.

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 esta Ley**, 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.

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) De la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, queda derogado:

1.º El capítulo II del título II.

2.º El párrafo segundo del apartado 1, la letra b) y la expresión «o en la investigación del accidente» de la letra c) del apartado 2, y las expresiones «según corresponda» y «o de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil» del apartado 4, del artículo 18.

3.º El párrafo segundo de la letra a) del apartado 1, y el apartado 2, del artículo 19.

4.º La disposición adicional novena.

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.

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

Uno. Se modifica el artículo 11, apartado 3, que pasa a quedar redactado en los siguientes términos:

«3. En todo caso, quedarán obligados por el Programa los organismos, órganos, entes y entidades, del sector público civil y militar, con competencias en materia de control o supervisión sobre la seguridad operacional de la aviación civil o que incidan en ella, debiendo concretarse reglamentariamente los mecanismos de coordinación entre ellos.

cve: BOCG_D_15_137_1462

Así mismo, se integra en el Programa la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil de acuerdo con el régimen jurídico establecido en su ley de creación, en especial en relación con el régimen de la información de la investigación, al que no resultará aplicable lo dispuesto en los artículos 18 y 19 de esta Ley.»

Dos. La Disposición adicional decimosexta queda modificada de la siguiente manera:

«Disposición adicional decimosexta. Tasa de seguridad aérea.

1. Se crea la tasa de seguridad aérea que se regirá por esta Ley y por las demás fuentes normativas que para las tasas se establecen en la Ley 8/1989, de 13 de abril de Tasas y Precios Públicos.

2. Constituye el hecho imponible de la tasa de seguridad aérea la realización por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de actividades y la prestación de servicios de supervisión e inspección en materia de seguridad aérea.

También constituye 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 e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil.

3. Estarán obligados al pago de la tasa, en su condición de sujetos pasivos contribuyentes, los pasajeros de salida que embarquen en los aeropuertos españoles, independientemente de las etapas posteriores intermedias que pueda realizar el vuelo y el destino del mismo. A estos efectos, tendrán la consideración de pasajeros aquellas personas que sean transportadas en calidad de viajeros como consecuencia de un contrato de transporte o de arrendamiento. Serán sujetos pasivos sustitutos, el particular, Administraciones, organismos o compañía aérea transportista, con quien el pasajero hubiera contratado el transporte o arrendamiento.

4. La tasa no se aplicará al transporte de viajeros en aeronaves de Estado españolas o al servicio de las Comunidades Autónomas y otras Entidades Locales, siempre y cuando realicen servicios públicos no comerciales, o en aeronaves de Estado extranjeras, en el caso de que los Estados a que pertenezcan concedan análoga exención a las aeronaves de Estado españolas.

5. La tasa no se exigirá al transporte de viajeros cuando éstos hubiesen adquirido el título de transporte en fecha anterior a la entrada en vigor de dicha tasa, con independencia de la fecha en que se realice dicho transporte.

6. La tasa se devengará en el momento del embarque del pasajero y se liquidará por la compañía aérea, en tanto que 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 e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil, dentro de los primeros diez días de cada mes con referencia a los devengos producidos en el mes anterior.

7. El gestor aeroportuario liquidará en nombre de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil la tasa de seguridad aérea a las compañías aéreas. 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 e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil, el gestor aeroportuario realizará una liquidación con las cantidades percibidas por esta tasa 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 e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil relacionados con la tasa de seguridad aérea 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 de seguridad aérea devengadas en el

cve: BOCG_D_15_137_1462

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, los posibles recargos ejecutivos gestionados por el gestor aeroportuario y efectivamente cobrados, que son 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 e Incidentes ferroviario, marítimo y de aviación civil 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.

8. La cuantía de esta tasa será de 0,63 euros por pasajero de salida.

9. Se aplicará a la cuantía de esta tasa las reducciones previstas en el artículo 78.3 para la prestación patrimonial pública de seguridad aeroportuaria devengada en los aeropuertos de las Islas Canarias, Illes Balears, Ceuta y Melilla.

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 e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil, con la colaboración del gestor aeroportuario en los términos establecidos en el apartado 7.

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 e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil según el siguiente criterio de reparto:

a) El 97,697 % corresponderá a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

b) El 2,303 % corresponderá a la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil.»

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. Se modifica el punto 2 del artículo 82, que queda redactado en los términos siguientes:

«2. El vencimiento del plazo de la concesión deberá coincidir con el de la autorización de actividad o el de la licencia de prestación del servicio, y será improrrogable salvo en los siguientes supuestos:

a) Cuando en el título de otorgamiento se haya previsto expresamente la posibilidad de una o varias prórrogas, en cuyo caso, a petición del titular y a juicio de la Autoridad Portuaria, podrá ser prorrogado, sin que el plazo inicial unido al de las prórrogas pueda superar el plazo máximo de 50 años.

