

LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE LA AVIACIÓN CIVIL (*) (**)

AINA SALOM PARETS

SUMARIO: I. INTRODUCCIÓN.– II. NATURALEZA JURÍDICA DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE LA AVIACIÓN CIVIL: 1. Planteamiento. 2. Composición.– III. FUNCIONAMIENTO DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE LA AVIACIÓN CIVIL. CONVENIENCIA DE APROBAR SU NORMA DE FUNCIONAMIENTO: 1. Planteamiento. 2. En concreto, la conveniencia de dictar una norma propia de funcionamiento de la CIAIAC.– IV. BIBLIOGRAFÍA.

RESUMEN: La composición de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de la Aviación Civil, (en adelante, CIAIAC), tiene gran relevancia; pues viene marcada por la independencia funcional de sus miembros y el prestigio y competencia profesional en el sector de la aviación civil. En este estudio se incide en dicha composición y en los cambios que ha experimentado con las recientes regulaciones europeas. Igualmente, en lo que se refiere a sus normas de funcionamiento, se analiza y se defiende la necesidad de aprobar una norma de funcionamiento propia que permita recoger las peculiaridades propias de este órgano.

Palabras clave: comisión; órganos colegiados; accidentes aéreos; aviación civil; normas de funcionamiento interno.

ABSTRACT: The composition of the Commission for Investigation of Accidents and Incidents of Civil Aviation (CIAIAC), has great relevance; it is marked by the functional independence of its members and the reputation and professional competence in the field of civil aviation. This study is incised in said composition and the changes experienced in the recent European regulations. Similarly, when it applies to any new operating rules, it is analyzed and the need to adopt a standard of its own operation in order to collect their own peculiarities of this organ defiente.

Key words: commission; plane crashes; civil aviation; internal operating rules.

(*) Trabajo recibido en esta REVISTA el 13 de julio de 2015 y evaluado favorablemente para su publicación el 19 de octubre de 2015.

(**) Este artículo se ha elaborado en el desarrollo del Proyecto de Investigación «Estudio interdisciplinar de la nueva normativa aeronáutica sobre seguridad aérea e investigación de accidentes e incidentes aéreos graves» (DER2011-24446), del que Irene Nadal Gómez es la investigadora principal y que ha sido concedido y financiado por el Ministerio de Ciencia y Educación en la Convocatoria de 2011, con plazo de desarrollo de 2012 a 2015.

I. INTRODUCCIÓN

En el presente trabajo se analiza la naturaleza jurídica y principales funciones de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de la Aviación Civil (en adelante, CIAIAC), órgano colegiado especializado, adscrito al Ministerio de Fomento, al que corresponde la investigación técnica de los accidentes e incidentes graves de aviación civil. Siguiendo lo establecido en el Programa Operacional para la Aviación Civil (1), la investigación técnica de los accidentes e incidentes graves de aviación civil se realiza conforme a lo establecido en:

- la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, modificada por la Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea;
- el Real Decreto 389/1998, de 13 de marzo, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil;
- el Real Decreto 629/2010, de 14 de mayo, por el que se modifica el Real Decreto 389/1998, de 13 de marzo, por el que se regula la investigación de accidentes e incidentes de aviación civil, con el fin de modificar la composición de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil;
- y el Real Decreto 632/2013, de 2 de agosto, de asistencia a las víctimas de accidentes de la aviación civil y sus familiares y por el que se modifica el Real Decreto 389/1998, de 13 de marzo, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil.

(1) Véase el referido Programa en: http://www.seguridadaerea.gob.es/media/4306156/a_asa_peso_01.pdf.

Con la aprobación del referido Programa por parte del Consejo de Ministros, se da cumplimiento a lo dispuesto en la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea (en su modificación por Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea) la cual regula en sus artículos 11 y 12 el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil.

Asimismo cabe tomar en consideración lo dispuesto en el Real Decreto 995/2013, de 13 de diciembre, por el que se desarrolla la regulación del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil.

«En particular, el Programa permitirá la captación, recopilación, procesamiento, intercambio y análisis de la información o datos sobre seguridad operacional y su gestión integrada, así como la adopción y seguimiento de medidas de control de riesgo de seguridad operacional y la promoción de la seguridad operacional». (...) «Además se establece que forma parte de la información sobre seguridad operacional que se integra en el Programa, la que facilite la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil». (Preámbulo del RD 995/2013).

- La normativa nacional se complementa con el Reglamento (UE) no 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de octubre de 2010 sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE.

