

I. DISPOSICIONS GENERALS

CAP DE L'ESTAT

15937 *Llei 2/2024, d'1 d'agost, de creació de l'Autoritat Administrativa Independent per a la Investigació Tècnica d'Accidents i Incidents Ferroviaris, Marítims i d'Aviació Civil.*

FELIPE VI

REI D'ESPANYA

A tots els qui vegeu i entengueu aquesta Llei.

Sapigueu: Que les Corts Generals han aprovat la Llei següent i jo la sanciono:

PREÀMBUL

I

L'evolució de l'ordenament jurídic espanyol en l'àmbit de la investigació tècnica dels accidents i incidents en el transport ferroviari, marítim i d'aviació civil ha estat marcada en tot moment pel reforç progressiu de la independència dels òrgans administratius competents per a la seva realització, en consonància amb una evolució en sentit idèntic de la normativa europea i internacional sobre la matèria.

En primer lloc, pel que fa a l'àmbit del transport ferroviari, la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari (actualment derogada), en la recerca de més seguretat jurídica per a les persones usuàries del transport ferroviari, va donar un primer pas cap a la independència de la investigació tècnica dels accidents ja que, tot i que en principi atribuïa al llavors Ministeri de Foment la competència d'investigació d'aquells en què hi hagués víctimes mortals, va habilitar la possibilitat de crear un òrgan administratiu ad hoc competent sobre la matèria en cas que ho establís la normativa de la UE.

Molt poc després de l'aprovació de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, es va concretar el manament comunitari relatiu a l'existència d'un òrgan administratiu específic amb competències per a la investigació tècnica dels accidents i incidents ferroviaris. Així, d'acord amb l'article 21 de la Directiva 2004/49/CE, de 29 d'abril de 2004, sobre la seguretat dels ferrocarrils comunitaris, i per la qual es modifiquen la Directiva 95/18/CE del Consell, sobre concessió de llicències a les empreses ferroviàries, i la Directiva 2001/14/CE relativa a l'adjudicació de capacitat de la infraestructura ferroviària, aplicació de cànons per la seva utilització i certificació de seguretat, anomenada comunament Directiva de seguretat, cada Estat membre ha de vetllar perquè les investigacions esmentades les dugui a terme un organisme permanent i independent, en la seva organització, estructura jurídica i capacitat decisòria, de qualsevol administrador de la infraestructura, empresa ferroviària, organisme de tarifació, organisme d'adjudicació i organisme notificat i de qualsevol part amb interessos que puguin entrar en conflicte amb la comesa confiada a l'organisme d'investigació, així com funcionalment independent de l'autoritat responsable de la seguretat i de qualsevol regulador dels ferrocarrils.

En transposició de l'article 21 esmentat, i a l'empara de l'habilitació legal donada sobre la matèria per la Llei 39/2003, de 17 de novembre, el Reglament sobre seguretat en la circulació de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, aprovat pel Reial decret 810/2007, de 22 de juny, va dedicar el títol III (actualment derogat) a la investigació dels accidents i incidents ferroviaris, i va establir a l'article 21 la competència de la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris (CIAF), creada per la mateixa norma, per a la investigació tècnica dels accidents ferroviaris greus que es produïssin

sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General, així com la investigació en aquesta dels altres accidents i incidents ferroviaris quan així ho considerés. En els seus inicis, el seu àmbit d'actuació, d'acord amb la normativa vigent en aquell moment, era la investigació de tots aquells accidents en què es produís almenys una víctima mortal. Posteriorment, la seva competència va evolucionar també cap a la investigació tècnica de tots els successos dels quals es poguessin extreure ensenyaments rellevants per millorar la seguretat ferroviària.

El desplegament reglamentari de les previsions en matèria d'investigació d'accidents i incidents ferroviaris es va separar del Reglament sobre seguretat en la circulació de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, amb l'aprovació del Reial decret 623/2014, de 18 de juliol, pel qual es regula la investigació dels accidents i incidents ferroviaris i la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris, l'objecte i finalitat del qual se centren en exclusiva en aquesta matèria.

Finalment, l'existència de la CIAF va quedar establerta en el nostre ordenament amb norma de rang legal a la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, que assumeix la definició ja donada en el Reial decret 810/2007, de 22 de juny, si bé amb una ampliació quant a les investigacions que la Comissió pot dur a terme potestativament, que ja no queden restringides a accidents greus que es produeixin a la Xarxa Ferroviària d'Interès General sinó que s'estenen, en general, a qualsevol accident ferroviari que la CIAF consideri oportú investigar per la seva repercussió potencial en la seguretat de la circulació ferroviària. D'altra banda, la Llei consolida la independència funcional de la CIAF i en regula, entre altres aspectes, la composició, i eleva a norma amb rang de llei la previsió d'intervenció del Congrés dels Diputats en el nomenament dels seus membres.

En segon lloc, pel que fa a la investigació d'accidents i incidents marítims, l'existència de la Comissió permanent d'investigació d'accidents i incidents marítims (CIAIM) té l'origen en la Convenció de les Nacions Unides sobre el Dret del Mar (Montego Bay, Jamaica, 1982), ratificada per Espanya el 15 de gener de 1997. Així, l'article 94 de la Convenció insta els estats a investigar qualsevol accident marítim o qualsevol incident de navegació en alta mar en el qual s'hagi vist implicat un vaixell que enarbori el seu pavelló i en el qual hagin perdut la vida o patit ferides greus persones nacionals d'un altre Estat o s'hagin ocasionat danys greus als vaixells, a les instal·lacions d'un altre Estat o al medi marí.

D'altra banda, la regla 21 del capítol I de l'annex del Conveni internacional per a la seguretat de la vida humana al mar (SOLAS), de 1974, ratificat per Espanya el 16 d'agost de 1978, i l'article 12 del Conveni internacional per prevenir la contaminació pels vaixells (MARPOL), 1973/78, ratificat per Espanya el 22 de juny de 1984, obliguen les administracions dels estats part a investigar tot accident patit per qualsevol vaixell amb dret a enarborar el seu pavelló i subjecte a les disposicions del mateix conveni, sempre que aquesta investigació pugui contribuir a la introducció de canvis en les regles que s'hi contenen. A les normes anteriors s'hi han unit posteriorment diferents resolucions sobre la matèria de l'Assemblea de l'Organització Marítima Internacional (OMI), així com la normativa aprovada per la Unió Europea.

Pel que fa a l'ordenament nacional, l'existència d'un òrgan ad hoc dedicat a la investigació tècnica d'accidents marítims es remunta a l'any 1988, quan es va aprovar l'Ordre del ministre de Transports, Turisme i Comunicacions de 14 d'abril de 1988, per la qual es crea la Comissió Permanent d'Investigació de Sinistres Marítims, ja extinta, a la qual es va encarregar la investigació dels sinistres en què concorreguessin circumstàncies d'una gravetat especial que aconsellessin la seva cooperació tècnica per a la instrucció dels expedients sobre accidents tramitats per la Direcció General de la Marina Mercant.

La creació d'aquesta Comissió va respondre, d'acord amb la part expositiva de la mateixa ordre ministerial, tant al compliment dels compromisos internacionals d'Espanya sobre la matèria com al fet que, ja el 1988, «la creixent complexitat tècnica de la navegació i dels vaixells de la marina civil, així com la cada cop més gran gamma i

quantia de productes transportats per mar que suposen una amenaça contaminant per al medi marí, aconsellen l'establiment d'un òrgan col·legiat d'investigació capaç de determinar, amb la màxima garantia possible, les causes dels sinistres marítims més importants produïts no tan sols en els vaixells de la nostra flota, sinó en tots aquells que puguin suposar o suposin un risc greu de contaminació per al nostre domini públic maritimoterrestre».

Si bé la norma de 1988 i les que posteriorment la van reformar o van derogar determinaven l'adscripció orgànica de la Comissió a diferents òrgans de l'Estat amb competència en matèria de marina mercant, només a l'efecte de dotació de mitjans, aquestes normes establien un sistema de nomenament de membres de la Comissió «per raó de càrrec», i les persones designades eren funcionàries de l'Administració de l'Estat amb diferents responsabilitats en l'àmbit de la marina mercant. D'altra banda, la normativa no establia expressament la independència funcional de l'òrgan col·legiat enfront de la seva Administració d'adscripció, o enfront de qualsevol altre actor del sector marítim.

El Reial decret 862/2008, de 23 de maig, pel qual es regula la investigació dels accidents i incidents marítims i la Comissió permanent d'investigació d'accidents i incidents marítims, va determinar per primera vegada de forma expressa aquesta independència funcional i va establir un sistema de nomenament de membres del Ple de la Comissió més coincident amb aquesta independència. L'existència de la CIAIM i la seva adscripció orgànica al llavors Ministeri de Foment es va consagrar amb rang legal en el text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2011, de 5 de setembre, que en l'article 265 va establir també la seva independència funcional de les autoritats marítimes, portuàries, de costes o de qualsevol altra amb interessos que puguin entrar en conflicte.

El precepte legal el va desplegar posteriorment el Reial decret 800/2011, de 10 de juny, pel qual es regula la investigació dels accidents i incidents marítims i la Comissió permanent d'investigació d'accidents i incidents marítims, en el qual la independència de la CIAIM és reforçada en preveure's, junt amb la independència funcional ja esmentada, que el nomenament del Ple es faci entre persones de prestigi reconegut i competència professional en el sector marítim, una vegada escoltades les propostes dels organismes i les associacions professionals del sector.

En tercer lloc, en l'àmbit de l'aviació civil, l'existència de la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil (CIAIAC) data de 1974, quan es va crear per mitjà del Decret 959/1974, de 28 de març, sobre investigació i informe dels accidents d'aviació civil, que va instaurar un procediment complet per esbrinar des d'un punt de vista exclusivament tècnic les causes dels accidents i formular recomanacions per millorar la seguretat de la navegació aèria.

Posteriorment, el Reial decret 389/1998, de 13 de març, sobre investigació dels accidents i incidents d'aviació civil, va derogar el Decret 959/1974, de 28 de març, i va ser l'instrument que va transposar al nostre ordenament la Directiva 94/56/CE, de 21 de novembre, per la qual s'estableixen els principis fonamentals que regeixen la investigació dels accidents i incidents d'aviació civil, d'acord amb l'annex 13 del Conveni d'aviació civil internacional, elaborat a Chicago, el 7 de desembre de 1944, annex avui vigent en la seva dotzena revisió, que data de juliol de 2020, sota el títol «Investigació d'accidents i incidents d'aviació».

Tanmateix, no va ser fins que es va aprovar la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria, quan es va consagrar amb rang legal l'existència de la Comissió i es va reforçar la seva independència enfront de l'Administració General de l'Estat, i es van establir límits en el sistema de designació i nomenament dels membres del seu ple.

Igualment, com que aquesta Llei va regular el règim jurídic aplicable a les investigacions tècniques d'aquesta Comissió, es va fer un pas fonamental en orientar-les a la determinació de les causes dels successos investigats per millorar la seguretat en el transport i no a la determinació de la culpa o responsabilitat, que pertany a altres àmbits d'investigació i competeix a altres poders de l'Estat. Sense perjudici d'això, la

Llei 21/2003, de 7 de juliol, també va regular, en els preceptes relatius a la cessió de dades, un règim específic per atendre els requeriments judicials de la investigació en l'àmbit penal, d'eventuals comissions parlamentàries d'investigació o d'altres organismes d'investigació tècnica d'accidents i incidents.

A la vista dels antecedents normatius i orgànics en els àmbits ferroviari, marítim i d'aviació civil, l'evolució dels quals s'acaba de resumir en els paràgrafs anteriors i enfront de l'estructura fragmentada descrita, aquesta Llei crea un organisme únic multimodal que assumeix les competències d'investigació tècnica d'accidents ferroviaris, marítics i d'aviació civil, fins ara atribuïdes a les tres comissions adscrites al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

Aquest únic organisme ha de facilitar l'aprofitament de les economies d'escala, com a conseqüència de l'optimització d'estructures organitzatives i de recursos que subjau a la creació d'un organisme multimodal únic on actualment hi ha tres comissions d'investigació diferenciades, encara que amb metodologies i procediments d'investigació tècnica semblants. Aquesta optimització no és obstacle per garantir la necessària especialització tècnica i procedimental, mitjançant l'existència de tres direccions d'investigació tècnica especialitzades en cadascun dels modes de transport. A més, l'Autoritat ha de fomentar, mantenir-se al dia i utilitzar enfocaments contemporanis dins del repertori de metodologies d'investigació.

L'organisme es crea com a autoritat administrativa independent, de les que preveu l'article 109 de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic. El reforç de la seva independència per al desplegament de les obligacions en matèria d'investigació tècnica d'accidents i incidents en els modes de transports ferroviari, marítim i d'aviació civil, a l'efecte de la millora de la seva seguretat, no tan sols deriva de la forma jurídica triada per a aquest, sinó també de la modificació del sistema de designació de la persona que exerceixi la Presidència i dels consellers i conselleres, a diferència del règim de designació de les persones que integren els plens dels òrgans administratius precedents.

Així, la persona que exerceixi la Presidència s'ha de nomenar mitjançant un reial decret del Consell de Ministres, amb la conformitat prèvia de la comissió competent del Congrés dels Diputats. S'ha de recordar que en l'esquema precedent no es preveia cap paper de les Corts Generals en la designació d'aquella ni en la dels vocals del Ple de la CIAIM i, en el cas de la CIAIAC i la CIAF, el paper del legislatiu es reduïa pràcticament a la possibilitat de vetar el candidat proposat per a la Presidència per la persona titular del ministeri competent en matèria de transport ferroviari, marítim i d'aviació civil a qui li corresponien igualment els nomenaments dels membres dels plens de les tres comissions.

El reforç del paper de les Corts Generals i, amb això, de la independència de la nova Autoritat enfront de l'Administració General de l'Estat, a la qual s'adscriu, deriva també de la capacitat de veto per part de la comissió parlamentària competent respecte als candidats a conseller o consellera de l'Autoritat, enfront del sistema precedent en què, en els dos supòsits en què es preveia participació del poder legislatiu en el nomenament dels vocals de les comissions d'investigació, ho era a mers efectes informatius.

D'altra banda, aquesta Llei garanteix l'autonomia financera de l'Autoritat respecte a l'Administració General de l'Estat, fet que suposa, sens dubte, un reforç important de la seva independència enfront d'ingerències eventuais, ja que estableix que les seves fonts de finançament són, entre d'altres, les quantitats que es puguin consignar en les lleis anuals de pressupostos generals de l'Estat corresponents, la seva participació en els percentatges que preveu aquesta Llei en la recaptació realitzada sobre la base de determinades taxes relacionades amb la seguretat en els modes de transport, els béns i valors que constitueixen el seu patrimoni i els rendiments que aquests puguin generar, així com altres fonts que es puguin preveure en posteriors normes amb rang de llei.

Finalment, enfront del sistema precedent, la Llei ordena la dedicació exclusiva de la persona que exerceixi la Presidència i dels consellers i conselleres de l'Autoritat a l'exercici de les funcions derivades dels càrrecs esmentats; els sotmet al règim

d'incompatibilitats dels alts càrrecs de l'Administració General de l'Estat, i estableix un període de dos anys després del cessament en el qual no poden exercir en l'àmbit privat actuacions relacionades amb les competències de l'Autoritat.

II

El sistema seguit fins ara per Espanya amb vista al compliment de les obligacions d'investigació tècnica d'accidents en els modes de transport ferroviari, marítim i d'aviació civil, per millorar la seguretat en aquests a partir de l'anàlisi de les causes dels accidents i incidents que es puguin produir, no tan sols diferencia entre els tres modes de transport en l'àmbit organitzatiu, sinó també en el règim jurídic aplicable a les mateixes investigacions tècniques portades a terme.

Així, cal dir que les normatives sectorials aplicables a les investigacions tècniques sobre cadascun dels modes de transport comparteixen l'adscripció orgànica de les tres comissions al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, i la garantia de la seva independència funcional enfront de qualsevol poder públic, inclòs el mateix Departament d'adscripció. Tanmateix, els règims jurídics aplicables a cadascuna de les comissions d'investigació tècnica d'accidents són diferents entre si pel que fa a la protecció de la informació que s'obté durant la investigació tècnica i les limitacions per a la seva cessió a terceres persones per part de l'òrgan d'investigació.

L'origen d'algunes de les diferències que han existit fins a l'aprovació d'aquesta Llei entre les normatives sectorials sobre investigacions tècniques d'accidents i incidents en els diferents modes de transport vigents es deu a les mateixes diferències dins de la normativa de la UE de la qual deriven respectivament: la Directiva (UE) 2016/798 del Parlament Europeu i del Consell, d'11 de maig de 2016, sobre la seguretat ferroviària; la Directiva 2009/2018 del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'abril de 2009, per la qual s'estableixen els principis fonamentals que regeixen la investigació d'accidents en el sector del transport marítim i es modifiquen les directives 1999/35/CE del Consell i 2002/59/CE del Parlament Europeu i del Consell, i, finalment, el Reglament (UE) núm. 996/2010 del Parlament Europeu i del Consell, de 20 d'octubre de 2010, sobre investigació i prevenció d'accidents i incidents en l'aviació civil.