La suma de los plazos de las prórrogas que se otorguen en este supuesto no podrá ser superior a la mitad del plazo inicial.

En las concesiones que tengan como objeto la prestación de servicios portuarios, la suma del plazo inicial previsto en la concesión y el de las prórrogas no podrá exceder del establecido en el artículo 114.1 que le sea de aplicación en aquellos supuestos en los que el número de prestadores del servicio haya sido limitado.

b) Cuando en el título de otorgamiento no se haya previsto la posibilidad de prórroga, o habiéndose previsto se hayan agotado las posibilidades contempladas en el mismo, pero el concesionario lleve a cabo una inversión relevante no prevista inicialmente en la concesión y que haya sido autorizada por la Autoridad Portuaria, tanto en la concesión como, en su caso, en la concesión modificada por ampliación de su superficie siempre que formen una unidad de explotación y que, a juicio de la Autoridad Portuaria, sea de interés para mejorar la productividad,

cve: BOCG_D_15_137_1462

la eficiencia energética o la calidad ambiental de las operaciones portuarias, o suponga la introducción de nuevas tecnologías o procesos que incrementen su competitividad y que, en todo caso, sea superior al 20 por ciento del valor actualizado de la inversión inicialmente prevista en el título concesional, el plazo de vencimiento podrá ser prorrogado, no pudiendo superar en total el plazo máximo de 50 años.

El plazo de cada una de las prórrogas que se otorguen en este supuesto no podrá ser superior a la mitad del plazo inicial y la suma de los plazos de estas no podrá ser superior a una vez y media el plazo inicial de la concesión.

La prórroga de la concesión determinará la modificación de las condiciones de la misma, que deberán ser aceptadas por el concesionario con anterioridad a la resolución de otorgamiento de la prórroga.

c) Excepcionalmente, la Autoridad Portuaria, previo informe vinculante de Puertos del Estado, podrá autorizar prórrogas no previstas en el título concesional que, unidas a las anteriormente otorgadas y al plazo inicial, superen en total el plazo de 50 años o que, no superando este plazo, la suma de las prórrogas ya otorgadas supere una vez y media el plazo inicial, en aquellas concesiones que sean de interés estratégico o relevante para el puerto o para el desarrollo económico de su zona de influencia, o supongan el mantenimiento en el puerto de la competencia en el mercado de los servicios portuarios, cuando el concesionario se comprometa a llevar a cabo:

— una nueva inversión adicional que suponga una mejora de la eficacia global y de la competitividad de la actividad desarrollada, en los términos señalados en la letra b) anterior, y/o

— una contribución económica, que no tendrá naturaleza tributaria. Esta contribución económica estará destinada a la financiación de alguno de los siguientes supuestos, para mejorar la posición competitiva de los puertos en su área de influencia y la intermodalidad en el transporte de mercancías:

• Construcción o mejora de infraestructura portuaria básica, consistente en obras de abrigo, dragados, obras de atraque y explanadas.

• Construcción o mejora de infraestructuras e instalaciones básicas para el suministro de combustibles alternativos o de electricidad a los buques durante su estancia en el puerto.

• Infraestructuras de conexión terrestre entre las redes generales de transporte de uso común y las vigentes zonas de servicio de los puertos o los puertos secos en cuya titularidad participe un organismo público portuario.

• Adaptación de las infraestructuras en la red general ferroviaria de uso común para operar trenes de al menos 750 m de longitud.

• Mejora de las redes generales de transporte de uso común, a los efectos de potenciar la competitividad del transporte intermodal y el transporte ferroviario de mercancías.

En caso de que se comprometa una contribución económica, se incluirá en la concesión modificada y deberá satisfacerse en su totalidad en el plazo máximo de seis meses desde el otorgamiento de la prórroga de la concesión y, en todo caso, antes de la entrada en vigor de la prórroga, si ésta tuviera lugar en un plazo inferior a seis meses.

En caso de que la contribución económica comprometida no se satisfaga en plazo en su totalidad, no adquirirá eficacia la prórroga otorgada y se extinguirá la concesión por la finalización de su plazo.

La nueva inversión adicional, la contribución económica comprometida o la suma de ambas, deberá ser superior al 50 por ciento del valor actualizado de la inversión inicialmente prevista en el título concesional, sin incluir las inversiones comprometidas en reposición.

En caso de que se otorguen prórrogas de este supuesto, el plazo de todas las prórrogas otorgadas unido al plazo inicial no podrá superar, en ningún caso, los 75 años.

En todos los supuestos será necesario que el concesionario se encuentre al corriente del cumplimiento de las obligaciones derivadas de la concesión.»

Dos. La letra b) del artículo 169, queda redactada como sigue:

«b) La Cruz Roja Española del Mar respecto a las actividades propias que tiene encomendadas esta institución, y otras entidades de carácter humanitario, sin fines lucrativos y legalmente

cve: BOCG_D_15_137_1462

constituidas, cuya actividad esté exclusivamente vinculada con la atención a tripulantes y pasajeros o con la atención sanitaria gratuita, que por necesidades de funcionamiento deban situarse en el dominio público portuario, previa solicitud de la exención a la Autoridad Portuaria.»