Merece especial atención estudiar el funcionamiento de dicha Comisión y, muy especialmente, la imparcialidad e independencia en la elaboración de sus informes. Nos encontramos en el marco de una investigación técnica que, «en ningún momento pretende la determinación de culpa o responsabilidad alguna. En definitiva, la investigación técnica de accidentes de aviación constituye una actividad claramente dirigida a la mejora de la seguridad de la aviación y que en tal finalidad encuentra su razón última de ser, habiendo demostrado a lo largo de más de medio siglo su eficacia para reducir la siniestralidad aérea (2)».

II. NATURALEZA JURÍDICA DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE LA AVIACIÓN CIVIL

1. Planteamiento

En el plano internacional, el Convenio de Aviación Civil Internacional elaborado en Chicago, el 7 de diciembre de 1944, establece en su Anexo 13 las normas y métodos internacionales recomendados para la investigación de accidentes de aviación a realizar por los Estados contratantes.

En el ámbito de la Unión Europea, el Consejo aprobó la Directiva 94/56/CE, de 21 de noviembre, que establece los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes de aviación civil. Las novedades que introdujo esta norma comunitaria se centran básicamente en dos aspectos: el organismo o la entidad que realice la investigación tendrá independencia funcional para evitar cualquier conflicto de intereses y posible implicación en la causa del suceso que se investigue; y los investigadores deben contar con un «<status>» que les permita tener la libertad de acción necesaria para llevar a cabo una completa investigación técnica, sin ningún tipo de obstáculos o trabas y, en su caso, en cooperación con la autoridad judicial.

En España, la Ley 48/1969, de 21 de julio, sobre Navegación aérea y el Decreto 959/1974, de 28 de marzo, sobre investigación e informe de los accidentes de aviación civil, «instauraron un completo procedimiento para, desde un punto de vista exclusivamente técnico, averiguar las causas de los accidentes y formular recomendaciones para mejorar la seguridad de la nave-

(2) NADAL GÓMEZ (2014: p. 20). Véase, en relación a los principios que deben regir la investigación técnica, pág. 29 a 32.

gación aérea. En dicho decreto se indicaba que la competencia en materia de investigación de accidentes e incidentes aéreos se atribuía a las autoridades aeronáuticas. Además se creaba la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación Civil, adscrita a la Subsecretaría de Aviación Civil (3)».

En el artículo 7.1 del vigente Real Decreto 389/1998, de 13 de marzo, sobre investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil (en adelante RD 389/1998), se define la CIAIAC como un órgano colegiado adscrito a la Subsecretaría del Ministerio de Fomento que tiene competencia para la investigación técnica de accidentes e incidentes de aviación civil. A esta definición el artículo 13.1 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, añade «órgano colegiado especializado (4)».

Como todo órgano colegiado su régimen jurídico se debe ajustar a las normas contenidas en el capítulo II, del Título II de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (en adelante, LRJPAC). En relación a estas disposiciones, cabe recordar que, de acuerdo con la sentencia del Tribunal Constitucional 50/1999, de 6, de abril, no son básicos los preceptos que regulan la figura del Presidente y los miembros del órgano (arts. 23 y 24), los relativos al nombramiento y funciones del Secretario (art. 25.2 y 3); al contenido y aprobación del acta (art. 27.2 y 5), así como a la formulación de voto particular (art. 27.3) (5). «Sin perjuicio de que estos preceptos se apliquen

(3) Véase, por todos, ARNALDO, CUERNO, GUERRERO: (2012: p. 37 y 38).

En este sentido, un estudio completo sobre las autoridades aeronáuticas y la síntesis de su evolución histórica, se puede consultar en la obra colectiva de MENÉNDEZ MENÉNDEZ, A. (Dir.) (2005). En concreto, véase el Capítulo IV, elaborado por FERNÁNDEZ-PIÑEYRO y HERNÁNDEZ, E., titulado, «La Administración Aeronáutica. El Ministerio de Fomento y el Ministerio de defensa: delimitación de competencias. La Dirección General de Aviación Civil como órgano regulador del transporte aéreo. El papel actual de la Entidad Aeropuertos Nacionales y Navegación Aérea».

Igualmente, en lo que atañe al objeto de este trabajo, véase de la referida obra colectiva, el Capítulo XVI, elaborado por LÓPEZ QUIROGA, Julio, titulado «La investigación de accidentes e incidentes de la aviación». En concreto, a partir de la página 605, se estudian ciertos aspectos de la CIAIAC. En esta línea, GUERRERO: (2014: p. 723 y ss).