Enfront de la situació precedent, el contingut de la normativa europea aplicable a les investigacions tècniques que regula aquesta Llei dona empara al fet que s'homogeneïtzi el règim jurídic sobre la protecció de la informació i el deure de reserva, en els termes següents:

En primer lloc, s'estableix el principi de transparència i participació de les persones afectades en les investigacions, cosa que no tan sols és coherent amb els principis de participació, proximitat a la ciutadania, eficàcia i eficiència que consagra l'article 3.1 de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, sinó que a més està expressament previst en la normativa de la UE en l'àmbit ferroviari, i no xoca amb el que és aplicable a la investigació tècnica d'accidents marítims o d'aviació civil. Aquest principi ha de mantenir, en tot cas, un equilibri just amb el deure de reserva que impera sobre la investigació tècnica, ja que la informació que s'ha de proporcionar als interessats se centra en la situació de la investigació esmentada, i no en els mitjans de prova utilitzats en aquesta, a la qual cosa s'afegeix la possibilitat que l'organisme competent per a les investigacions limiti, cas per cas, d'una manera motivada i excepcional, aquests principis d'obertura i participació, o fins i tot arribi a prescindir-ne.

En segon lloc, es concreten els documents sotmesos al deure de reserva o confidencialitat. A partir de l'amplitud amb què s'aborda la qüestió en la normativa de la UE sobre el mode ferroviari, el contingut d'aquesta Llei sobre la matèria té com a base la coincidència de les regulacions de la Unió Europea en els àmbits marítim i aeri respecte a les actuacions, els documents i la informació de què disposi la investigació tècnica sobre els quals impera el deure de reserva.

Així, el deure de reserva afecta les declaracions efectuades per qualsevol persona davant l'Autoritat en el curs d'una investigació, la identitat d'aquestes persones, així com

tota informació d'indole especialment sensible, inclosa la relativa a la salut de les persones.

En l'àmbit aeri, a més, l'àmbit objectiu del deure de reserva és ampliat, amb l'aplicació directa del que preveuen els apartats 1 i 2 de l'article 14 del Reglament (UE) núm. 996/2010 del Parlament Europeu i del Consell, de 20 d'octubre.

En tercer lloc, es determina l'abast d'aquest deure de reserva, novament a partir d'una situació similar a l'anterior, ja que la normativa de la UE sobre l'àmbit ferroviari és igualment àmplia, i hi ha fortes similituds en el que estableixen per als altres dos modes de transport les seves normatives sectorials.

Així, d'acord amb aquesta Llei i per a les investigacions tècniques en qualsevol dels tres modes de transport, el deure de reserva cedeix en els supòsits següents: davant requeriments dels òrgans judicials o del Ministeri Fiscal en l'ordre penal; davant sol·licituds de comissions parlamentàries d'investigació; en el marc d'actuacions conjuntes amb altres organismes d'investigació tècnica d'accidents o incidents de transport; quan el mateix organisme regulat en aquesta Llei determini que això és el més eficaç per prevenir un accident o incident greu; així com quan l'Autoritat o un òrgan judicial considerin motivadament que els beneficis de la divulgació dels registres per a finalitats diferents de les que estableix la Llei compensen el possible efecte advers de la seva divulgació per a la investigació en curs o per a futures investigacions.

Junt amb això, en les investigacions relatives a l'àmbit aeri s'afegeix el contingut de l'article 14.3 del Reglament (UE) núm. 996/2010 del Parlament Europeu i del Consell, de 20 d'octubre, d'aplicació directa.

Finalment, sense perjudici d'això i en relació amb els requeriments provinents dels poders judicial o legislatiu, o del Ministeri Fiscal, es preveu un tràmit previ a la cessió de la informació, en què l'Autoritat creada per aquesta Llei pot argüir raons perquè, a decisió del requeridor, s'anul·li la petició de la informació o aquesta sigui posposada.

D'altra banda, la Llei estableix un règim especial d'accés a la informació pública previst a la Llei 19/2013, de 9 de desembre, de transparència, accés a la informació pública i bon govern.

III

Aquesta Llei consta de quaranta-un articles distribuïts en quatre títols, deu disposicions addicionals, una disposició transitòria, una disposició derogatòria i set disposicions finals.

El títol preliminar consta d'un article pel qual es crea l'Autoritat Administrativa Independent per a la Investigació Tècnica d'Accidents i Incidents Ferroviaris, Marítims i d'Aviació Civil, s'estableix la seva naturalesa jurídica i es determina que es relaciona amb el Govern a través del ministeri competent en matèria de transport ferroviari, marítim i d'aviació civil (actualment el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible).

El títol I consta de cinc capítols. El capítol I, articles 2 i 3, recull les disposicions de caràcter general, i estableix el règim jurídic aplicable a les investigacions tècniques competència de l'Autoritat, així com la finalitat d'aquestes.

El capítol II aborda en els articles 4 a 6 l'àmbit d'aplicació de la norma a cadascun dels modes de transport afectats.

El capítol III, sobre el procediment d'investigació tècnica, que comprèn els articles 7 a 13, comença consagrant els principis de transparència, participació dels interessats i «cultura justa»; estableix les potestats de l'equip investigador; desplega les diferents fases del procediment i, finalment, regula l'informe final, les recomanacions de seguretat i el sistema per fer-ne un seguiment.

Per «cultura justa» s'entén una cultura en la qual no es castigui els operadors i altre personal de primera línia per les seves accions, omissions o decisions quan siguin concordes amb la seva experiència i capacitat, però en la qual no es tolerin la negligència greu, les infraccions intencionades ni els actes destructius.

El capítol IV dedica els articles 14 a 17 al règim de la informació de la investigació, amb especificació de l'extensió i els límits del deure de reserva; i l'establiment d'un règim jurídic específic d'accés a la informació obtinguda en el marc de les investigacions tècniques de l'Autoritat en relació amb la normativa general de transparència i accés a la informació pública. L'article 15 aborda específicament els aspectes relatius a la informació a les víctimes, els seus familiars i les associacions de víctimes.

Finalment, el capítol V, que es divideix en tres seccions, regula les relacions de l'Autoritat amb altres institucions en els articles 18 a 28, i estableix el deure de col·laboració com a principi general en el marc de les investigacions tècniques. La secció primera, que consta de l'article 19, regula les relacions amb les Corts Generals. La secció segona, denominada «Relacions amb el poder judicial i el Ministeri Fiscal» comprèn els articles 20 a 27 i regula l'accés al lloc de l'accident o incident; la protecció de proves i accés a aquestes; els interrogatoris inicials i en curs sobre l'estat de cada procés; l'intercanvi d'informació; l'ús adequat de la informació relativa a la seguretat; la resolució de conflictes i, finalment, els aspectes relatius a la participació de persones adscrites a l'Autoritat en processos judicials.

Tanca aquest capítol V la secció tercera, que regula en l'article 28 la col·laboració amb altres autoritats d'investigació tècniques d'accidents i incidents.

El títol II, dividit en dos capítols, comprèn en els articles 29 a 38 els preceptes dedicats a l'organització i el funcionament de l'Autoritat, que s'articula al voltant de l'existència d'un Consell, encapçalat per la persona que exerceixi la Presidència de l'Autoritat i integrat, junt amb aquesta, per sis consellers i conselleres especialitzats de dos en dos en cadascuna de les branques d'activitat competència de l'Autoritat; tres direccions d'investigació tècnica d'accidents i incidents, una per a cadascun dels modes de transport; i la Secretaria General, el titular de la qual exerceix al mateix temps la Secretaria del Consell.

Destaca, enfront del sistema precedent, la potenciació del paper de les Corts Generals i, concretament, del Congrés dels Diputats, ja que la Comissió competent del Congrés té també la possibilitat de vetar els consellers i conselleres proposats per la persona titular del ministeri competent en matèria de transport ferroviari, marítim i d'aviació civil, amb la compareixença prèvia davant aquesta dels candidats.

Pel que fa al règim i l'estatut administratiu de la persona que exerceixi la Presidència i dels consellers i conselleres, cal destacar que tenen dedicació exclusiva, i un règim d'incompatibilitat absoluta per a l'exercici de qualsevol activitat professional, pública o privada, retribuïda o no, que no sigui inherent al seu càrrec. Aquesta incompatibilitat s'estén a l'exercici de qualsevol activitat professional privada relacionada amb l'àmbit d'actuació de l'Autoritat en els dos anys següents al seu cessament com a membres del Consell.

El títol III, integrat pels articles 39 a 41, està dedicat a la contractació, el finançament, la pressupostació i el control de l'Autoritat, els ingressos de la qual provenen de la seva participació en els ingressos recaptats per determinades taxes, les assignacions que es puguin establir anualment en les corresponents lleis de pressupostos generals de l'Estat, els béns i valors que constitueixin el seu patrimoni i els rendiments que aquests puguin generar, així com qualsevol altre que els sigui atribuït per una norma amb rang legal. L'article 41 aborda les qüestions relatives al seu pressupost, règim de comptabilitat i control econòmic i financer.

La part final de la Llei té deu disposicions addicionals, una disposició transitòria, una disposició derogatòria i set disposicions finals. En primer lloc, les deu disposicions addicionals regulen, respectivament, l'extinció dels òrgans competents en les matèries que passen a ser atribuïdes a l'Autoritat, la submissió de la política de nomenaments en l'Autoritat al principi de presència equilibrada de dones i homes en els càrrecs de responsabilitat la designació dels quals correspongui als poders públics, el compliment de la normativa sobre protecció de dades de caràcter personal per part de l'Autoritat, la reducció del mandat de la meitat dels consellers o conselleres de l'Autoritat en la seva composició inicial per poder donar compliment a la regla de renovació per meitats cada

tres anys, les relacions de l'Autoritat en l'àmbit de la investigació tècnica d'accidents i incidents amb les comunitats autònomes competents, el principi de col·laboració amb les policies autonòmiques, la creació d'una unitat de suport tècnic en l'Autoritat per donar suport a les direccions d'investigació tècnica, l'elaboració per part del Ministeri competent dels protocols necessaris per a l'assistència a les víctimes, l'augment del límit d'endeutament d'ADIF-Alta Velocitat i RENFE-Operadora per a l'exercici 2024 i la creació d'una unitat d'assistència familiar.

La disposició transitòria única disposa que, fins a la constitució de l'Autoritat, les actuals comissions d'investigació han de continuar exercint les seves funcions en aplicació del que disposa aquesta Llei, i es mantenen en vigor les disposicions reglamentàries que les regulen en tot allò que no s'hi oposin.

La disposició derogatòria única aborda la de la normativa del mateix rang o inferior precedent a aquesta Llei i que la contradigui o sigui incompatible amb el seu contingut, sense perjudici que s'estableix expressament que els òrgans fins al moment competents en les matèries que passen a ser atribuïdes a l'Autoritat segueixin exercint les seves funcions, en aplicació del que preveu aquesta mateixa Llei, mentre no es constitueixi l'Autoritat. Igualment, mentre no es produeixi el desplegament reglamentari d'aquesta Llei, els òrgans esmentats o, si s'escau, la mateixa Autoritat han d'actuar de conformitat amb la normativa reglamentària dictada en desplegament de les normes legals derogades per aquesta Llei, en tot allò que no s'oposi o contradigui el contingut d'aquesta.

Finalment, les tres primeres disposicions finals es dediquen a la modificació de determinats preceptes sobre taxes a la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria, el text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2011, de 5 de setembre, i la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, per establir la participació de l'Autoritat en el que es recapti en aplicació d'aquestes.

La disposició final quarta recull els títols competencials; la disposició final cinquena assenyala les habilitacions de desplegament normatiu i executiu de la Llei; la sisena ordena l'aprovació mitjançant un reial decret de l'estatut orgànic de l'Autoritat en el termini màxim d'un any des de l'entrada en vigor de la Llei, com a requisit previ per a la seva constitució i funcionament efectiu; i finalment, la disposició final setena estableix l'entrada en vigor de la Llei al cap de vint dies de la seva publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat», excepte el que disposen les disposicions finals primera, segona i tercera respecte de les taxes amb les quals es finança l'Autoritat.

IV

Aquesta Llei s'adequa als principis de bona regulació que conté l'article 129 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.

Així, d'acord amb els principis de necessitat i eficàcia, aquesta norma es justifica en l'objectiu de reforçar la independència de l'estructura administrativa dedicada a la investigació tècnica d'accidents i incidents en els modes de transport que constitueixen el seu àmbit d'aplicació, i suma a la independència funcional ja establerta en la normativa precedent, l'orgànica enfront de l'Administració General de l'Estat, fet que requereix la creació d'una Autoritat Administrativa Independent, per a la qual cosa és imprescindible l'aprovació d'una norma amb rang legal, en compliment del que preveu l'article 109 de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre.

Es compleix el principi de proporcionalitat, ja que la regulació es limita a la creació de l'Autoritat, amb determinació del seu àmbit d'actuació i els aspectes d'organització i funcionament que s'han d'abordar en una norma amb rang legal, entre els quals la seva vinculació a les Corts Generals i les seves relacions amb el poder judicial, el Ministeri Fiscal i organismes homòlegs estrangers; les potestats de l'equip investigador i el règim de la informació de la investigació, el seu règim jurídic en relació amb la normativa

general sobre transparència i informació pública, i els drets que assisteixen les víctimes, els seus familiars i les associacions de víctimes. La modificació de la normativa legal precedent en matèria de taxes, imprescindible per garantir l'autonomia financera de l'Autoritat, requereix igualment una norma amb rang legal.

A fi de garantir el principi de seguretat jurídica, la iniciativa normativa s'exerceix de manera coherent amb la resta de l'ordenament jurídic, nacional, de la Unió Europea i internacional, sobre la matèria.

En aplicació del principi d'eficiència, es limiten les càrregues administratives a les imprescindibles per a la consecució dels fins descrits, sempre dins del marc de l'ordenament jurídic nacional, de la Unió Europea i internacional. D'altra banda, l'atribució a un sol organisme de competències fins ara exercides per tres òrgans administratius diferents contribueix a racionalitzar la gestió dels recursos públics.

En aplicació del principi de transparència, la Llei s'ha tramitat d'acord amb les previsions sobre la matèria de la Llei 50/1997, de 27 de novembre, del Govern.

Aquesta Llei es dicta a l'empara del que disposen l'article 149.1.20a de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència exclusiva sobre marina mercant, i l'article 149.1.21a de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència exclusiva sobre ferrocarrils i transports terrestres que transcorrin pel territori de més d'una comunitat autònoma, i, finalment, a l'empara del que disposa l'article 149.1.25a de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència exclusiva sobre les bases del règim miner i energètic.

Aquesta Llei es dicta d'acord amb el Consell d'Estat.

TÍTOL PRELIMINAR

Naturalesa, funcions i règim jurídic

Article 1. Autoritat Administrativa Independent per a la Investigació Tècnica d'Accidents i Incidents Ferroviaris, Marítims i d'Aviació Civil.

1. Es crea l'«Autoritat Administrativa Independent per a la Investigació Tècnica d'Accidents i Incidents Ferroviaris, Marítims i d'Aviació Civil» (d'ara endavant, l'Autoritat) com a autoritat administrativa independent en l'àmbit de l'Administració General de l'Estat de les que preveu l'article 109 de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic, la funció de la qual és millorar la seguretat mitjançant la prevenció de futurs accidents i incidents mitjançant la realització de les investigacions tècniques oportunes a fi de determinar-ne les causes i establir les mesures correctives que siguin pertinents.

2. L'Autoritat està dotada de personalitat jurídica pròpia i plena capacitat pública i privada, i actua, en el desenvolupament de la seva activitat i per al compliment dels seus fins, amb autonomia orgànica i funcional i plena independència del Govern i de les administracions públiques. Així mateix, està sotmesa al control parlamentari i judicial.

3. L'Autoritat es relaciona amb el Govern a través del ministeri competent en matèria de transport ferroviari, marítim i d'aviació civil.

4. L'Autoritat es regeix per aquesta Llei, el seu Estatut orgànic i la resta de normativa reglamentària que la desplegui.

Supletòriament, i quan sigui compatible amb la seva naturalesa i autonomia, es regeix pel que disposa la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, en particular el que es disposa per a organismes autònoms; per la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques; per la Llei 47/2003, de 26 de novembre, general pressupostària; per la Llei 9/2017, de 8 de novembre, de contractes del sector públic; per la Llei 33/2003, de 3 de novembre, del patrimoni de les administracions públiques; i per la resta de les normes de dret administratiu general i especial que li siguin aplicables. Si no hi ha cap norma administrativa, s'aplica el dret comú.

Així mateix, l'Autoritat està subjecta al principi de sostenibilitat financera d'acord amb el que preveu la Llei orgànica 2/2012, de 27 d'abril, d'estabilitat pressupostària i sostenibilitat financera.

5. El personal al servei de l'Autoritat és funcionari o laboral i es regeix pel que preveuen aquesta Llei i el seu Estatut orgànic, el text refós de la Llei de l'Estatut bàsic de l'empleat públic, aprovat pel Reial decret legislatiu 5/2015, de 30 d'octubre, i resta de normativa reguladora dels funcionaris públics i, si s'escau, per la normativa laboral.