Tres. El artículo 237, queda redactado como sigue:

«Artículo 237. Hecho imponible.

El hecho imponible de la tasa consiste en la utilización del servicio de señalización marítima definido en el artículo 137 de esta Ley.

También constituye el hecho imponible de dicha tasa la realización de actividades de investigación técnica de accidentes e incidentes marítimos que desarrolla la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil.»

Cuatro. 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 a la actividad investigadora de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil (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.»

Cinco. El artículo 241 bis, 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 e incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil.

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 e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil. De la cantidad efectivamente recaudada por cada Autoridad Portuaria de acuerdo con el artículo 241 de esta Ley, y con periodicidad trimestral, el 97,697 % será ingresada a SASEMAR y el restante 2,303 % a la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil. 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.»

Seis. Se añade una disposición adicional trigésima séptima con el siguiente contenido:

«Disposición adicional trigésima séptima. Incorporación de cláusulas de extinción del contrato de trabajo por cumplimiento de la edad de jubilación en el ámbito funcional de los estibadores portuarios.

Los convenios colectivos de ámbito estatal que afecten al ámbito funcional de los estibadores portuarios, en la unidad de negociación establecida en el artículo 83.3 del Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, podrán establecer cláusulas, con el objetivo coherente de política

cve: BOCG_D_15_137_1462

de empleo mediante el relevo generacional, que posibiliten la extinción del contrato de trabajo por el cumplimiento por la persona trabajadora afectada de una edad igual o superior a la de la jubilación ordinaria, computándose, a tales efectos, los coeficientes reductores de la edad de jubilación establecidos en el Real Decreto 1311/2007, de 5 de octubre, por el que se establecen nuevos criterios para determinar la pensión de jubilación del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, y siempre que la persona trabajadora afectada por la extinción del contrato de trabajo reúna los requisitos exigidos por la normativa de Seguridad Social para tener derecho al cien por ciento de la pensión ordinaria de jubilación en su modalidad contributiva, con excepción del cumplimiento por el trabajador de una edad igual o superior a 68 años.

Para las personas afectadas que su vida laboral no sea en su totalidad en la estiba, se buscarán fórmulas para que no salgan perjudicados en la cuantía de la pensión como consecuencia de la jubilación forzosa.

La anterior extinción contractual está condicionada a la contratación indefinida y a tiempo completo de, al menos, una persona trabajadora que reúna el requisito de capacitación para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías establecido en el artículo 3 del Real Decreto Ley 8/2017, de 12 de mayo, y cuente con la experiencia y formación necesarias que convencionalmente se establezcan para la contratación por dicho motivo, así como estableciéndose la preferencia de las mujeres que cumplan con dichas condiciones.

Asimismo, y complementariamente a la señalada preferencia, los agentes sociales del sector, en colaboración con las administraciones públicas correspondientes, desarrollarán e implantarán en el mismo las medidas tendentes para continuar con la progresiva incorporación de la mujer en el servicio portuario de manipulación de mercancías.»

Siete. Se añade una disposición transitoria, la undécima, que queda redactada como sigue:

«Disposición transitoria undécima. Régimen transitorio aplicable a los títulos concesionales otorgados y a los expedientes de prórroga del plazo concesional.

La modificación del artículo 82.2 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobada por la Ley de creación de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil, será de aplicación a las concesiones vigentes, independientemente de la fecha en la que se otorgaron, y a los expedientes de prórroga del plazo concesional que se hallen en tramitación a la fecha de entrada en vigor de esa Ley.»

Disposición final tercera. Modificación de la 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 segundo párrafo en el apartado 1 del artículo 88, que queda redactado como sigue:

«1. Constituye el hecho imponible de la tasa la realización por parte de la Agencia Estatal de la Seguridad Ferroviaria de actividades y la prestación de servicios de supervisión e inspección en materia de seguridad ferroviaria.

También constituye 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 e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil.»

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

«Artículo 91. Gestión y afectación.

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

cve: BOCG_D_15_137_1462

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 e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil, 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 2,303 % de los importes recaudados el mes anterior 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 e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil.»

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 transporte aéreo; 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 y, por último, al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.25.ª 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 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 e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 1.6, 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.

En dicho real decreto se establecerá, asimismo, la regulación de los créditos presupuestarios que financiarán la actividad de la Autoridad hasta que ésta cuente con un presupuesto propio.

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» salvo las disposiciones finales primera, segunda y tercera, en lo relativo a las tasas con las que se financia la Autoridad, que entrarán en vigor al día siguiente de la efectiva constitución de la Autoridad de acuerdo con lo previsto en la disposición final sexta.

cve: BOCG_D_15_137_1462