(4) «Podemos definir al órgano administrativo colegiado como aquella unidad administrativa con atribuciones competenciales específicas cuya titularidad corresponde a tres o más personas físicas, quienes han de concurrir simultáneamente en orden a la formación de la voluntad imputable al órgano en su conjunto más allá del mero criterio individual de cada uno de los miembros. Se ofrece, por tanto, una noción de órgano administrativo colegiado que, aprovechando los criterios empleados para contribuir a su delimitación conceptual, se articula a partir de la razón de ser que justifica la existencia de estos órganos: la simultaneidad inherente a las deliberaciones y al procedimiento de formación de la voluntad colegiada». VALERO TORRUIOS: (2002: p. 398).

(5) CARBONELL PORRAS: (2005: p. 1972). Sobre esta cuestión, véase, CARBONELL PORRAS, Eloísa (1999): *Los órganos administrativos (organización, funcionamiento, procedimiento y régimen jurídico de sus actos)*, Madrid.

supletoriamente a los órganos colegiados autonómicos, lo cierto es que en general las normas autonómicas no podrán establecer reglas muy diferentes para sus propios órganos colegiados —al menos respecto de las atribuciones fundamentales del Presidente, Secretario y los miembros— si efectivamente son órganos que puedan ser calificados como colegiados (6)».

De acuerdo con lo expuesto, se refleja la importancia de tomar en consideración la Administración Pública dentro de la cual se integra el referido órgano colegiado, a los efectos de determinar el régimen jurídico aplicable al mismo (7).

Así, respecto a la CIAIAC, al tratarse de un órgano colegiado que forma parte de la Administración General del Estado, se encuentra sujeta a la totalidad de los preceptos dedicados por la LRJPAC a la colegialidad en virtud de su carácter de norma estatal. También deberá someterse a las disposiciones recogidas en la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado (en adelante, LOFAGE, artículos 38 y ss.). Asimismo se encuentra regulada por las prescripciones del RD 389/1998 [que respecto a la composición de la CIAIAC, ha quedado modificada por la aprobación del Real Decreto 629/2010, de 14 de mayo (en adelante, RD 629/2010)] y por lo señalado en el Reglamento (UE), núm. 996/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil (en adelante, RUE 996/2010) y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE. Y, en su caso, queda vinculada por la reglamentación que internamente haya aprobado el propio órgano. Aspecto este último que comentaremos a continuación.

Para concluir, debemos traer a colación lo dispuesto en el artículo 38.1 de la LOFAGE, según el cual: «son órganos colegiados aquellos que se creen formalmente y estén integrados por tres o más personas, a los que se atribuyan funciones administrativas de decisión, propuesta, asesoramiento, seguimiento y control, y que actúen integrados en la Administración General del Estado o alguno de sus organismos públicos».

Consecuentemente, en el caso de la CIAIAC, se dan los elementos propios de órgano colegiado (8):

(6) CARBONELL PORRAS: (2005: p. 1972).

(7) Sobre la determinación del régimen jurídico aplicable a partir de la Administración Pública en la que se integra el órgano colegiado, véase VALERO TORRIJOS: (2002: p. 406).

(8) «Así pues, al menos en la Administración del Estado, para que pueda hablarse, en sentido verdadero y propio, de órgano colegiado es necesario que se den por lo pronto, estos elementos:

- que se cree formalmente.
- que esté integrado por tres o más personas.

- Se ha creado formalmente por medio de Decreto (Decreto 959/1974, de 28 de marzo, sobre investigación e informe de los accidentes de aviación civil).
- Está integrada por más de tres personas.
- Tiene atribuidas varias de las siguientes funciones: decisión, propuesta, asesoramiento o control.
- Se halla adscrita al Ministerio de Fomento, a través de la Subsecretaría de Fomento que es a quién corresponde desempeñar la dirección, impulso y supervisión de los órganos directamente dependientes de ella. (Artículo 11, apartados 1 y 7 del Real Decreto 452/2012, de 5 de marzo, por el que se desarrolla la estructura básica del Ministerio de Fomento y se modifica el Real Decreto 1887/2011, de 30 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales).
- De acuerdo con lo expuesto, corresponde a la CIAIAC la investigación de los accidentes e incidentes graves que afecten a la aviación civil, la cual llevará a cabo su actuación por medio de sus equipos de investigación.
- La relevancia de la información obtenida por parte de la CIAIAC queda plasmada en el Real Decreto 995/2013, por el que se desarrolla la regulación del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil. El Preamble de esta Disposición así como su artículo 6, ponen de relieve que la información facilitada por la CIAIAC forma parte de la seguridad operacional que se integra en el Programa Estatal, de conformidad con el Reglamento núm. 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010.