6. L'Estatut orgànic de l'Autoritat s'ha d'aprovar mitjançant un reial decret del Consell de Ministres a proposta conjunta de la persona titular del ministeri competent en matèria de transport ferroviari, marítim i d'aviació civil i de la persona titular del ministeri competent en matèria de funció pública.

TÍTOL I

Investigació tècnica d'accidents i incidents

CAPÍTOL I

Disposicions generals

Article 2. Règim jurídic de la investigació tècnica d'accidents i incidents.

1. La investigació tècnica dels accidents i incidents en els modes de transport ferroviari, marítim i d'aviació civil en l'àmbit de competències de l'Administració General de l'Estat es regeix pel que disposen aquesta Llei, les normes reglamentàries que es dictin en el seu desplegament i, supletòriament, pel que disposa la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.

2. Sense perjudici del que disposa l'apartat anterior, s'aplica amb caràcter preferent la normativa internacional o europea que sigui d'aplicació directa a Espanya i, en particular:

a) En el cas dels accidents i incidents ferroviaris, el que disposa el Reglament d'execució (UE) 2020/572 de la Comissió, de 24 d'abril de 2020, relatiu a l'estructura de presentació d'informació a la qual s'han d'atendir els informes d'investigació d'accidents i incidents ferroviaris.

b) En el cas dels accidents i incidents marítims, el que disposa el Reglament (UE) 1286/2011 de la Comissió, de 9 de desembre de 2011, pel qual s'adopta, d'acord amb l'article 5, apartat 4, de la Directiva 2009/18/CE del Parlament Europeu i del Consell, una metodologia comuna per a la investigació de sinistres i incidents marítims.

Així mateix, en les investigacions d'accidents i incidents marítims s'ha de complir el que disposen les parts I i II del Codi de normes internacionals i pràctiques recomanades per a la investigació dels aspectes de seguretat marítima de sinistres i incidents marítims, adoptat per l'Organització Marítima Internacional (OMI), mitjançant la Resolució MSC.255 (84), de 16 de maig de 2008 (d'ara endavant, Codi OMI d'investigació de sinistres), i s'han de tenir en compte les directrius sobre el tracte just de la gent de mar en cas d'accident marítim, adoptades pel Comitè Jurídic de l'Organització Marítima Internacional (OMI) i el Consell d'Administració de l'Organització Internacional del Treball (OIT), mitjançant la Resolució LEG.3 (91), de 27 d'abril de 2006.

c) En el cas d'accidents i incidents en l'àmbit de l'aviació civil, el que disposa el Reglament (UE) 996/2010 del Parlament Europeu i del Consell, de 20 d'octubre de 2010, sobre investigació i prevenció d'accidents i incidents en l'aviació civil i pel qual es deroga la Directiva 94/56/CE.

3. L'Autoritat ha d'aprovar procediments interns d'actuació basats en la normativa assenyalada anteriorment i qualssevol altres que, d'acord amb l'ordenament jurídic vigent, li siguin aplicables.

En aquest sentit, en l'àmbit de l'aviació civil s'ha de tenir en compte el que preveuen l'annex 13 del Conveni sobre aviació civil internacional (Chicago 1944) i les seves esmenes posteriors, que estableixen normes i mètodes internacionals recomanats per a la investigació d'accidents i incidents d'aviació, així com el significat dels termes Estat de matrícula, Estat de l'exploador, Estat de disseny, Estat de fabricació i Estat del succés utilitzats en el Conveni esmentat.

Article 3. *Finalitat de la investigació tècnica d'accidents i incidents.*

1. La investigació tècnica té com a finalitat l'establiment de les causes d'un accident o incident i la formulació, si s'escau, de les recomanacions de seguretat que siguin pertinents, amb la finalitat última de millorar la seguretat i prevenir accidents.

2. La investigació tècnica que es porti a terme no persegueix la determinació de responsabilitat ni l'atribució de culpabilitat.

CAPÍTOL II

Àmbit d'aplicació

Article 4. *Accidents i incidents ferroviaris.*

1. L'Autoritat ha d'investigar els accidents ferroviaris greus que es produeixin sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General definida a la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari.

Així mateix, l'Autoritat ha de decidir si investiga la resta d'accidents i els incidents que, en condicions lleugerament diferents, podrien haver provocat accidents greus, inclosos fallades tècniques dels subsistemes estructurals o dels components del sistema ferroviari, tenint en compte les circumstàncies següents:

- a) La gravetat de l'accident o incident.
- b) Si forma part d'una sèrie d'accidents o incidents amb repercussió en el sistema en conjunt.
- c) Les seves repercussions sobre la seguretat ferroviària.
- d) Les peticions dels administradors d'infraestructures, de les empreses ferroviàries i de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, del ministeri competent en matèria de transport ferroviari, marítim i d'aviació civil, o de les comunitats autònomes que hagin assumit competències en matèria de transport respecte dels accidents o incidents sotmesos a l'obligació d'investigació tècnica d'acord amb la normativa comunitària aplicable sobre investigació tècnica d'accidents i incidents.

2. Per accidents ferroviaris s'entenen els successos sobtats no desitjats ni intencionats, o la cadena de successos d'aquest tipus, de conseqüències perjudicials, com ara col·lisions, descarrilaments, accidents en passos a nivell, danys causats a persones per material rodant en moviment, incendis i altres.

3. Es consideren accidents greus en l'àmbit ferroviari la col·lisió o el descarrilament de trens que causi almenys una víctima mortal o cinc o més ferits greus o grans danys, que l'Autoritat pugui estimar immediatament en almenys un total de dos milions d'euros, que afectin el material rodant, la infraestructura o el medi ambient, i qualsevol altre accident d'iguals conseqüències que tinguin un efecte evident en la normativa de seguretat ferroviària i la gestió de la seguretat.

4. Finalment, es considera incident ferroviari qualsevol incidència, diferent d'un accident o accident greu, que pugui afectar la seguretat de les operacions ferroviàries.

Article 5. *Accidents i incidents marítims.*

1. L'Autoritat ha d'investigar els accidents marítims molt greus que:

- a) Afectin vaixells que enarborin pavelló espanyol, independentment de la localització de l'accident;
- b) Es produeixin en el mar territorial o les aigües interiors espanyoles, tal com les defineix la Convenció de les Nacions Unides sobre el dret del mar (CNUDM o CONVENMAR), independentment del pavelló que enarborin els vaixells que es vegin implicats en el sinistre, o
- c) Afectin interessos de consideració d'Espanya, independentment de la localització del sinistre i del pavelló que enarborin els vaixells que s'hi vegin implicats.

Els accidents que no siguin molt greus i els incidents es poden investigar, per decisió de l'Autoritat, quan es consideri que de la investigació esmentada es poden derivar ensenyaments per millorar la seguretat.

2. Quan un vaixell de passatge de transbord rodat o una nau de passatge de gran velocitat es vegin implicats en un accident o incident marítim, i aquest ocorri en el mar territorial o aigües interiors espanyoles, o quan aquest es produeixi en altres aigües, i Espanya sigui l'últim Estat visitat pel vaixell, s'ha d'investigar d'acord amb el que preveu l'article 28.4 d'aquesta Llei.

3. Així mateix, l'Autoritat ha d'investigar els accidents greus que afectin les instal·lacions o infraestructures utilitzades per a operacions relacionades amb la investigació i l'explotació d'hidrocarburs en el medi marí, previstes en el Reial decret llei 16/2017, de 17 de novembre, pel qual s'estableixen disposicions de seguretat en la investigació i l'explotació d'hidrocarburs en el medi marí.

4. L'Autoritat no ha d'investigar:

a) Els accidents i incidents marítims que només afectin vaixells d'Estat que prestin amb caràcter exclusiu serveis de caràcter no comercial.

Tampoc aquells que afectin vaixells de guerra i altres d'adscrius o operats per les Forces Armades. En cas que un vaixell de guerra es vegi involucrat en un accident amb vaixells civils, l'Autoritat ha d'actuar conjuntament amb l'organisme de l'Armada competent per portar a terme la investigació.

b) Els accidents i incidents ocorreguts en aigües interiors no marítimes.

c) Altres accidents i incidents marítims que es determinin per reglament en relació amb els vaixells que no tenen propulsió mecànica, vaixells de fusta i construcció primitiva, iots i naus d'esbarjo que no s'utilitzin per al comerç, llevat que estiguin o hagin d'estar tripulats i portin o hagin de portar més de dotze passatgers amb fins comercials i vaixells de pesca amb una eslora inferior a quinze metres.

5. Per accidents marítims, accidents marítims molt greus i incidents marítims s'entenen, respectivament, els sinistres marítims, els sinistres marítims molt greus i els successos marítims que defineix el Codi OMI d'investigació de sinistres.

Per accident greu, en relació amb les instal·lacions o infraestructures utilitzades per a operacions relacionades amb la investigació i l'explotació d'hidrocarburs en el medi marí, s'entén el que es defineix amb aquesta mateixa denominació a l'article 2.1) del Reial decret 1339/2018, de 29 d'octubre, pel qual es desplega el Reial decret llei 16/2017, de 17 de novembre.

Article 6. *Accidents i incidents d'aviació civil.*

1. L'Autoritat ha d'investigar els accidents i incidents greus en l'aviació civil a què està obligada de conformitat amb el que estableix el Reglament (UE) 996/2010 del Parlament Europeu i del Consell, de 20 d'octubre de 2010.

Així mateix, l'Autoritat pot decidir investigar els altres incidents d'aviació civil, així com els accidents o incidents greus en un altre tipus d'aeronaus, produïts en el territori sobre

el qual Espanya exerceix sobirania, drets sobirans o jurisdicció de conformitat amb els tractats internacionals i la legislació vigent o, fora d'aquest, quan una persona de nacionalitat espanyola hagi patit danys rellevants, en virtut dels acords de cooperació o col·laboració que se subscriguin al respecte, quan es consideri que d'aquesta investigació es poden derivar ensenyaments per millorar la seguretat.

2. Per accident, incident i incident greu d'aviació civil, s'entenen els successos que defineixi així l'article 2 del Reglament (UE) 996/2010 del Parlament Europeu i del Consell, de 20 d'octubre de 2010, sobre investigació i prevenció d'accidents i incidents en l'aviació civil i pel qual es deroga la Directiva 94/56/CE.

3. L'Autoritat ha d'actuar conjuntament amb la Comissió per a la Investigació Tècnica dels Accidents d'Aeronaus Militars (CITAAM) en els accidents i incidents greus de l'aviació civil en què es vegin involucrades aeronaus o dependències militars de serveis de trànsit aeri.

CAPÍTOL III

Procediment d'investigació tècnica

Article 7. Principis de transparència, de participació dels interessats i «cultura justa».

1. La investigació dels accidents i incidents s'ha de portar a terme amb criteris de màxima transparència, i s'ha de permetre l'accés a la informació de les víctimes directament relacionades amb la investigació de què es tracti i de les parts interessades, escoltar totes les parts i compartir els resultats, sense perjudici del que estableixin en matèria de tractament de la informació reservada totes les persones que hi tinguin accés, en els termes que preveu aquesta Llei. Amb aquesta finalitat s'han de portar a terme les sessions informatives que es considerin necessàries.

2. No obstant el que estableix l'apartat anterior, l'Autoritat pot limitar o denegar, mitjançant una resolució motivada, l'accés de tots o algun dels interessats en la investigació a la informació relativa a aquesta. En tot cas, l'Autoritat ha de tenir en compte les necessitats de les víctimes directament relacionades amb la investigació tècnica de què es tracti i les dels seus familiars i els ha de mantenir informats dels avenços de la investigació, d'acord amb el que estableix l'article 15 d'aquesta Llei.

3. En el marc de la investigació s'ha de donar l'oportunitat de facilitar informació tècnica pertinent als administradors d'infraestructures, a les empreses que duen a terme serveis de transport, activitat pesquera o investigació i explotació d'hidrocarburs en el medi marí, les persones que exerceixin una funció relacionada amb la instal·lació, modificació, manteniment, reparació, revisió, control en vol o inspecció d'instal·lacions de navegació aèria, proveïdors de serveis, a les autoritats nacionals de seguretat, les agències competents de la Unió Europea, les víctimes directament relacionades amb la investigació de què es tracti i als seus familiars, propietaris de béns danyats, fabricants, els serveis de socors implicats i representants del personal i dels usuaris.

A aquests efectes, en la investigació d'accidents marítims i d'aviació civil cal atènyer-se al que disposen, respectivament, el capítol 13 de la part II del Codi d'investigació de sinistres (Codi de normes internacionals i pràctiques recomanades per a la investigació dels aspectes de seguretat i sinistres i successos marítims) i l'article 16, apartats 3 i 4, del Reglament UE 996/2010 del Parlament Europeu i del Consell, de 20 d'octubre de 2010.

4. L'Autoritat ha de vetllar pel respecte al principi de «cultura justa» en el marc de la investigació tècnica d'accidents i incidents en els modes de transport ferroviari, marítim i d'aviació civil, i afavorir la protecció de la informació reservada i el respecte als drets de les persones que participin en el procediment d'investigació en els termes que estableix aquesta Llei.

Article 8. *Equip investigador.*

1. Les investigacions tècniques de seguretat les ha de dur a terme personal funcionari que tingui la condició d'investigador tècnic.

2. Per a cada accident o incident que s'hagi d'investigar s'ha de constituir un equip dirigit per un investigador o investigadora encarregat, i integrat pel personal investigador i el personal administratiu i tècnic necessari per complir els fins de la investigació.

3. L'investigador o investigadora encarregat i el personal investigador han d'actuar amb plena independència de criteri i no poden sol·licitar ni rebre instruccions de ningú en l'exercici de les seves funcions.

4. L'investigador o investigadora encarregat i el personal investigador tenen la condició d'autoritat pública. Per obtenir tota la informació i les proves pertinents per fer la investigació tècnica, amb l'autorització judicial prèvia en els casos en què aquesta sigui necessària, gaudeix, com a mínim, de les facultats següents:

a) En les investigacions d'accidents o incidents ferroviaris:

1r Accedir al lloc de l'accident o incident, al material rodant implicat i a les instal·lacions relacionades d'infraestructura i de control del trànsit i senyalització.

2n Efectuar un inventari immediat de les proves i decidir sobre la retirada de les restes, de manera controlada i custodiada, d'instal·lacions d'infraestructura o peces, als efectes de l'examen corresponent.

3r Accedir als equips de registre i gravació a bord i al seu contingut, amb possibilitat d'utilitzar-los, així com al registre de gravació de les comunicacions en estacions de transport de viatgers, terminals de transport de mercaderies i centres de control de trànsit, si s'escau, i al registre del funcionament del sistema de senyalització i control del trànsit.

4t Accedir als resultats de l'examen pericial medicoforense dels cossos de les víctimes, quan pugui ser rellevant per a la investigació ferroviària.

5è Accedir als resultats dels exàmens i les anàlisis mèdiques del personal a bord del tren i de qualsevol altre personal ferroviari implicat en l'accident o incident, quan pugui ser rellevant per a la investigació ferroviària.

6è Interrogar el personal ferroviari implicat i altres testimonis.

7è Accedir a qualsevol informació o documentació pertinent en possessió de l'administrador de la infraestructura, de les empreses ferroviàries, de les empreses responsables del disseny, fabricació o construcció, manteniment i formació implicades, i de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

8è Accedir a qualsevol informació relacionada amb l'accident investigat, d'acord amb la normativa vigent aplicable en cada cas.

b) En les investigacions d'accidents o incidents marítims:

1r Gaudir de lliure accés a qualsevol zona pertinent o al lloc de sinistre, així com a qualsevol vaixell, resta de naufragi o estructura, la qual cosa inclou càrrega, equips o objectes a la deriva.

2n Garantir l'inventari immediat de les proves i procedir a la recerca i retirada controlades de les restes de naufragi, objectes a la deriva o altres components i substàncies als efectes d'examen o d'anàlisi.

3r Exigir l'examen o l'anàlisi dels elements que estableix el número anterior i gaudir de lliure accés als resultats obtinguts.

4t Gaudir de lliure accés a qualsevol informació pertinent i a qualsevol dada disponible, incloses les procedents dels registradors de dades de la travessia (RDT), en relació amb un vaixell, travessia, càrrega, tripulant o qualsevol altra persona, objecte, condició o circumstància, així com a copiar i utilitzar aquesta informació.

5è Gaudir de lliure accés als resultats de l'examen dels cossos de les víctimes, així com als resultats de les proves que es facin amb mostres procedents d'aquests cossos.

6è Exigir i obtenir lliure accés als resultats de l'examen de les persones implicades en les operacions d'un vaixell o de qualsevol altra persona pertinent, així com als resultats de les proves que es facin amb mostres procedents d'aquestes persones.

7è Interrogar els testimonis en absència de qualsevol persona amb interessos que es pugui considerar que obstaculitzen la investigació de seguretat.

8è Obtindre els expedients dels reconeixements i totes les dades pertinents que estiguin en poder de l'Estat del pavelló, els propietaris de vaixells, les societats de classificació o qualsevol altra part interessada, sempre que les parts en qüestió o els seus representants estiguin establerts a Espanya.

9è Sol·licitar l'assistència de les autoritats pertinents dels estats respectius i, en particular, dels inspectors de l'Estat del pavelló i de l'Estat rector del port, del personal del servei de salvament marítim, dels operadors del servei de trànsit marítim, dels equips de recerca i salvament, del personal de practicatge o de qualsevol altre membre del personal marítim o portuari.

c) En les investigacions d'accidents o incidents d'aviació civil, el personal investigador gaudeix de les facultats que estableix l'article 11 del Reglament (UE) 996/2010 del Parlament Europeu i del Consell, de 20 d'octubre de 2010, sobre investigació i prevenció d'accidents i incidents en l'aviació civil i pel qual es deroga la Directiva 94/56/CE.

5. El personal investigador pot requerir la col·laboració de les forces i cossos de seguretat de l'Estat, així com de les policies autonòmiques i locals, d'acord amb les competències de cada cos a cadascun dels territoris, per garantir l'exercici de les seves funcions.

6. L'Autoritat ha de vetllar perquè el personal investigador tingui coneixements i experiència pràctica en les matèries pròpies de les seves tasques habituals, i garantir l'accés fàcil als coneixements tècnics apropiats en cas necessari.

7. L'investigador o investigadora encarregat, el personal investigador, la representació acreditada per un altre Estat membre, així com, si s'escau, el seu personal assessor, han de disposar d'un document signat per l'investigador o investigadora encarregat en el qual constin les facultats que tenen atribuïdes.

Article 9. *Inici del procediment.*

1. Quan s'hagi produït un accident o incident inclòs en l'àmbit d'aplicació d'aquesta Llei s'ha de notificar a l'Autoritat, a través de la Secretaria General, en els termes que preveu aquest apartat, tot això sense perjudici del deure de comunicació o notificació a les autoritats judicials o a altres autoritats administratives en virtut de qualsevol altra normativa vigent.

a) Els accidents o incidents ferroviaris els han de notificar immediatament a l'Autoritat l'administrador de la infraestructura, les empreses ferroviàries que s'hi vegin implicades i, si s'escau, l'autoritat responsable de la seguretat.

b) Els accidents o incidents marítics els han de notificar immediatament a l'Autoritat les autoritats marítimes, la Societat de Salvament i Seguretat Marítima (SASEMAR), l'autoritat pesquera, les autoritats portuàries, l'autoritat de seguretat de les operacions marines en matèria d'hidrocarburs i els responsables d'instal·lacions marítimes, així com els naviliers, propietaris i capitans de vaixells, que en tinguin coneixement.

c) Els accidents o incidents greus d'aviació civil s'han de notificar d'acord amb el que disposa el Reglament (UE) 996/2010 del Parlament Europeu i del Consell, de 20 d'octubre de 2010.

Respecte de la resta d'incidents, els han de notificar sense demora a l'Autoritat el pilot de l'aeronau, el propietari o explotador de l'aeronau, les autoritats aeronàutiques, els

directors o directores dels aeroports o les entitats prestadores de serveis de navegació aèria, que en tinguin coneixement.

2. El procediment d'investigació tècnica s'inicia d'ofici, mitjançant un acord de l'Autoritat, tan aviat aquesta tingui coneixement de l'accident o incident.

En qualsevol cas, l'inici del procediment no s'ha de demorar més de dos mesos a comptar de la notificació que assenyala l'apartat primer, sense perjudici que es facin totes les actuacions preliminars necessàries per al bon desenvolupament de la investigació.

3. S'han d'investigar tots aquells accidents i incidents els supòsits dels quals apareixen recollits en els articles 4, 5 i 6 d'aquesta Llei, en els termes que estableixen els preceptes esmentats.

Article 10. Actuacions d'investigació.

1. Durant la investigació, l'Autoritat ha d'efectuar totes les proves i ha de sol·licitar tots els informes que siguin pertinents perquè l'informe final, regulat a l'article 11 d'aquesta Llei, determini plenament les causes de l'accident o incident investigat i es formulin les recomanacions adequades per millorar la seguretat.

2. Els subjectes que, per la seva actuació com a fabricants, operadors de transport, administradors de la infraestructura, entitats prestadores de serveis de navegació aèria, reguladors o supervisors del sistema de transport, i aquells altres que tinguin una relació directa o indirecta amb l'accident o incident produït, estan obligats a col·laborar amb l'Autoritat en la investigació de l'accident o incident, i a subministrar tota la informació que els sigui sol·licitada amb aquesta finalitat.

En tot cas, l'Autoritat ha de posar a disposició d'aquests subjectes i de les víctimes, associacions de víctimes i familiars directament relacionades amb la investigació de què es tracti el projecte d'informe final abans que sigui aprovat, per tal que puguin fer les aportacions que considerin oportunes.

3. En els accidents i incidents d'aviació civil, els comentaris del titular del certificat del disseny, del fabricant i de l'operador interessat s'han de sol·licitar a través de les autoritats afectades.

4. Les parts implicades en els accidents i incidents investigats per l'Autoritat estan obligades a:

- a) Salvaguardar tota la informació obtinguda abans, durant i després de l'accident o incident, incloent-hi documents, gravacions de veu i dades.
- b) Evitar la sobregravació o un altre tipus d'alteració de la informació esmentada.
- c) Evitar les interferències amb qualsevol altre equip que es pugui considerar raonablement pertinent per a la investigació tècnica.
- d) Recopilar i conservar diligentment totes les proves als efectes de les investigacions de seguretat.

5. L'Autoritat, per acord del Consell, pot sol·licitar la col·laboració dels òrgans, organismes, entitats o institucions que, per les seves funcions, puguin contribuir a la determinació de les causes dels accidents i incidents investigats.

Així mateix, l'Autoritat pot comptar amb l'assistència de persones expertes de reconegut prestigi nacional o internacional en les matèries relacionades amb les qüestions investigades.

La col·laboració i l'assistència que preveu aquest apartat es pot desenvolupar sempre que no es produeixi un conflicte d'interessos amb la investigació.

6. Sense perjudici del que estableixen els apartats anteriors, i per al cas d'investigacions d'accidents greus ocorreguts en instal·lacions o infraestructures utilitzades per a operacions relacionades amb la investigació i l'explotació d'hidrocarburs en el medi marí, l'Autoritat compta amb la cooperació de l'Autoritat Competent per a la Seguretat de les Operacions Marines en matèria d'hidrocarburs (d'ara endavant,

ACSOM), d'acord amb el que estableix l'article 10.1.f) del Reial decret llei 16/2017, de 17 de novembre, i en els termes que estableix el Reial decret 1339/2018, de 29 d'octubre.

Article 11. *Informe final.*

1. La investigació d'un accident o incident ha de concloure amb l'aprovació d'un informe tècnic en el qual se n'analitzin les causes i que inclogui, quan escaigui, recomanacions de seguretat.

L'informe final ha d'incloure només aquella informació que l'Autoritat consideri pertinent per a l'anàlisi de l'accident o incident.

En els termes que es determinin per reglament, l'Autoritat, de manera motivada, pot finalitzar el procediment d'investigació amb la publicació d'un informe tècnic simplificat.

2. L'informe s'ha de publicar en el termini més breu possible a través de la seu electrònica de l'Autoritat i, en principi, en el termini màxim de 12 mesos des de la data de l'accident o incident. Aquest termini es pot ampliar per acord motivat de l'Autoritat per períodes màxims de 6 mesos quan sigui necessari per concloure correctament la investigació. En aquest cas, juntament amb l'acord d'ampliació, s'ha de publicar un informe provisional que detalli els avenços de la investigació i les qüestions de seguretat plantejades.

Article 12. *Abast i efectes de les recomanacions de seguretat.*

1. Les recomanacions de seguretat de l'Autoritat, dirigides a qualsevol destinatari i a qualsevol executor final, amb capacitat, si s'escau, d'adoptar accions per millorar la seguretat en els modes de transport ferroviari, marítim i d'aviació civil, no són vinculants.

2. Les recomanacions de seguretat no poden constituir presumpció de culpa o de responsabilitat per un accident o incident i es poden referir a deficiències que no constitueixin la causa de l'accident.

3. No cal esperar a la publicació de l'informe final per formular recomanacions de seguretat. En cas que s'identifiqui una qüestió crítica de seguretat en el curs d'una investigació, s'ha de fer saber a les parts afectades, per adoptar immediatament una acció de seguretat.

Article 13. *Seguiment de l'estat de compliment i comunicació de les recomanacions de seguretat.*

1. Els destinataris o executors finals, si s'escau, de les recomanacions de seguretat emeses per l'Autoritat han d'adoptar les mesures necessàries per satisfer les recomanacions, o motivar les raons per no fer-ho, i informar-ne l'Autoritat.

2. Si les recomanacions es dirigeixen a organitzacions d'un altre Estat, l'Autoritat les ha de transmetre al més aviat possible a l'autoritat encarregada de la investigació tècnica d'accidents a aquest Estat, i instar-la a comunicar-la al destinatari.

3. L'Autoritat ha de portar un registre públic de les recomanacions emeses i de les raons al·legades, si s'escau, pels destinataris o executors finals d'aquestes per no complir-les, i ha de fer un seguiment del seu estat de compliment.

4. Les recomanacions de seguretat efectuades en els casos d'accidents i incidents greus s'han de remetre a les autoritats europees i els organismes internacionals competents en cada mode de transport tan aviat com sigui possible per al seu coneixement.

CAPÍTOL IV

Règim de la informació de la investigació

Article 14. *Informació de la investigació.*

1. Es considera informació de la investigació les dades, els registres, les gravacions, les declaracions, les comunicacions i els informes obtinguts per l'Autoritat, inclosa l'obtinguda per l'equip d'investigació encarregat en l'exercici de les seves funcions.

La informació de la investigació només pot ser utilitzada per als seus fins propis, sense perjudici del dret d'informació de les víctimes, els seus familiars i les associacions de víctimes i familiars directament relacionades amb la investigació de què es tracti, així com del dret d'accés a la informació per part de terceres persones, d'acord amb el que preveu aquesta Llei.

2. És informació de caràcter reservat, la següent:

- a) Els testimoniatsges de testimonis, així com altres declaracions, descripcions i anotacions realitzades o rebudes per l'Autoritat en el curs de la investigació.
- b) Els documents que revelin la identitat de les persones que hagin testificat en el context de la investigació.
- c) La informació sobre les persones implicades en l'accident o incident, quan aquesta sigui especialment sensible o de caràcter privat, inclosa la informació sobre el seu estat de salut.

3. En el cas d'investigacions d'accidents o incidents en l'àmbit d'aviació civil, és aplicable el que estableixen els apartats 1 i 2 de l'article 14 del Reglament (UE) núm. 996/2010 del Parlament Europeu i del Consell, de 20 d'octubre de 2010, en matèria de restriccions per a la publicació o utilització de determinats registres que consten en la investigació, per a fins diferents a la investigació, o a aquesta o altres fins relacionats amb la millora de la seguretat de l'aviació civil.

Article 15. *Informació a les víctimes, familiars i associacions de víctimes i familiars directament relacionades amb la investigació de què es tracti.*

1. L'Autoritat ha d'atendre les necessitats de les víctimes directament relacionades amb la investigació de què es tracti i els seus familiars, i els ha de mantenir informats, de manera clara i assequible, sobre l'abast i el progrés de la investigació efectuada.

2. Sempre que l'Autoritat consideri, de manera motivada, que no es perjudiquen els objectius d'una investigació en curs, s'ha de facilitar a les víctimes i els seus familiars, i a les associacions de víctimes de l'accident o incident objecte d'investigació que, si s'escau, es constitueixin, la informació següent, abans de fer-la pública:

- a) La informació factual sobre l'accident o incident, dins de les 48 hores següents a la producció d'aquest.
- b) La informació factual obtinguda durant els avenços de la investigació, els procediments utilitzats, l'informe final i les conclusions i recomanacions de la investigació tècnica.

Article 16. *Règim jurídic d'accés a la informació.*

1. Les sol·licituds d'accés a la informació de caràcter no reservat, obtinguda en el marc d'una investigació tècnica, o d'una altra informació que consta a l'Autoritat, s'han de subjectar íntegrament al que disposa la Llei 19/2013, de 9 de desembre, de transparència, accés a la informació pública i bon govern.

2. Respecte a la informació de caràcter reservat obtinguda en el marc d'una investigació tècnica, les disposicions d'aquesta Llei constitueixen una regulació especial

del dret d'accés a la informació pública, de les que preveu l'apartat 2 de la disposició addicional primera de la Llei 19/2013, de 9 de desembre; norma que és d'aplicació supletòria a aquestes sol·licituds en tot el que no preveu específicament aquesta Llei.

Article 17. Extensió i límits del caràcter reservat de la informació.

1. Totes les persones que hagin tingut accés a la informació de caràcter reservat arran de la seva participació en la investigació tècnica o la seva relació amb l'accident o incident investigat han de mantenir el deure de reserva respecte de la divulgació de la informació.

El deure de reserva s'estén, respecte de la informació de caràcter reservat a la qual hagin tingut accés, al personal de tercers països que participi en els equips d'investigació, de conformitat amb el que s'assenyali en l'acord a què es refereix l'article 28 d'aquesta Llei; a les víctimes, els familiars i les associacions de víctimes de l'accident o incident objecte d'investigació; i a les parts que hagin subministrat informació en el marc de la investigació.

2. El deure de reserva té vigència indefinida, i subsisteix mentre la informació mantingui el seu caràcter reservat.

3. La informació de caràcter reservat no es pot divulgar, comunicar o cedir a terceres parts, excepte en els casos següents:

a) Quan sigui requerida pels òrgans judicials o pel Ministeri Fiscal per investigar i perseguir delictes.

b) Quan ho sol·licitin les comissions parlamentàries d'investigació que preveu l'article 76 de la Constitució.

c) En les actuacions de col·laboració desenvolupades per l'Autoritat amb altres organismes d'investigació tècnica d'accidents i incidents en els modes de transport ferroviari, marítim i d'aviació civil, d'acord amb el que estableixen les normes internacionals, europees i nacionals sobre la matèria.

d) En els supòsits en què el Consell de l'Autoritat consideri que la comunicació de dades sigui la manera més eficaç per prevenir un futur accident o incident greu.

e) Quan el Consell de l'Autoritat o un òrgan judicial considerin motivadament que els beneficis de la divulgació dels registres, per a fins diferents als que preveu aquesta Llei, compensen el possible efecte advers de la divulgació esmentada per a la investigació en curs o per a futures investigacions.

4. En els supòsits previstos en els paràgrafs a) o b) de l'apartat anterior, l'òrgan que requereixi la informació de caràcter reservat ha d'efectuar una comunicació a l'Autoritat, per informar-la sobre el requeriment que tingui previst realitzar, abans que li siguin aportats els documents, es facin les diligències d'investigació o se citi una persona obligada pel deure general de reserva per prendre-li declaració.

Aquesta comunicació prèvia a l'Autoritat té per finalitat que aquesta pugui manifestar el que consideri procedent sobre les qüestions següents:

a) L'oportunitat de preservar el caràcter reservat de la informació requerida.

b) La conveniència de diferir l'aportació de documentació, les diligències d'investigació o la declaració, a fi que aquestes no afectin una investigació tècnica en curs.

c) L'oportunitat de donar audiència a terceres parts que es puguin veure afectades per l'aportació de documentació, les diligències d'investigació o la declaració.

d) En cas de citacions a persones adscrites a l'Autoritat, la idoneïtat de la persona esmentada per emetre declaració sobre una investigació tècnica concreta i la possibilitat que presti declaració una altra persona adscrita a l'Autoritat que aquesta consideri més adequada.

Una vegada efectuades per l'Autoritat les consideracions que consideri oportunes en el termini màxim de 24 hores des de la seva sol·licitud, correspon a l'òrgan requeridor adoptar una decisió, que és definitiva.

5. En cas que l'organisme requeridor sigui dels que estableix el paràgraf c) de l'apartat 2, cal atènyer-se al que preveu l'acord subscrit a què es refereix l'article 28 d'aquesta Llei.

6. L'Autoritat ha d'adoptar les mesures oportunes per evitar la revelació de la informació de caràcter reservat per a propòsits diferents a la investigació tècnica, al marge dels supòsits de divulgació, comunicació o cessió que preveu aquesta Llei.

7. L'incompliment del deure de reserva que regula aquest article determina les responsabilitats penals, disciplinàries i les altres que preveuen les lleis.

8. L'Autoritat, en utilitzar i compartir informació, ha d'adoptar les mesures oportunes per a la protecció d'aquella subjecta a drets de propietat intel·lectual o industrial.

CAPÍTOL V

Relacions amb altres institucions

Article 18. Col·laboració amb altres institucions en el marc de les investigacions tècniques.

1. La investigació tècnica d'accidents i incidents és independent de qualsevol altre procediment administratiu, judicial o parlamentari que s'obri en relació amb el succés investigat i el personal de l'Autoritat implicat en la investigació no pot formar part d'altres equips, grups o àmbits d'investigació de l'incident llevat d'acord explícit de l'Autoritat, sense perjudici del que estableix l'article 27 respecte de la participació en processos judicials.

2. Amb la finalitat que els diferents procediments es desenvolupin eficaçment, l'Autoritat ha de mantenir les degudes relacions de col·laboració amb les institucions amb competències relacionades amb l'accident o incident objecte d'una investigació tècnica.

Secció 1a Relacions amb les Corts Generals

Article 19. Relacions amb les Corts Generals.