1. Composición

La redacción originaria del RD 389/1998, respecto a la composición de la CIAIAC, queda modificada por la aprobación del Real Decreto 629/2010, de 14 de mayo, (en adelante, RD 629/2010).

En la Exposición de Motivos se afirma lo que sigue:

«Teniendo en cuenta la exhaustiva reforma» (a nivel europeo) «de que está siendo objeto la investigación de accidentes, el objeto de este real decreto se

-
- que tenga atribuida una o (varias de estas funciones): decisión, propuesta, asesoramiento o control;
 - que se halle integrado en la Administración pública del Estado. GONZÁLEZ PÉREZ, J.; GONZÁLEZ NAVARRO: (2012: p. 809).

limita a cambios estrictamente necesarios para modificar la actual composición de la CIAIAC. Para ello, se introduce mayor control parlamentario en la designación del presidente, se reduce el número de sus miembros, se elimina la necesidad de estar jubilado por edad para ser designado vocal y se fortalece su independencia al vincular su composición exclusivamente al prestigio y competencia profesional en el sector de la aviación civil».

Así, en la exposición ya se deja constancia de la necesidad de adaptar el reglamento sobre investigación de accidentes aéreos a la normativa comunitaria que estaba a punto de aprobarse (9).

Siguiendo estas premisas, el vigente RUE 996/2010, contempla en el artículo 4, las principales características que deben reunir las autoridades encargadas de las investigaciones de seguridad en la aviación civil. «A priori», cabe destacar el apartado segundo y tercero, donde se proclama la independencia de dicha autoridad encargada de las investigaciones de seguridad desde el punto de vista funcional, precisando que durante las investigaciones no se podrá solicitar ni aceptar ninguna instrucción. En definitiva «dispondrá de una autoridad sin restricciones para realizar las investigaciones de seguridad».

Tomando como base estas consideraciones, es importante, precisar lo siguiente, en cuanto a la diferencia que ha habido respecto a la composición de la CIAIAC.

En primer lugar, en la redacción originaria del artículo 8 del RD 389/1998, al precisar la composición de la CIAIAC, se señalaba que, entre otros miembros, siete personas serían designadas teniendo en cuenta que eran integrantes de asociaciones profesionales u *organismos representativos de intereses sociales* (en concreto, la Asociación Española de Pilotos Civiles Comerciales, la Asociación Profesional de Controladores de la Circulación Aérea, la Asociación de Ingenieros Aeronáuticos, el Consejo Superior de Investigaciones Científicas, el Centro de Instrucción de Medicina Aeroespacial, el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial y el Instituto Nacional de Meteorología).

Al establecer expresamente esta característica «ser integrantes de organismos representativos de intereses sociales», se incluía a la CIAIAC en la clase de órganos colegiados que, tal y como señala el artículo 22.2 de la LRJPAC, «son aquellos en los que participen organizaciones representativas de intereses socia-

(9) Cabe recordar que, sin perjuicio de la vigente normativa, «la necesidad del establecimiento de un organismo con competencias en materia de investigación de los accidentes e incidentes graves se proclama, asimismo, en sede normativa comunitaria (artículo 6 de la Directiva 94/56/CE) e internacional.

Pero, además, todas estas citadas normas exigían que aquel órgano a quien se atribuyen competencias para la investigación técnica ha de ser y actuar de forma independiente a cualquier entidad u organismo titular de intereses que pudieran entrar en conflicto con dicha investigación». LÓPEZ QUIROGA: (2005: p. 606).

les y los compuestos por representaciones de distintas Administraciones Públicas, cuente o no con representación social, dispondrán la facultad ("podrán") de establecer o completar sus propias normas de funcionamiento (10)».

Sin embargo, tras la reforma, este aspecto no queda detallado pues únicamente se establece que los miembros «serán designados entre personas de reconocido prestigio y competencia profesional en el sector de la aviación civil en las especialidades de ingeniería, las operaciones aéreas, las infraestructuras aeronáuticas, la navegación aérea, la docencia y la investigación o cualquier otra conexas con las anteriores, valorándose especialmente su independencia, objetividad de criterio y la solvencia demostrada en el desempeño de cargos de responsabilidad en empresas públicas o privadas del sector» (artículo 8 del RD 629/2010).

Por tanto, a diferencia de lo que se establecía en la norma anterior, no se especifica que tenga que estar integrada por personas designadas por integrar determinadas organizaciones representativas de intereses profesionales.

En mi opinión, la diferente regulación trae causa de la necesidad imperiosa de adaptar nuestra normativa a la reglamentación europea. Por ello, y con base a una interpretación acorde a la redacción de la LRJPAC, el 39.3 de la LOFAGE, al regular la clasificación y composición de los órganos colegiados, se amplía la delimitación del artículo 22.2 de la LRJPAC, al establecer lo siguiente:

«3. En la composición de los órganos colegiados podrán participar, cuando así se determine, organizaciones representativas de intereses sociales, así como otros miembros que se designen por las especiales condiciones de experiencia o conocimientos que concurran en ellos, en atención a la naturaleza de las funciones asignadas a tales órganos (11)».

(10) CARBONELL PORRAS ya pone de relieve que esta clasificación operada por la LRJPAC «plantea la duda del régimen aplicable a los órganos de expertos, que no tienen fácil encaje en ninguno de los tipos que contempla la Ley. Como señalamos, sus miembros son ciudadanos que no mantienen relación personal con la Administración, pero la finalidad no es la representación de intereses sociales o colectivos sino asegurar la objetividad e imparcialidad de la decisión administrativa». CARBONELL PORRAS: (1999: p. 55).

(11) El citado artículo 38 de la LOFAGE, clasifica a los órganos colegiados atendiendo al criterio de su composición:

«1. Los órganos colegiados de la Administración General del Estado y de sus Organismos públicos, por su composición, se clasifican en:

a) Órganos colegiados interministeriales, si sus miembros proceden de diferentes Ministerios.

b) Órganos colegiados ministeriales, si sus componentes proceden de los órganos de un solo Ministerio.

2. En los órganos colegiados a los que se refiere el número anterior, podrán existir representantes de otras Administraciones públicas, cuando éstas lo acepten voluntariamente, cuando un convenio así lo establezca o cuando una norma aplicable a las Administraciones afectadas lo determine.

En este último precepto se equipara, en uno sólo, a los órganos con participación de ciudadanos ajenos a la organización político-administrativa, tanto si éstos son miembros de organizaciones representativas de intereses sociales como si han sido designados por su experiencia, prestigio, conocimientos, etc.

En esta línea, siguiendo a CARBONELL PORRAS, «la creación de organismos colegiados en los que participan ciudadanos responde fundamentalmente a dos fines, cuyas consecuencias son muy diferentes. En unos, los miembros son designados, mediante representación o elección, por las asociaciones y organizaciones representativas de los intereses sociales y colectivos. Son reflejo de la participación administrativa del artículo 105 de la Constitución y generalmente asumen funciones consultivas. En otros, los miembros también son ciudadanos que no mantienen una relación orgánica o de servicio con la Administración, pero la finalidad no es estrictamente la participación, sino asegurar la objetividad e imparcialidad de la decisión, y con ello, su acierto. A tal fin, los ciudadanos son miembros del órgano colegiado por sus cualidades personales que acreditan la formación, conocimientos y experiencia que la materia atribuida a la competencia del órgano requiere. Desde este punto de vista, estos órganos, tradicionalmente denominados de expertos, están a caballo entre los participativos en sentido estricto y los burocráticos, pues la condición de miembro se reconoce para que actúen por y para la Administración. Se persigue una más adecuada ponderación de los intereses públicos y una mayor garantía para los interesados afectados por los actos colegiales (12)».

Así, de acuerdo con lo expuesto por la autora, entendemos que la actual determinación de la composición de la CIAIAC en nada modifica la situación anterior respecto a su naturaleza jurídica, y nos encontramos ante un órgano colegiado, integrado por expertos que, sobre la base de los resultados de la investigación, exponen su opinión fundamentada en sus conocimientos, expe-

3. En la composición de los órganos colegiados podrán participar, cuando así se determine, organizaciones representativas de intereses sociales, así como otros miembros que se designen por las especiales condiciones de experiencia o conocimientos que concurren en ellos, en atención a la naturaleza de las funciones asignadas a tales órganos».

(12) CARBONELL PORRAS: (1999: pp. 48 y 49).

La autora en la nota a pie de página 48 cita, entre otros autores, a BERMEJO VERA (1993: p. 639 y ss).