1. Dins del primer semestre de l'any, l'Autoritat ha d'elaborar una memòria sobre les activitats i recomanacions realitzades l'any natural anterior, així com sobre la informació rebuda al voltant de l'estat d'implantació de les recomanacions efectuades en anys anteriors. La memòria s'ha de remetre anualment a la Comissió competent del Congrés dels Diputats.

2. La persona que exerceixi la Presidència de l'Autoritat ha de comparèixer davant les comissions competents del Congrés dels Diputats i del Senat tantes vegades com sigui requerida per aquestes i en els termes que estableixen els reglaments de les cambres.

En tot cas, ha de comparèixer davant la Comissió competent del Congrés dels Diputats almenys un cop l'any, dins del tercer trimestre, per donar compte de la memòria que preveu l'apartat anterior.

3. L'Autoritat s'ha d'atènyer, en qualsevol requeriment rebut de les Corts Generals, al que estableixen els reglaments parlamentaris i l'article 17 d'aquesta Llei.

Secció 2a Relacions amb el poder judicial i el Ministeri Fiscal

Article 20. Relacions amb el poder judicial i el Ministeri Fiscal.

1. Sense perjudici del que preveu l'article 17, si en el transcurs d'una investigació tècnica es coneix o se sospita que la comissió d'un acte emmarcat en l'accident o

incident de què es tracti pot constituir un il·lícit penal, l'investigador o investigadora encarregat ha d'informar immediatament perquè l'Autoritat, a través de la persona que exercici la Presidència, ho comuniqui a l'autoritat judicial competent o al Ministeri Fiscal.

Igualment, l'Autoritat ha d'informar les autoritats judicials o el Ministeri Fiscal, de manera immediata una vegada sigui coneixedora de qualsevol accident en el qual hi hagi víctimes mortals, així com de la intenció de desplaçar el seu personal investigador fins al lloc dels fets.

2. Quan respecte d'un accident o incident determinat s'obri també una investigació judicial, tant l'Autoritat com l'autoritat judicial competent han de vetllar perquè la investigació tècnica i els processos judicials que es puguin iniciar en relació amb l'accident o incident objecte d'aquesta estiguin coordinats i es garanteixi la salvaguarda i compatibilitat dels diferents fins perseguits per totes dues investigacions.

3. A petició de l'autoritat judicial, l'Autoritat ha d'informar sobre el progrés de la investigació tècnica; en concret, sobre l'estat en què es troba la investigació i l'elaboració i aprovació del projecte d'informe, així com de la seva publicació.

4. La investigació tècnica de cap manera ha d'interferir en les investigacions judicials, incloses les encomanades a la policia judicial.

5. Les actuacions tendents al compliment de l'obligació de cooperació mútua han de versar sobre les qüestions següents:

- a) L'accés al lloc de l'accident o incident.
- b) La protecció de les proves i l'accés a aquestes.
- c) Els interrogatoris inicials i en curs sobre l'estat de cada procés.
- d) L'intercanvi d'informació.
- e) L'ús adequat de la informació relativa a la seguretat.
- f) La resolució de conflictes.

No obstant el que preveu aquesta Llei, aquestes actuacions poden donar lloc a la subscripció de convenis dels que preveuen l'article 47 i següents de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, amb el Consell General del Poder Judicial i amb el Ministeri Fiscal, així com amb qualssevol altres autoritats que puguin estar implicades en les activitats relacionades amb les investigacions, com a mecanisme de cooperació entre les parts.

Article 21. *Accés al lloc de l'accident o incident.*

1. A l'espera de l'arribada dels investigadors o investigadores de l'Autoritat, ningú pot modificar l'estat del lloc de l'accident, retirar mostres o restes materials o desplaçar-ne el contingut, llevat que les autoritats competents apreciïn que és imprescindible per motius de seguretat o com a mesura necessària per socórrer els ferits, cas en què ho han de posar en coneixement dels investigadors o investigadores de l'Autoritat tan aviat com es personin al lloc de l'accident.

2. Per al desenvolupament de les operacions in situ, tant la investigació judicial com la investigació tècnica han de respectar i coordinar-se amb les necessàries tasques d'assistència a les víctimes, actuacions medicoforenses i de policia científica, segons les normes i els protocols que regulen aquesta matèria.

Article 22. *Protecció de proves i accés a aquestes.*

1. La confiscació i custòdia de les restes materials de l'accident o incident de què es tracti correspon a l'autoritat judicial.

2. En coordinació amb l'autoritat i la policia judicial, l'investigador o investigadora encarregat, així com el personal degudament acreditat sota la seva direcció que l'assisteixi durant la investigació, pot:

- a) Accedir immediatament i sense restriccions ni traves al lloc de l'accident o incident, així com al bé sinistrat, el seu contingut o les seves restes.

b) Efectuar l'anotació immediata de les proves i la recollida controlada de restes o components del bé sinistrat per a examinar-los o analitzar-los.

c) Tenir accés immediat als registradors de dades, al seu contingut o a qualsevol altre registre pertinent i control sobre aquestes.

3. En cas que l'Autoritat consideri necessari per al procés de la investigació de seguretat la recuperació del lloc de l'accident o incident dels registradors de dades, d'algun component del bé sinistrat o de la seva totalitat, és necessària l'autorització prèvia de l'autoritat judicial, en els casos en què s'hagi obert una investigació judicial, o bé de les forces i cossos de seguretat en els casos en què la investigació judicial esmentada no s'hagi obert.

4. En cas que l'autorització esmentada es concedeixi, l'Autoritat ha de facilitar una llista a l'autoritat judicial o a les forces i cossos de seguretat amb una relació dels components recollits i ha de garantir-ne la traçabilitat i mantenir-ne la custòdia, per a la qual cosa pot sol·licitar la col·laboració de les forces i cossos de seguretat, i l'autoritat judicial pot nomenar un dels seus agents perquè es desplaci juntament amb els registradors de dades o les proves materials al lloc en què s'ha de procedir a la seva lectura o tractament.

5. L'autoritat judicial s'ha de pronunciar en el termini de 15 dies des de la sol·licitud de l'Autoritat sobre la pertinència de qualsevol ús de les proves que en requereixi la modificació, alteració o destrucció.

6. En cas que l'autoritat judicial decideixi confiscar qualsevol prova material de l'accident, l'Autoritat pot sol·licitar que s'adoptin totes les mesures de protecció que es considerin pertinents, segons el parer de l'investigador o investigadora encarregat, per garantir que la seva custòdia s'efectuï en condicions de seguretat òptimes.

7. Quan la conservació de les restes obtingudes durant una investigació tècnica deixi de ser necessària, i llevat que sigui procedent la seva custòdia judicial, aquestes s'han de posar a disposició dels propietaris, que se n'han de fer càrrec en el termini d'un mes a comptar de l'endemà de la seva posada a disposició. Si no se'n fessin càrrec, l'Autoritat ha de decidir el destí que s'hagi de donar als béns restes esmentats, amb càrrec als propietaris.

8. L'Autoritat pot sol·licitar a l'autoritat judicial que li faciliti els resultats de l'autòpsia efectuada als cossos de les víctimes si això és necessari per al bon desenvolupament de la investigació, segons el parer de l'investigador o investigadora encarregat.

9. L'Autoritat pot sol·licitar a l'autoritat judicial, quan així ho consideri l'investigador o investigadora encarregat, la realització d'un examen mèdic a les persones implicades en la utilització del bé sinistrat o sol·licitar que es duguin a terme proves en mostres preses a les persones esmentades i tenir accés immediat als resultats d'aquests exàmens amb l'única finalitat d'incorporar-ne els resultats a la investigació tècnica.

10. En el cas d'accidents o incidents d'aviació civil, per a la realització de les autòpsies o de les proves mèdiques, l'Autoritat pot oferir la col·laboració de metges aerònautics.

Article 23. *Informació a les persones que participin en el procediment.*

Les persones que participin en el procediment i prestin declaració o testimoni han de ser informades de la naturalesa i les bases de la investigació tècnica sobre l'accident o incident. Aquestes persones han de tenir accés a assessorament jurídic i han de ser informades de:

a) El possible risc que la seva declaració o testimoni pugui servir per a la seva inculpació en un procediment subsegüent a la investigació.

b) Totes les garanties que se'ls poden oferir per evitar que la seva declaració o testimoni es pugui utilitzar en contra seva.

Article 24. *Intercanvi d'informació.*

1. Les autoritats judicials han de preservar totes les garanties del procés penal que estableix la Llei d'enjudiciament criminal, aprovada pel Reial decret de 14 de setembre de 1882, i l'Autoritat ha de complir les disposicions sobre protecció de la informació que preveu la normativa a què es refereix l'article 2.2 d'aquesta Llei.

2. Respecte de la informació que contingui el procediment judicial, l'Autoritat pot sol·licitar a l'autoritat judicial l'accés a qualsevol informació continguda en el procediment esmentat que, segons el parer de l'investigador o investigadora encarregat, pugui resultar útil per prevenir futurs accidents i incidents, incloent-hi fotografies, gravacions en vídeo, declaracions de persones involucrades i testimonis, informes de pèrits, i qualsevol altra que es pugui considerar rellevant a aquests efectes.

3. De la mateixa manera, l'autoritat judicial ha de tenir accés a la informació relacionada amb la investigació tècnica que requereixi per al desenvolupament adequat de les seves funcions en els termes que preveuen aquesta Llei, la seva normativa de desplegament i els convenis ulteriors que es puguin subscriure a aquest efecte.

4. En el cas d'informació de tercers en possessió de l'Autoritat que hagi estat elaborada, proporcionada o recopilada amb l'única finalitat d'aprofundir en les hipòtesis sobre les causes de l'accident o incident investigat i la formulació de possibles recomanacions, l'autoritat judicial ha de valorar si escau requerir-la directament al seu propietari, complint totes les garanties del procés penal, en lloc de sol·licitar-la a l'Autoritat.

Article 25. *Interacció entre les actuacions judicials i les de l'Autoritat.*

Les autoritats judicials poden constituir, si ho consideren necessari, un equip independent d'experts i professionals en l'àmbit del transport de què es tracti perquè emetin un dictamen tècnic sobre l'accident o incident corresponent que pugui assistir el jutge en la valoració de les responsabilitats penals de l'accident.

En el supòsit que l'autoritat judicial sol·liciti la participació de persones adscrites a l'Autoritat, s'ha d'aplicar el que disposa l'article 27.2 d'aquesta Llei.

Article 26. *Resolució de conflictes.*

1. Els conflictes i les controvèrsies que puguin sorgir durant el desenvolupament de la investigació d'un accident o incident els ha de resoldre l'autoritat judicial encarregada de la investigació judicial.

2. El Ministeri Fiscal ha de vetllar per la coordinació adequada entre la investigació judicial i la investigació tècnica. A aquest efecte, pot recórrer contra aquelles resolucions judicials que puguin perjudicar la finalitat de la investigació tècnica o que, en general, consideri contràries a la normativa sobre seguretat dels modes de transport respectius.

3. Sense perjudici d'això, en cas que s'hagi subscrit un conveni per cooperar en el desenvolupament adequat de l'actuació de les autoritats intervinents en la investigació de l'accident o incident de què es tracti, els problemes d'interpretació i compliment que es puguin plantejar s'han de resoldre d'acord amb els mecanismes de seguiment, vigilància i control que s'hi estableixen.

Article 27. *Participació de persones adscrites a l'Autoritat en processos judicials.*

1. En cas que un òrgan judicial citi una persona adscrita a l'Autoritat per actuar com a testimoni en un procés judicial en relació amb informació que conegui arran de les seves funcions d'investigació, és aplicable el que estableix l'article 17 d'aquesta Llei.

2. En el cas que òrgans judicials sol·licitin informes pericials de l'Autoritat, s'aplica el que preveu l'article 17.3 d'aquesta Llei, quant a la possibilitat que l'Autoritat faci les al·legacions que consideri oportunes, en els termes que preveu el precepte esmentat, amb caràcter previ a la realització de l'informe. A la vista d'aquestes, correspon a l'òrgan judicial adoptar una decisió definitiva sobre la sol·licitud d'informe pericial efectuada.

Secció 3a Col·laboració amb altres autoritats d'investigació tècnica d'accidents i incidents

Article 28. Col·laboració amb altres autoritats d'investigació tècnica d'accidents i incidents.

1. L'Autoritat pot participar o acceptar la invitació a participar en la investigació d'un accident o incident fora del territori espanyol.

L'Autoritat pot convidar les autoritats d'investigació d'altres estats a participar en la investigació tècnica que dugui a terme sobre accidents i incidents produïts en territori espanyol, i acceptar la incorporació de persones expertes en l'equip d'investigació, sota el control i la direcció de l'investigador o investigadora encarregat, i amb les facultats que preveu l'article 8.4 que aquest determini. Aquesta participació es pot formalitzar en l'acord corresponent en el qual s'han de determinar els elements essencials de la col·laboració entre les dues autoritats d'investigació.

2. Es poden subscriure acords per a la delegació de competències d'investigació en autoritats d'altres estats, així com per a l'assumpció per part de l'Autoritat de la delegació de competències rebuda d'altres estats.

En cas de delegació de la competència d'investigació en un altre Estat, l'autoritat delegada pot disposar de les facultats que preveu l'article 8.4.

3. En el cas d'accidents o incidents ferroviaris que es produeixin en una instal·lació fronterera d'un altre Estat membre de la Unió Europea o a prop d'aquesta o respecte als quals no sigui possible determinar en quin Estat membre s'han produït, l'Autoritat ha d'acordar amb l'organisme corresponent de l'altre Estat quin d'ells s'ha d'encarregar de la investigació o bé portar-la a terme en col·laboració. En el primer cas, l'altre organisme pot participar en la investigació i tots dos n'han de compartir plenament els resultats.

Quan en un accident o incident ferroviari hi estigui implicada una empresa ferroviària establerta o un vehicle registrat o mantingut en un altre Estat membre de la Unió Europea, s'ha de convidar a participar en la investigació l'organisme d'investigació d'accidents ferroviaris d'aquest Estat. Igualment, quan un vehicle estigui registrat o mantingut a Espanya i es vegi involucrat en un incident o accident en un altre Estat membre, l'Autoritat ha de col·laborar amb l'organisme competent en la investigació del succés. L'Autoritat ha de compartir informació amb els organismes competents de l'altre país quan es produeixin successos a les estacions frontereres i a les seccions internacionals.

4. En el cas d'accidents o incidents marítims, l'Autoritat ha de col·laborar i prestar l'assistència que li sigui requerida en les investigacions tècniques marítimes que portin a terme altres estats membres de la Unió Europea.

Quan en les investigacions tècniques marítimes hi participin altres estats membres, l'Autoritat ha de cooperar per acordar com més aviat millor qui ha d'assumir la funció d'investigador principal. En aquest supòsit, s'han de comunicar els representants acreditats per formar part de l'equip d'investigació, i s'han de concertar els procediments d'investigació. Els estats membres que participin en una investigació en la qual Espanya exerceixi la funció d'investigador principal tenen els mateixos drets i igual accés als testimonis i proves, i el dret que el seu punt de vista sigui tingut en compte.

La realització d'investigacions tècniques marítimes paral·leles respecte del mateix accident o incident marítim s'ha de limitar estrictament a casos excepcionals, i s'ha de notificar a la Comissió Europea les raons per les quals es duen a terme.

Quan s'iniciï una investigació per un accident o incident marítim en el qual es vegi implicat un vaixell de passatge de transbord rodat o una nau de passatge de gran velocitat, en els termes que assenyala l'article 5.2, l'Autoritat és responsable de la investigació de seguretat i la coordinació amb altres estats membres fins que es disposi de mutu acord quin és l'Estat investigador principal.

L'Autoritat ha de col·laborar amb tercers països que no siguin estats membres de la Unió Europea en els termes que preveuen els tractats i convenis internacionals signats per Espanya, i d'acord amb el que es desplegui per reglament.

5. En el cas d'accidents o incidents d'aviació civil, l'Autoritat pot sol·licitar l'assistència de les autoritats corresponents d'un altre Estat.

Igualment, en el cas d'accidents o incidents greus d'aviació civil, l'Autoritat ha de notificar el mateix al país que tingui la condició d'Estat de matrícula, Estat de l'exploador de l'aeronau, Estat de disseny i/o Estat de fabricació, als efectes que aquests li comuniquin immediatament si tenen o no la intenció de nomenar un representant acreditat de conformitat amb les normes internacionals i pràctiques recomanades.

TÍTOL II

Organització i funcionament

Article 29. *Estructura organitzativa de l'Autoritat.*

1. L'Autoritat exerceix les seves funcions a través dels òrgans de govern següents:
 - a) El Consell, que és el seu màxim òrgan de govern.
 - b) La persona que exerceixi la Presidència, que ho és també del seu Consell.
2. Per al desenvolupament de les seves funcions, l'Autoritat s'estructura administrativament en els òrgans directius següents:
 - a) Direcció d'investigació tècnica d'accidents i incidents ferroviaris.
 - b) Direcció d'investigació tècnica d'accidents i incidents marítims.
 - c) Direcció d'investigació tècnica d'accidents i incidents d'aviació civil.
 - d) Secretaria General.

CAPÍTOL I

Òrgans de Govern

Article 30. *Composició del Consell.*

1. El Consell està integrat per la persona que exerceixi la Presidència de l'Autoritat i sis consellers o conselleres.

En cas de vacant, absència o malaltia de la persona que exerceixi la Presidència, l'ha de suplir el conseller o consellera de més antiguitat i, a igualtat d'antiguitat, qui sigui de més edat.

2. Ha d'exercir com a secretari del Consell, amb veu però sense vot, la persona que exerceixi la Secretaria General de l'Autoritat, a qui correspon assessorar el Consell en dret i informar sobre la legalitat dels afers sotmesos a la seva consideració, així com les funcions pròpies de la secretaria dels òrgans col·legiats.

En cas de vacant, absència o malaltia del secretari, l'ha de suplir qui es determini per reglament.

Article 31. *Funcions del Consell.*

1. El Consell és l'òrgan competent per a l'exercici de les funcions de decisió en relació amb la investigació tècnica d'accidents i incidents ferroviaris, marítims i d'aviació civil i l'organització i el funcionament de l'Autoritat.

2. El Consell pot delegar l'exercici de les seves funcions en la persona que exerceixi la Presidència i en els òrgans directius de l'Autoritat, excepte les següents, que són indelegables:

a) Aprovar els informes tècnics que es realitzin respecte d'accidents o incidents objecte d'investigació per part de l'Autoritat.

En el cas d'investigacions d'accidents greus ocorreguts en instal·lacions o infraestructures utilitzades per a operacions relacionades amb la investigació i

l'explotació d'hidrocarburs en el medi marí, l'informe finalment aprovat pel Consell ha de determinar les mesures concretes que ha d'adoptar l'ACSOM dins del seu àmbit de competències.

b) Aprovar la memòria anual de l'Autoritat, en la qual pot proposar al Govern i/o a les Corts Generals iniciatives, accions i regulacions per millorar la seguretat dels modes de transport ferroviari, marítim i d'aviació civil.

c) Acordar l'inici d'una investigació tècnica en els termes que preveu l'article 9.2 d'aquesta Llei.

d) Resoldre sobre les sol·licituds de divulgació de la informació obtinguda durant la investigació tècnica, sense perjudici del que estableix l'article 17 d'aquesta Llei, en relació amb les sol·licituds o els requeriments rebuts d'òrgans judicials, del Ministeri Fiscal o de comissions d'investigació creades a les Corts Generals.

e) Resoldre sobre les recusacions i correccions disciplinàries de la persona que exerceixi la Presidència i de consellers o conselleres i apreciar la incapacitat i l'incompliment greu de les seves funcions.

f) Aprovar l'avantprojecte de pressupost i aprovar els comptes de l'Autoritat, que són formulats per la Secretaria General.

g) Acordar la impugnació dels actes i les disposicions que correspongui en interès de l'Autoritat.

h) Decidir la subscripció, per part de la persona que exerceixi la Presidència, d'acords per a la delegació de competències d'investigació en altres estats, així com per a l'assumpció de la delegació de competències rebuda d'altres estats.

i) Elaborar protocols sobre el funcionament i la metodologia d'investigació, així com sobre el règim de formació, amb vista a facilitar l'homogeneïtat d'aquestes matèries entre les diferents direccions d'investigació tècnica, així com un tractament adequat de temes com l'anàlisi dels factors humans i organitzatius, entre d'altres.

j) Aprovar informes estadístics sobre accidents i incidents investigats per l'Autoritat per a l'anàlisi de tendències i qüestions de seguretat emergents per part de les direccions tècniques.

Article 32. Nomenament i mandat de la persona que exerceixi la Presidència i dels consellers i conselleres.

1. La persona que exerceixi la Presidència ha de ser nomenada per reial decret del Consell de Ministres, a proposta de la persona titular del ministeri competent en matèria de transport ferroviari, marítim i d'aviació civil, amb la conformitat prèvia de la comissió competent del Congrés dels Diputats.

La persona titular del ministeri competent en matèria de transport ferroviari, marítim i d'aviació civil ha de presentar a la comissió competent del Congrés dels Diputats la candidatura d'una persona de prestigi reconegut i qualificació professional acreditada en el camp de la seguretat en el transport, dins de l'àmbit d'actuació de l'Autoritat, amb un termini d'antelació de tres mesos a la data de finalització del mandat de la persona que exerceixi la Presidència, o d'un mes des que es tingui coneixement formal de la terminació del mandat per qualsevol de les altres causes que estableix aquesta Llei.

La comissió competent del Congrés dels Diputats ha de requerir la compareixença del candidat o candidata amb caràcter previ a la celebració de la votació sobre la conformitat.

L'elecció de la persona que hagi d'exercir la Presidència s'ha de fer per majoria absoluta dels membres de la Comissió parlamentària en una primera votació, i majoria de vots emesos en segona votació.

2. Els consellers i conselleres, amb la compareixença prèvia davant la comissió competent del Congrés dels Diputats, han de ser nomenats per reial decret del Consell de Ministres, a proposta de la persona titular del ministeri competent en matèria de transport ferroviari, marítim i d'aviació civil, entre persones de prestigi reconegut i qualificació professional acreditada en l'àmbit d'actuació de l'Autoritat, per a la qual cosa

es requereixen els coneixements tècnics, l'experiència professional i els títols acadèmics i professionals obtinguts relacionats amb la matèria esmentada.

3. Dos dels consellers o conselleres han de ser experts en alguna de les àrees següents de coneixement tècnic del sector ferroviari: disseny, construcció i manteniment de material rodant; senyalització i comunicacions; infraestructures ferroviàries; explotació dels serveis ferroviaris; i seguretat en la circulació.

4. Dos dels consellers o conselleres han de ser experts en alguna de les àrees següents de coneixement tècnic del sector marítim: disseny, construcció i manteniment de vaixells i els seus equips; marina mercant; activitats nauticopesqueres; investigació i explotació d'hidrocarburs en el medi marí; infraestructures portuàries; i seguretat operacional.

5. Dos dels consellers o conselleres han de ser experts en alguna de les àrees següents de coneixement tècnic del sector aeri: disseny, construcció i manteniment d'aeronaus; operació d'aeronaus; serveis de navegació aèria; infraestructures aeroportuàries; explotació de serveis aeris; i seguretat operacional.

6. El Congrés dels Diputats, a través de la comissió competent i per acord adoptat per majoria absoluta, pot vetar el nomenament del candidat o candidata proposat en el termini d'un mes a comptar de la recepció de la comunicació corresponent. Transcorregut el termini esmentat sense manifestació expressa del Congrés, s'entén acceptat el nomenament.

7. El mandat dels membres del Consell és de sis anys sense possibilitat de reelecció. La renovació dels consellers i conselleres es fa per meitats cada tres anys, de manera que se'n mantingui el nombre i cap no romangui en el càrrec per un temps superior a sis anys, sense perjudici del que preveu la disposició addicional quarta.

8. Tant per a l'elecció inicial dels membres del Consell com per a la seva renovació parcial, el ministeri competent en matèria de transport ferroviari, marítim i d'aviació civil ha d'obrir un període de consulta pública de 30 dies hàbils prèvia a remetre la seva proposta a la comissió competent del Congrés dels Diputats.

Totes les entitats o institucions amb competència en la matèria que ho considerin pertinent poden presentar candidats o candidates durant el període de temps que duri la consulta.

Aquestes candidatures s'han d'acompanyar d'una memòria explicativa i del currículum de la persona candidata. No tenen caràcter vinculant, però l'òrgan competent per efectuar la selecció les ha de tenir en compte.

Article 33. Règim i estatut administratiu de la persona que exerceixi la Presidència i dels consellers i conselleres.

1. La Presidència de l'Autoritat té rang de subsecretari, i els consellers i conselleres tenen la condició d'alt càrrec de l'Administració General de l'Estat.

La persona que exerceixi la Presidència i els consellers i conselleres han d'exercir la seva funció amb dedicació exclusiva i estan subjectes al règim d'incompatibilitats dels alts càrrecs de l'Administració General de l'Estat, i la seva funció és incompatible amb l'exercici de qualsevol activitat professional pública o privada, retribuïda o no, excepte les que siguin inherents a la seva condició de persona que exerceix la Presidència o conseller o consellera de l'Autoritat. Així mateix, no poden sol·licitar ni rebre instruccions de ningú pel que fa a investigacions en curs.

2. Durant els dos anys posteriors al seu cessament, no poden exercir cap activitat professional privada relacionada amb l'àmbit d'actuació de l'Autoritat.

3. Els membres del Consell han de guardar secret, fins i tot després de cessar en els càrrecs, sobre totes les informacions reservades o confidencials de què hagin tingut coneixement en l'exercici de les seves funcions, en els termes que preveu aquesta Llei.

4. La persona que exerceixi la Presidència i els consellers i conselleres no poden assumir individualment funcions executives o de direcció d'àrees concretes de l'Autoritat que corresponguin al personal directiu d'aquesta.

Article 34. *Cessament dels membres del Consell.*

1. Els membres del Consell cessen en el seu càrrec per les causes següents:
 - a) Per renúncia acceptada pel Govern.
 - b) Per expiració del terme del seu mandat.
 - c) Per incompatibilitat sobrevinguda.
 - d) Per condemna per delictes dolós o delictes castigats amb pena greu.
 - e) Per mort o incapacitat permanent.
 - f) Per incompliment greu de les seves obligacions. En aquest cas, la seva separació ha de ser acordada pel Govern, amb la instrucció prèvia de l'expedient per part del ministeri competent en matèria de funció pública, pel que fa a les obligacions que preveu la Llei 3/2015, de 30 de març, reguladora de l'exercici de l'alt càrrec de l'Administració General de l'Estat i la seva normativa de desplegament, o amb la instrucció prèvia per part del ministeri competent en matèria de transport ferroviari, marítim i d'aviació civil quant a la resta d'obligacions pròpies del càrrec de membre del Consell. Una vegada acordada la separació, el Govern l'ha de posar en coneixement de les Corts Generals.

2. Si durant el període de durada del mandat d'un membre del Consell es produeix el seu cessament, el nomenament del successor o successora és pel temps que resti al substituït per a la terminació del seu mandat.

Article 35. *Funcionament del Consell.*

1. Les sessions del Consell les convoca la persona que exerceixi la Presidència, que ha de fixar l'ordre del dia dels afers sotmesos a deliberació i acord amb l'assistència de la persona que exerceixi la Secretaria, atenent les peticions dels consellers i conselleres.

2. L'assistència dels membres del Consell a les seves reunions és obligatòria, llevat de casos degudament justificats.

El Consell s'entén vàlidament constituït amb l'assistència de la persona que exerceixi la Presidència o la que la substitueixi, la persona que exerceixi la Secretaria o la que la substitueixi i tres consellers o conselleres.

3. Els acords s'han d'adoptar per majoria de vots dels assistents. En cas d'empat, decideix el vot de la persona que exerceixi la Presidència.

En cas que l'afer que se sotmeti a aprovació del Consell sigui un informe tècnic, tots els membres del Consell poden participar en la deliberació, però l'acord s'ha d'adoptar amb el vot favorable de la persona que exerceixi la Presidència i dels dos consellers o conselleres experts en l'àmbit material de l'Autoritat a què es refereixi l'informe. En aquest cas, el vot de la persona titular de la Presidència no té caràcter diriment.

4. Els membres del Consell no es poden abstenir en les votacions, llevat que concorrin les causes d'abstenció i recusació que preveu la secció 4a del capítol II del títol preliminar de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre.

5. El règim de funcionament del Consell s'ha d'ajustar al que disposa la secció 3a del capítol II del títol preliminar de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre.

6. A les reunions del Consell hi pot assistir, amb veu però sense vot, el personal directiu de l'Autoritat i qualsevol integrant del personal no directiu que determini la persona que exerceixi la Presidència d'acord amb els criteris generals que a aquest efecte acordi el Consell.

7. A iniciativa de qualsevol dels seus membres, el Consell pot acordar l'assistència a les seves reunions d'experts de prestigi nacional o internacional reconegut, així com de víctimes, associacions de víctimes i familiars de víctimes, en matèries relacionades amb l'àmbit d'actuació de l'Autoritat. Aquesta assistència es produeix sense dret a vot, i els experts estan subjectes al secret professional.

La persona que exerceixi la Secretaria del Consell ha d'analitzar prèviament potencials conflictes d'interès d'aquestes persones, de conformitat amb el procediment

previst en el Codi de conducta per al personal de l'Autoritat que eventualment s'aprovi i d'altres persones participants en les investigacions que aquesta porti a terme.

Article 36. *Funcions de la persona que exerceixi la Presidència de l'Autoritat.*

1. La persona que exerceixi la Presidència de l'Autoritat exerceix les funcions inherents a la seva condició de titular de la Presidència del Consell com a òrgan col·legiat.

2. En la seva condició d'òrgan de govern de l'Autoritat, ha d'exercir les funcions que li delegui el Consell i, a més, les següents:

a) Exercir la representació legal de l'Autoritat, tant institucionalment com internacionalment.

b) Impulsar l'actuació de l'Autoritat i el compliment de les funcions que aquesta té encomanades.

c) Nomenar i acordar el cessament del personal directiu de l'Autoritat, de conformitat amb el que preveuen els articles 37 i 38.

d) Dirigir i coordinar les activitats de tots els seus òrgans directius.

e) Exercir la direcció superior de tot el seu personal.

f) Aprovar els actes d'execució dels pressupostos de l'Autoritat.

g) Exercir les competències com a òrgan de contractació de l'Autoritat.

h) Efectuar la rendició de comptes de l'Autoritat, d'acord amb la Llei 47/2003, de 26 de novembre, general pressupostària.

i) Comparèixer davant la comissió competent del Congrés dels Diputats per a la presentació de la memòria anual de l'Autoritat, i totes les vegades que sigui requerida o requerit per aquella.

j) Subscriure acords, decidits pel Consell, per a la delegació de competències d'investigació en altres estats, així com per a l'assumpció de la delegació de competència rebuda d'altres estats.

k) Subscriure convenis en nom de l'Autoritat en l'àmbit de competències d'aquesta.

l) Informar l'autoritat i policia judicial competent quan, durant el transcurs de la investigació, es tingui coneixement o sospita de la comissió d'un acte en l'accident o incident que pugui constituir un il·lícit penal.

CAPÍTOL II

Òrgans directius

Article 37. *Direccions d'investigació tècnica.*

1. Les direccions d'investigació tècnica especialitzades per cada mode de transport són els òrgans encarregats de dur a terme la investigació tècnica dels accidents i incidents que preveu aquesta Llei. El seu rang orgànic s'estableix en l'Estatut orgànic de l'Autoritat.

2. Les persones titulars de les direccions d'investigació tècnica se seleccionen mitjançant convocatòria pública i concurrència competitiva d'acord amb els principis d'igualtat, mèrit i capacitat. Exerceixen les funcions següents:

a) Impulsar i supervisar les activitats que formen part de les funcions de la Direcció d'investigació, vetllant pel seu bon funcionament.

b) Exercir les funcions inherents a la responsabilitat de direcció sobre el personal de la seva unitat i dissenyar el pla de formació per mantenir la qualificació del personal investigador.

c) Designar l'investigador o investigadora encarregat i l'equip d'investigació de cada accident o incident.

d) Coordinar els treballs dels equips d'investigació, garantint l'homogeneïtat dels criteris utilitzats en les investigacions tècniques.

e) Assegurar que la investigació tècnica ha previst totes les causes possibles de l'accident o incident, incloses les relatives als aspectes organitzacionals i relacionats amb el factor humà.

f) Remetre a la Secretaria General la proposta d'informe abans d'elevarlo al Consell, perquè s'evacui el tràmit d'informació corresponent a les parts interessades en la investigació, així com a les víctimes de l'accident o incident.

g) Elevar les propostes d'informe perquè el Consell les aprovi. En el cas d'investigacions d'accidents greus ocorreguts en instal·lacions o infraestructures utilitzades per a operacions relacionades amb la investigació i explotació d'hidrocarburs en el medi marí, la Direcció d'investigació tècnica d'accidents i incidents marítims ha de remetre el resultat de la investigació a l'ACSOM, per tal que aquesta elabori un informe, un document de síntesi d'aquest i una llista de recomanacions, que l'ACSOM ha d'elevat al Consell perquè prengui la seva decisió.

h) Assistir tècnicament el Consell i la persona que exerceixi la Presidència, en l'àmbit material propi de la Direcció d'investigació la titularitat de la qual exerceixi.

Article 38. *Secretaria General.*

1. La Secretaria General és l'òrgan encarregat de la gestió dels serveis comuns i jurídics de l'Autoritat, sense perjudici de les competències de l'Advocacia de l'Estat en aquesta matèria. El seu rang orgànic s'estableix en l'Estatut orgànic de l'Autoritat.

2. La persona titular de la Secretaria General se selecciona mitjançant convocatòria pública i concurrència competitiva amb base en els principis d'igualtat, mèrit i capacitat. Li correspon l'exercici ordinari de les funcions següents, sota l'autoritat superior de la persona que exerceixi la Presidència:

- a) La selecció, gestió i formació de recursos humans.
- b) La direcció del personal.
- c) La inspecció general de serveis i la instrucció d'expedients disciplinaris.
- d) La planificació i execució de la política de prevenció de riscos laborals i les relacions laborals.
- e) La gestió pressupostària i de tresoreria, i la gestió del registre.
- f) La contractació de béns i serveis necessaris per a l'acompliment de les competències de l'Autoritat, en els casos en què sigui delegada pel president o presidenta.
- g) La gestió patrimonial dels béns de titularitat de l'Autoritat, dels que siguin adscrits i d'aquells la gestió dels quals sigui encomanada a aquesta.
- h) La provisió dels serveis informàtics necessaris per al funcionament de l'Autoritat, sense perjudici de les competències del ministeri o organisme públic responsable en matèria d'administració digital.
- i) L'elaboració i elevació al Consell perquè els aprovi d'informes estadístics sobre accidents i incidents investigats per l'Autoritat, perquè les direccions d'investigació tècnica analitzin tendències i qüestions de seguretat emergents.
- j) L'assessorament jurídic a la resta dels òrgans de l'Autoritat.
- k) Les relacions amb els tribunals de justícia i amb el Ministeri Fiscal, excepte les que corresponguin directament a la persona que exerceixi la Presidència.
- l) La proposta de resolució dels recursos administratius i les reclamacions de responsabilitat patrimonial que es formulin en relació amb l'actuació de l'Autoritat.
- m) La gestió del Registre de recomanacions de seguretat i del seguiment del seu compliment.
- n) La Secretaria del Consell.
- ñ) L'elaboració de l'esborrany de memòria anual de l'Autoritat.
- o) La coordinació i l'enllaç amb les autoritats autonòmiques competents en matèria de transport en els supòsits d'investigació tècnica d'accidents i incidents que preveu la disposició addicional cinquena d'aquesta Llei, a l'efecte de compartir i reportar l'estat de la investigació.

TÍTOL III

Règim de contractació, finançament, pressupostació i control

Article 39. Règim de contractació.

L'Autoritat ha d'ajustar el seu règim de contractació al que disposa la legislació vigent sobre contractació del sector públic, i la persona que exerceixi la Presidència és el seu òrgan de contractació.

Article 40. Béns i mitjans econòmics de l'Autoritat.

L'Autoritat disposa, per al compliment dels seus fins, dels béns i mitjans econòmics següents:

- a) Els procedents de la participació en els ingressos recaptats de la taxa de seguretat aèria, de la taxa d'ajuda a la navegació i de la taxa per prestació de serveis i realització d'activitats en matèria de seguretat ferroviària, que li transfereixin els organismes i les entitats responsables de la recaptació i liquidació d'aquestes taxes.
- b) Les assignacions que, si s'escau, s'estableixin anualment amb càrrec als pressupostos generals de l'Estat.
- c) Els béns i valors que constitueixen el seu patrimoni, així com els productes i les rendes d'aquest.
- d) Qualsevol altres que legalment se li puguin atribuir.

Article 41. Pressupost, règim de comptabilitat i control econòmic i financer.

1. L'Autoritat ha d'elaborar i aprovar anualment un avantprojecte de pressupost, els crèdits del qual tenen caràcter limitador, i l'ha de remetre al ministeri competent en matèria d'hisenda a través del ministeri competent en matèria de transport ferroviari, marítim i d'aviació civil per a la seva tramitació posterior d'acord amb el que preveu la Llei 47/2003, de 26 de novembre, general pressupostària.

2. El règim d'especificacions i modificacions dels crèdits del pressupost esmentat és el que estableix la Llei 47/2003, de 26 de novembre, per als pressupostos dels organismes autònoms.

3. Correspon a la persona que exerceixi la Presidència aprovar les despeses, ordenar els pagaments i efectuar la rendició de comptes de l'organisme de conformitat amb el que disposa la Llei 47/2003, de 26 de novembre.

4. L'Autoritat ha de formular i rendir els seus comptes d'acord amb la Llei 47/2003, de 26 de novembre, i les normes i els principis de comptabilitat que recull el Pla general de comptabilitat pública i les seves normes de desplegament.

5. Sense perjudici de les competències atribuïdes al Tribunal de Comptes per la seva Llei orgànica, la gestió economicofinancera de l'Autoritat està sotmesa al control de la Intervenció General de l'Administració de l'Estat en els termes que estableix la Llei 47/2003, de 26 de novembre. El control financer permanent és dut a terme per la Intervenció Delegada en l'Autoritat Administrativa Independent per a la Investigació Tècnica d'Accidents i Incidents Ferroviaris, Marítims i d'Aviació Civil, que té rang de Subdirecció General, sota la dependència orgànica i funcional de la Intervenció General de l'Administració de l'Estat.

Disposició addicional primera. Extinció d'òrgans.

1. La constitució de l'Autoritat implica l'extinció de la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris, la Comissió Permanent d'Investigació d'Accidents i Incidents Marítims i la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil.

2. Sense perjudici del que estableix aquesta Llei, les referències que la legislació vigent conté relatives a les comissions que esmenta l'apartat anterior s'entenen efectuades a l'Autoritat.

3. L'extinció de les comissions que esmenta l'apartat 1 d'aquesta disposició addicional suposa automàticament el cessament dels seus membres en la data en què aquesta es produeixi, sense perjudici de la seva possible designació com a membres de l'Autoritat d'acord amb el que preveu aquesta Llei.

Disposició addicional segona. *Igualtat efectiva entre dones i homes.*

Els nomenaments realitzats sobre la base del que preveu aquesta Llei han de procurar atendre el principi de presència equilibrada de dones i homes en els nomenaments i les designacions dels càrrecs de responsabilitat realitzats pels poders públics, establert a l'article 16 de la Llei orgànica 3/2007, de 22 de març, per a la igualtat efectiva de dones i homes.

Disposició addicional tercera. *Normativa sobre protecció de dades de caràcter personal.*

L'Autoritat ha de garantir, en tot cas, que el tractament de la informació en el marc de les investigacions tècniques es dugui a terme d'acord amb el que preveuen el Reglament (UE) 2016/679 del Parlament Europeu i el Consell, de 27 d'abril de 2016, relatiu a la protecció de les persones físiques pel que fa al tractament de les seves dades personals i a la lliure circulació d'aquestes dades, la Llei orgànica 3/2018, de 5 de desembre, de protecció de dades personals i garantia dels drets digitals, i la resta de la normativa sobre protecció de dades de caràcter personal.

Les eventuais cessions d'informació per a fins diferents dels de la investigació tècnica s'han de fer igualment d'acord amb la normativa que esmenta el paràgraf anterior, i en aquests casos l'Autoritat ha de fer una anàlisi prèvia dels riscos que aquestes cessions poden suposar per a la protecció de dades de caràcter personal, que li permeti decidir sobre la necessitat de facilitar dades personals en la cessió d'informació i ponderar la conveniència de dissociació d'aquestes. En cas que es determini la necessitat de facilitar-les, la cessió comporta una menció expressa, com a garantia específica, a la prohibició de la seva comunicació ulterior, excepte en els casos en què sigui necessària per a l'exercici de drets individuals.

Disposició addicional quarta. *Reducció del mandat de la meitat dels consellers o conselleres de l'Autoritat en la seva composició inicial.*

Per complir les previsions de l'article 32.7, que estableix la renovació per meitats cada tres anys dels consellers o conselleres, en la sessió constitutiva de l'Autoritat s'ha de portar a terme un sorteig que determini els tres consellers o conselleres el mandat dels quals té una durada únicament de tres anys en lloc dels sis previstos amb caràcter general.

Disposició addicional cinquena. *Investigació tècnica d'accidents i incidents en àmbits competencials de les comunitats autònomes.*

En el supòsit d'accidents i incidents en els modes de transport ferroviari, marítim i d'aviació civil la investigació tècnica dels quals sigui competència de les comunitats autònomes i que estiguin sotmesos a l'obligació d'investigar d'acord amb la normativa comunitària aplicable sobre investigació tècnica d'accidents i incidents, l'Autoritat ha d'atendre la sol·licitud d'investigació que, si s'escau, li formuli la comunitat autònoma competent. En cas que un accident o incident s'investigui en l'àmbit d'una comunitat autònoma amb competències en transports, s'ha d'establir des de l'inici del procediment d'investigació un mecanisme permanent d'enllaç, notificació i coordinació entre l'Autoritat

i la comunitat autònoma corresponent a l'efecte de compartir i reportar l'estat de la investigació.

Disposició addicional sisena. *Col·laboració amb policies autonòmiques.*

Per a l'exercici de les funcions de col·laboració i assistència al personal investigador que preveu la Llei per part de les forces i cossos de seguretat, s'han de tenir en compte les competències de cada cos a cadascun dels territoris, i corresponen als cossos de policia dependents de les comunitats autònomes aquelles que tinguin legalment atribuïdes.

Disposició addicional setena. *Unitat de suport tècnic.*

En l'Estatut orgànic de l'Autoritat Administrativa Independent per a la Investigació Tècnica d'Accidents i Incidents Ferroviaris, Marítims i d'Aviació Civil, s'ha de crear una unitat de suport tècnic, amb el nivell que es determini en la relació de llocs de treball, que garanteixi el suport i l'assistència tècnica a les direccions d'investigació tècnica que estableix l'article 29 d'aquesta Llei.

Disposició addicional vuitena. *Protocols d'assistència a les víctimes.*

Sense perjudici de les competències atribuïdes a la unitat d'assistència familiar en matèria d'informació a les víctimes, els seus familiars i les associacions de víctimes, el ministeri competent en matèria de transport ferroviari, marítim i d'aviació civil ha d'elaborar els protocols que assegurin una assistència adequada a les víctimes i els seus familiars després de l'accident o incident de què es tracti.

Disposició addicional novena. *Augment del límit d'endeutament d'ADIF-Alta Velocitat i RENFE-Operadora per a l'exercici 2024.*

1. S'autoritza ADIF-Alta Velocitat, EPE, a incrementar el seu endeutament fins a la quantitat d'1.750.000,00 milers d'euros en l'exercici 2024. Aquest límit s'entén com a increment net màxim entre l'1 de gener i el 31 de desembre de 2024 dels deutes a llarg termini (aquells que a la data de disposició tinguin un termini de venciment superior a dotze mesos) a valor nominal amb entitats financeres i per emissions de títols de renda fixa.

No s'inclou en aquest límit cap deute que a la data de disposició o de registre inicial tingui un termini de venciment igual o inferior a dotze mesos.

2. S'autoritza l'entitat pública empresarial RENFE-Operadora a incrementar el seu endeutament fins a la quantitat de 880.675,00 milers d'euros en l'exercici 2024. Aquesta xifra s'entén com a increment net màxim dels deutes a curt i llarg termini amb entitats de crèdit, entre l'1 de gener i el 31 de desembre de 2024.

Disposició addicional desena. *Unitat d'assistència familiar.*

En l'Estatut orgànic de l'Autoritat Administrativa Independent per a la Investigació Tècnica d'Accidents i Incidents Ferroviaris, Marítims i d'Aviació Civil, s'ha de crear una unitat d'assistència familiar, dependent directament de la Presidència de l'Autoritat amb el nivell que es determini en la relació de llocs de treball, per atendre les necessitats de les víctimes i dels seus familiars arran de l'accident o incident de què es tracti.

Disposició transitòria única. *Funcionament de les comissions existents fins a la constitució i el funcionament efectiu de l'Autoritat.*

Fins a la constitució de l'Autoritat d'acord amb el que preveu aquesta Llei, la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil, la Comissió permanent d'investigació d'accidents i incidents marítims i la Comissió d'Investigació d'Accidents

Ferroviaris han de continuar exercint les seves funcions en aplicació del que estableix aquesta Llei.

El seu funcionament es continua regint pel Reial decret 389/1998, de 13 de març, el Reial decret 800/2011, de 10 de juny, i el Reial decret 623/2014, de 18 de juliol, respectivament, en tot el que no s'oposi, contradigui o sigui incompatible amb aquesta Llei.

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

Queden derogades totes les disposicions del mateix rang o inferior que s'oposin, contradiguin o siguin incompatibles amb el que disposa aquesta Llei i, en especial:

a) De la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria, queda derogat:

1r El capítol II del títol II.

2n El paràgraf segon de l'apartat 1, la lletra b) i l'expressió «o en la investigació de l'accident» de la lletra c) de l'apartat 2, i les expressions «segons que correspongui» i «o de la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil» de l'apartat 4, de l'article 18.

3r El paràgraf segon de la lletra a) de l'apartat 1, i l'apartat 2, de l'article 19.

4t La disposició addicional novena.

b) L'article 265 del text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2011, de 5 de setembre.

c) Els articles 2.m) i 71 a 75 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari.

Disposició final primera. *Modificació de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria.*

U. Es modifica l'article 11, apartat 3, que passa a quedar redactat en els termes següents:

«3. En tot cas, queden obligats pel Programa els organismes, òrgans, ens i entitats, del sector públic civil i militar, amb competències en matèria de control o supervisió sobre la seguretat operacional de l'aviació civil o que hi incideixin, i els mecanismes de coordinació s'han de concretar per reglament entre ells.

Així mateix, s'integra en el Programa l'Autoritat Administrativa Independent per a la Investigació Tècnica d'Accidents i Incidents Ferroviaris, Marítims i d'Aviació Civil d'acord amb el règim jurídic que estableix la seva llei de creació, en especial en relació amb el règim de la informació de la investigació, al qual no és aplicable el que disposen els articles 18 i 19 d'aquesta Llei.»

Dos. La disposició addicional setzena queda modificada de la manera següent:

«Disposició addicional setzena. *Taxa de seguretat aèria.*

1. Es crea la taxa de seguretat aèria, que es regeix per aquesta Llei i per les altres fonts normatives que estableixi per a les taxes la Llei 8/1989, de 13 d'abril, de taxes i preus públics.

2. Constitueix el fet imposable de la taxa de seguretat aèria el desenvolupament d'activitats i la prestació de serveis de supervisió i inspecció en matèria de seguretat aèria per part de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

També constitueix el fet imposable d'aquesta taxa el desenvolupament de les activitats d'investigació tècnica dels accidents i incidents d'aviació civil que duu a terme l'Autoritat Administrativa Independent per a la Investigació Tècnica d'Accidents i Incidents Ferroviaris, Marítims i d'Aviació Civil.

3. Estan obligats al pagament de la taxa, en la seva condició de subjectes passius contribuents, els passatgers de sortida que embarquin en els aeroports espanyols, independentment de les etapes posteriors intermèdies que pugui efectuar el vol i la seva destinació. A aquests efectes, tenen la consideració de passatgers les persones que siguin transportades en qualitat de viatgers com a conseqüència d'un contracte de transport o d'arrendament. Són subjectes passius substituïts el particular, les administracions, els organismes o la companyia aèria transportista amb qui el passatger hagi contractat el transport o l'arrendament.

4. La taxa no s'aplica al transport de viatgers en aeronaus d'Estat espanyoles o al servei de les comunitats autònomes i altres entitats locals, sempre que prestin serveis públics no comercials, o en aeronaus d'Estat estrangeres, en cas que els estats als quals pertanyin concedeixin una exempció anàloga a les aeronaus d'Estat espanyoles.

5. La taxa no s'exigeix al transport de viatgers quan aquests hagin adquirit el títol de transport en una data anterior a l'entrada en vigor d'aquesta taxa, independentment de la data en què es faci el transport esmentat.

6. La taxa es merita en el moment de l'embarcament del passatger i l'ha de liquidar la companyia aèria, com a subjecte passiu substituït, al gestor aeroportuari amb antelació a la sortida de l'aeronau que transporti el passatger, o, quan així ho acordi el gestor aeroportuari amb l'aprovació de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria i de l'Autoritat Administrativa Independent per a la Investigació Tècnica d'Accidents i Incidents Ferroviaris, Marítims i d'Aviació Civil, dins dels primers deu dies de cada mes amb referència a les meritacions produïdes el mes anterior.

7. El gestor aeroportuari ha de liquidar en nom de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria i l'Autoritat Administrativa Independent per a la Investigació Tècnica d'Accidents i Incidents Ferroviaris, Marítims i d'Aviació Civil la taxa de seguretat aèria a les companyies aèries. Les quantitats percebudes pel gestor aeroportuari per aquesta taxa han de ser ingressades per aquest mensualment, i sempre dins dels quinze primers dies naturals, mitjançant transferència directa a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria i a l'Autoritat Administrativa Independent per a la Investigació Tècnica d'Accidents i Incidents Ferroviaris, Marítims i d'Aviació Civil, i el gestor aeroportuari ha d'efectuar una liquidació amb les quantitats percebudes per aquesta taxa segons el criteri de repartiment que estableix l'apartat 11 d'aquesta disposició.

La quantitat a transferir cada mes (M) és la suma de tots els imports dels drets de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria i l'Autoritat Administrativa Independent per a la Investigació Tècnica d'Accidents i Incidents Ferroviaris, Marítims i d'Aviació Civil relacionats amb la taxa de seguretat aèria efectivament cobrats pel gestor aeroportuari durant el mes anterior (M-1). Aquesta quantitat inclou tant els imports facturats i percebuts pel gestor aeroportuari corresponents a les taxes de seguretat aèria meritades el mes immediatament anterior (M-1) com els imports corresponents al que s'hagi cobrat efectivament en el mes esmentat per la facturació corresponent a mesos anteriors que no s'hagi satisfet el mes de meritació, incloent-hi, si s'escau, els possibles recàrrecs executius gestionats pel gestor aeroportuari i efectivament cobrats, que són la part proporcional dels possibles interessos per demora en el pagament.

Junt amb la liquidació mensual corresponent, el gestor aeroportuari ha de remetre a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria i a l'Autoritat Administrativa Independent per a la Investigació Tècnica d'Accidents i Incidents Ferroviaris, Marítims i d'Aviació Civil una certificació en la qual es desglossi la quantitat ingressada pel subjecte obligat al pagament i per data de meritació de la taxa, així com el nombre de passatgers embarcats el mes immediatament anterior.

8. La quantia d'aquesta taxa és de 0,63 euros per passatger de sortida.

9. S'apliquen a la quantia d'aquesta taxa les reduccions que preveu l'article 78.3 per a la prestació patrimonial pública de seguretat aeroportuària meritada en els aeroports de Canàries, Illes Balears, Ceuta i Melilla.

10. La gestió i el cobrament de la taxa correspon a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria i a l'Autoritat Administrativa Independent per a la Investigació Tècnica d'Accidents i Incidents Ferroviaris, Marítims i d'Aviació Civil, amb la col·laboració del gestor aeroportuari en els termes que estableix l'apartat 7.

11. L'import del que s'hagi recaptat per aquesta taxa forma part del pressupost d'ingressos de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria i del de l'Autoritat Administrativa Independent per a la Investigació Tècnica d'Accidents i Incidents Ferroviaris, Marítims i d'Aviació Civil segons el criteri de repartiment següent:

a) El 97,697 % correspon a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

b) El 2,303 % correspon a l'Autoritat Administrativa Independent per a la Investigació Tècnica d'Accidents i Incidents Ferroviaris, Marítims i d'Aviació Civil.»

Disposició final segona. Modificació del text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2011, de 5 de setembre.

El text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant, aprovat pel Reial decret legislatiu 2/2011, de 5 de setembre, queda modificat de la manera següent:

U. Es modifica el punt 2 de l'article 82, que queda redactat en els termes següents:

«2. El venciment del termini de la concessió ha de coincidir amb el de l'autorització d'activitat o el de la llicència de prestació del servei, i és improrrogable excepte en els supòsits següents:

a) Quan en el títol d'atorgament s'hagi previst expressament la possibilitat d'una o diverses pròrrogues, cas en què, a petició del titular i segons el parer de l'autoritat portuària, es pot prorrogar, sense que el termini inicial unit al de les pròrrogues pugui superar el termini màxim de 50 anys.

La suma dels terminis de les pròrrogues que s'atorguin en aquest supòsit no pot ser superior a la meitat del termini inicial.

En les concessions que tinguin com a objecte la prestació de serveis portuaris, la suma del termini inicial que preveu la concessió i el de les pròrrogues no pot excedir el que estableix l'article 114.1 que li sigui aplicable en els supòsits en què el nombre de prestadors del servei hagi estat limitat.

b) Quan en el títol d'atorgament no s'hagi previst la possibilitat de pròrroga, o tot i que s'hagi previst s'hagin esgotat les possibilitats que s'hi estableixen, però el concessionari porti a terme una inversió rellevant no prevista inicialment en la concessió i que hagi estat autoritzada per l'autoritat portuària, tant en la concessió com, si s'escau, en la concessió modificada per ampliació de la seva superfície sempre que formin una unitat d'explotació i que, segons el parer de l'autoritat portuària, sigui d'interès per millorar la productivitat, l'eficiència energètica o la qualitat ambiental de les operacions portuàries, o suposi la introducció de noves tecnologies o processos que incrementin la seva competitivitat i que, en tot cas, sigui superior al 20 per cent del valor actualitzat de la inversió inicialment prevista en el títol concessional, el termini de venciment es pot prorrogar, i no pot superar en total el termini màxim de 50 anys.

El termini de cadascuna de les pròrrogues que s'atorguin en aquest supòsit no pot ser superior a la meitat del termini inicial i la suma dels terminis d'aquestes no pot ser superior a una vegada i mitja el termini inicial de la concessió.

La pròrroga de la concessió determina la modificació de les condicions d'aquesta, que han de ser acceptades pel concessionari amb anterioritat a la resolució d'atorgament de la pròrroga.

c) Excepcionalment, l'autoritat portuària, amb l'informe previ vinculant de Ports de l'Estat, pot autoritzar pròrroques no previstes en el títol concessional que, unides a les atorgades anteriorment i al termini inicial, superin en total el termini de 50 anys o que, tot i que no superin aquest termini, la suma de les pròrroques ja atorgades superi una vegada i mitja el termini inicial, en aquelles concessions que siguin d'interès estratègic o rellevant per al port o per al desenvolupament econòmic de la seva zona d'influència, o suposin el manteniment en el port de la competència en el mercat dels serveis portuaris, quan el concessionari es compromet a portar a terme:

- una nova inversió addicional que suposi una millora de l'eficàcia global i de la competitivitat de l'activitat desenvolupada, en els termes que assenyalava la lletra b) anterior, i/o

- una contribució econòmica, que no tingui naturalesa tributària. Aquesta contribució econòmica està destinada al finançament d'algun dels supòsits següents, per millorar la posició competitiva dels ports en la seva àrea d'influència i la intermodalitat en el transport de mercaderies:

- Construcció o millora d'infraestructura portuària bàsica, consistent en obres d'abric, dragatges, obres d'atracament i esplanades.

- Construcció o millora d'infraestructures i instal·lacions bàsiques per al subministrament de combustibles alternatius o d'electricitat als vaixells durant la seva estada al port.

- Infraestructures de connexió terrestre entre les xarxes generals de transport d'ús comú i les zones vigents de servei dels ports o els ports secs en la titularitat dels quals hi participi un organisme públic portuari.

- Adaptació de les infraestructures en la xarxa general ferroviària d'ús comú per explotar trens d'almenys 750 m de longitud.

- Millora de les xarxes generals de transport d'ús comú, a l'efecte de potenciar la competitivitat del transport intermodal i el transport ferroviari de mercaderies.

En cas que es compromet una contribució econòmica, s'ha d'incloure en la concessió modificada i s'ha de satisfer en la seva totalitat en el termini màxim de sis mesos des de l'atorgament de la pròrroga de la concessió i, en tot cas, abans de l'entrada en vigor de la pròrroga, si aquesta té lloc en un termini inferior a sis mesos.

En cas que la contribució econòmica compromesa no se satisfaci dins de termini en la seva totalitat, no adquireix eficàcia la pròrroga atorgada i s'extingeix la concessió per la finalització del seu termini.

La nova inversió addicional, la contribució econòmica compromesa o la suma de totes dues ha de ser superior al 50 per cent del valor actualitzat de la inversió inicialment prevista en el títol concessional, sense incloure les inversions compromeses en reposició.

En cas que s'atorguin pròrroques d'aquest supòsit, el termini de totes les pròrroques atorgades unit al termini inicial no pot superar, en cap cas, els 75 anys.

En tots els supòsits és necessari que el concessionari estigui al corrent del compliment de les obligacions derivades de la concessió.»

Dos. La lletra b) de l'article 169 queda redactada de la manera següent:

«b) La Creu Roja Espanyola del Mar, respecte a les activitats pròpies que té encomanades aquesta institució, i altres entitats de caràcter humanitari, sense finalitats lucratives i constituïdes legalment, l'activitat de les quals estigui exclusivament vinculada amb l'atenció a tripulants i passatgers o amb l'atenció

sanitària gratuïta, que per necessitats de funcionament s'hagin de situar en el domini públic portuari, amb la sol·licitud prèvia de l'exempció a l'autoritat portuària.»

Tres. L'article 237 queda redactat de la manera següent:

«Article 237. *Fet imposable.*

El fet imposable de la taxa consisteix en la utilització del servei de senyalització marítima definit a l'article 137 d'aquesta Llei.

També constitueix el fet imposable d'aquesta taxa la realització d'activitats d'investigació tècnica d'accidents i incidents marítics que desenvolupa l'Autoritat Administrativa Independent per a la Investigació Tècnica d'Accidents i Incidents Ferroviaris, Marítics i d'Aviació Civil.»

Quatre. L'apartat 2 de l'article 240 queda redactat de la manera següent:

«2. Els valors de les quanties bàsiques de la taxa d'ajudes a la navegació s'estableixen en 0,29 euros per a la quantia bàsica corresponent al servei d'ajudes a la navegació prestat per les autoritats portuàries (A) i 0,28 euros per a la quantia bàsica corresponent al servei d'ajudes a la navegació prestat per la Societat de Salvament i Seguretat Marítima i a l'activitat investigadora de l'Autoritat Administrativa Independent per a la Investigació Tècnica d'Accidents i Incidents Ferroviaris, Marítics i d'Aviació Civil (C). El valor de la quantia bàsica es pot revisar en la Llei de pressupostos generals de l'Estat o en una altra que, si s'escau, s'aprovi a aquests efectes en funció de l'evolució dels costos del servei.»

Cinc. L'article 241 *bis* queda redactat de la manera següent:

«Article 41 *bis*. *Ingressos de la taxa d'ajudes a la navegació que corresponen a la Societat de Salvament i Seguretat Marítima i a l'Autoritat Administrativa Independent per a la Investigació Tècnica d'Accidents i Incidents Ferroviaris, Marítics i d'Aviació Civil.*

Els ingressos meritats pel sumand de la taxa d'ajudes a la navegació associat amb la quantia bàsica (C) es consideren recursos econòmics de la Societat de Salvament i Seguretat Marítima i de l'Autoritat Administrativa Independent per a la Investigació Tècnica d'Accidents i Incidents Ferroviaris, Marítics i d'Aviació Civil. De la quantitat efectivament recaptada per cada autoritat portuària d'acord amb l'article 241 d'aquesta Llei, i amb periodicitat trimestral, el 97,697 % s'ha d'ingressar a SASEMAR i el 2,303 % restant a l'Autoritat Administrativa Independent per a la Investigació Tècnica d'Accidents i Incidents Ferroviaris, Marítics i d'Aviació Civil. Aquestes operacions recaptatòries no tenen la consideració d'ingressos ni de despeses d'explotació per a l'autoritat portuària.

La gestió i recaptació d'aquesta taxa l'ha d'efectuar l'autoritat portuària corresponent d'acord amb el que preveu l'article 172 d'aquesta Llei, i està autoritzada per subscriure el conveni oportú amb l'Agència Estatal d'Administració Tributària o amb els òrgans que corresponguin d'altres administracions territorials per a la gestió recaptatòria en període executiu de la taxa.»

Sis. S'afegeix una disposició addicional trenta-setena amb el contingut següent:

«Disposició addicional trenta-setena. *Incorporació de clàusules d'extinció del contracte de treball per compliment de l'edat de jubilació en l'àmbit funcional dels estibadors portuaris.*

Els convenis col·lectius d'àmbit estatal que afectin l'àmbit funcional dels estibadors portuaris, en la unitat de negociació que estableix l'article 83.3 del Reial

decret legislatiu 2/2015, de 23 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de l'Estatut dels treballadors, poden establir clàusules, amb l'objectiu coherent de política d'ocupació mitjançant el relleu generacional, que possibilitin l'extinció del contracte de treball perquè la persona treballadora afectada ha complert una edat igual o superior a la de la jubilació ordinària, i es computen, a aquests efectes, els coeficients reductors de l'edat de jubilació que estableix el Reial decret 1311/2007, de 5 d'octubre, pel qual s'estableixen nous criteris per determinar la pensió de jubilació del règim especial de la Seguretat Social dels treballadors del mar, i sempre que la persona treballadora afectada per l'extinció del contracte de treball reuneixi els requisits que exigeix la normativa de la Seguretat Social per tenir dret al cent per cent de la pensió ordinària de jubilació en la seva modalitat contributiva, llevat que el treballador compleixi una edat igual o superior a 68 anys.

Per a les persones afectades la vida laboral de les quals no sigui en la seva totalitat en l'estiba, s'han de cercar fórmules perquè no surtin perjudicades en la quantia de la pensió com a conseqüència de la jubilació forçosa.

L'extinció contractual anterior està condicionada a la contractació indefinida i a temps complet de, com a mínim, una persona treballadora que reuneixi el requisit de capacitació per a la prestació del servei portuari de manipulació de mercaderies que estableix l'article 3 del Reial decret llei 8/2017, de 12 de maig, i tingui l'experiència i la formació necessàries que convencionalment s'estableixin per a la contractació pel motiu esmentat, i s'estableix la preferència de les dones que compleixin aquestes condicions.

Així mateix, i complementàriament a la preferència assenyalada, els agents socials del sector, en col·laboració amb les administracions públiques corresponents, han de desenvolupar i implantar en aquest sector les mesures tendents per continuar amb la incorporació progressiva de la dona en el servei portuari de manipulació de mercaderies.»

Set. S'afegeix una disposició transitòria, l'onzena, que queda redactada de la manera següent:

«Disposició transitòria onzena. *Règim transitori aplicable als títols concessionals atorgats i als expedients de pròrroga del termini concessional.*

La modificació de l'article 82.2 del text refós de la Llei de ports de l'Estat i de la marina mercant, aprovada per la Llei de creació de l'Autoritat Administrativa Independent per a la Investigació Tècnica d'Accidents i Incidents Ferroviaris, Marítims i d'Aviació Civil, és aplicable a les concessions vigents, independentment de la data en què es van atorgar, i als expedients de pròrroga del termini concessional que estiguin en tramitació a la data d'entrada en vigor d'aquesta Llei.»

Disposició final tercera. *Modificació de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari.*

La Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, queda modificada de la manera següent:

U. S'afegeix un segon paràgraf a l'apartat 1 de l'article 88, que queda redactat de la manera següent:

«1. Constitueix el fet imposable de la taxa la realització per part de l'Agència Estatal de la Seguretat Ferroviària d'activitats i la prestació de serveis de supervisió i inspecció en matèria de seguretat ferroviària.

També constitueix el fet imposable d'aquesta taxa la realització de les activitats d'investigació tècnica dels accidents i incidents ferroviaris que exerceix l'Autoritat

Administrativa Independent per a la Investigació Tècnica d'Accidents i Incidents Ferroviaris, Marítims i d'Aviació Civil.»

Dos. Es modifica la redacció de l'article 91, que queda redactat de la manera següent:

«Article 91. *Gestió i afectació.*

1. La gestió, la liquidació i la recaptació de la taxa corresponen a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

El producte de la recaptació de la taxa s'ingressa en el patrimoni de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, sense perjudici del que estableix l'apartat següent.

2. Les quantitats recaptades per l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària per la taxa de prestació de serveis i realització d'activitats en matèria de seguretat ferroviària es destinen també a finançar les activitats de l'Autoritat Administrativa Independent per a la Investigació Tècnica d'Accidents i Incidents Ferroviaris, Marítims i d'Aviació Civil, com a entitat competent per investigar les causes tècniques dels accidents i incidents ferroviaris.

Mensualment l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de transferir un 2,303 % dels imports recaptats el mes anterior per la taxa de prestació de serveis i realització d'activitats en matèria de seguretat ferroviària a l'Autoritat Administrativa Independent per a la Investigació Tècnica d'Accidents i Incidents Ferroviaris, Marítims i d'Aviació Civil.»

Disposició final quarta. *Títol competencial.*

Aquesta Llei es dicta a l'empara del que disposa l'article 149.1.20a de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència exclusiva sobre marina mercant i transport aeri; l'article 149.1.21a de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència exclusiva sobre ferrocarrils i transports terrestres que transcorrin pel territori de més d'una comunitat autònoma i, finalment, a l'empara del que disposa l'article 149.1.25a de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència exclusiva sobre les bases del règim miner i energètic.

Disposició final cinquena. *Desplegament normatiu i execució de la Llei.*

Es faculta el Consell de Ministres per dictar totes les disposicions reglamentàries que siguin necessàries per desplegar aquesta Llei, així com per acordar les mesures necessàries per garantir l'efectiva execució i implantació de les previsions que conté.

Disposició final sisena. *Aprovació de l'Estatut orgànic de l'Autoritat Administrativa Independent per a la Investigació Tècnica d'Accidents i Incidents Ferroviaris, Marítims i d'Aviació Civil.*

D'acord amb el que preveu l'article 1.6, s'ha d'aprovar per mitjà d'un reial decret l'Estatut orgànic de l'Autoritat en el termini màxim d'un any des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, com a requisit previ per a la seva constitució i funcionament efectiu.

En aquest reial decret s'ha d'establir, així mateix, la regulació dels crèdits pressupostaris que han de finançar l'activitat de l'Autoritat fins que aquesta disposi d'un pressupost propi.

Disposició final setena. *Entrada en vigor.*

Aquesta Llei entra en vigor al cap de vint dies de la seva publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat», llevat de les disposicions finals primera, segona i tercera, pel que fa a

les taxes amb les quals es finança l'Autoritat, que entren en vigor l'endemà de la constitució efectiva de l'Autoritat d'acord amb el que preveu la disposició final sisena.

Per tant,

Mano a tots els espanyols, particulars i autoritats, que compleixin aquesta Llei i que la facin complir.

Palma, 1 d'agost de 2024.

FELIPE R.

El president del Govern,
PEDRO SÁNCHEZ PÉREZ-CASTEJÓN