Con posterioridad, CARBONELL PORRAS ya pone de manifiesto, en relación a la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, que se trata de un órgano colegiado especializado adscrito al Ministerio de Fomento que tiene competencia para la investigación técnica de los accidentes e incidentes ferroviarios. «La Comisión goza de plena independencia funcional respecto de la autoridad responsable de la seguridad y de cualquier regulador ferroviario (...)». La autora, poniendo énfasis en la importancia de la independencia funcional, resalta que «en el procedimiento de la designación de sus miembros participa la Comisión de nombramiento del Congreso de los Diputados. Esto último se trata de una solución provisional hasta la creación de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria». CARBONELL PORRAS: (2014: p. 960).

riencia y saberes. Por tanto, estamos ante un órgano que podrá establecer peculiaridades jurídicas en cuanto a su funcionamiento respecto a las normas establecidas en la LRJPAC (13).

De acuerdo con lo expuesto, el artículo único del RD 629/2010, modifica el artículo 8 del RD 389/1998, y la composición de la CIAIAC se caracteriza por los siguientes aspectos, entre otros:

«1. La Comisión de investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil está constituida por un pleno y asistida por una Secretaría.

2. El Pleno estará compuesto por un presidente y seis vocales designados, conforme a lo previsto en la Ley 21/2003, de 7 de julio, entre personas de reconocido prestigio y competencia profesional en el sector de la aviación civil en las especialidades de ingeniería, las operaciones aéreas, las infraestructuras aeronáuticas, la navegación aérea, valorándose especialmente su independencia, objetividad de criterio y solvencia demostrada en el desempeño de cargos de responsabilidad en empresas públicas o privadas del sector.

El Ministro de Fomento procederá a la designación del presidente en los términos establecidos en la Ley 21/2003, de 7 de julio.

(...».

Respecto a esta composición, cabe señalar que con la redacción del anterior artículo 8 del RD 389/1998, se plantearon una serie de recursos ante la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Supremo. En concreto, cabe destacar la Sentencia de 14 de junio de 1999 (RJ 1999/6019), en la que se resuelve un recurso contencioso administrativo, interpuesto por el Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos Aeronáuticos y de la Asociación de Ingenieros Técnicos Aeronáuticos, contra el referido artículo 8, entre otros preceptos.

(13) En cuanto a la composición de los órganos colegiados y tipología, cabe destacar lo señalado por DIEZ SÁNCHEZ: (1995: pp. 355 a 386).

«La LRJPAC no determina propiamente ninguna tipología de órganos colegiados, aunque dos rasgos típicos (composición y funcionalidad) materializan fórmulas especiales en orden a su régimen jurídico. El elemento fundamental es, sin duda, la composición, pues la funcionalidad tiene escasas implicaciones a estos efectos.

(...) las opciones básicas son: integración o no en la estructura piramidal administrativa.

La tipología va a venir delimitada en base a tres composiciones posibles:

— los órganos colegiados propios de cada Administración Pública formados por autoridades o personal de la misma.

— los órganos en los que junto a autoridades y personal participen organizaciones representativas de intereses sociales,

— los órganos compuestos por representantes de distintas Administraciones Públicas, que a su vez pueden o no contar con participación de organizaciones extraadministrativa.»

El autor, siguiendo nuestra línea interpretativa, pone la distinción en la participación o no de miembros ajenos a la organización político-administrativa.

El Colegio y la Asociación mencionada exigían una modificación de dicho artículo porque en el mismo no se recogía como integrante de la CIAIAC a un vocal que fuera Ingeniero Técnico Aeronáutico (aspecto que sí recogía el Decreto 959/1974 por el que se desarrollaba la Ley de Navegación Aérea de 1960).

Frente a ésta y otras reclamaciones, fundamentadas en la vulneración del principio de igualdad de la normativa propia que regula las atribuciones profesionales de los ingenieros técnicos aeronáuticos, etc., el Tribunal Supremo considera que tanto las leyes vigentes (en ese momento Ley 48/1960 de seguridad aérea y el Real Decreto 389/1998), como la normativa internacional, *«imponen, si, la intervención de profesionales de la Ingeniería Aeronáutica, exigencia que se encuentra suficiente, y adecuadamente satisfecha por el Vocal que propone la Asociación de Ingenieros Aeronáuticos. La presencia, además, de un Vocal representante de los Ingenieros Técnicos Aeronáuticos constituye una cuestión de mera oportunidad, respecto de la cual la Administración dispone de una amplia libertad para tomar la decisión que considere más idónea. La decisión que el artículo 8 incorpora ha de entenderse conforme no sólo con los principios de objetividad y eficacia sino más específicamente con la Ley de Navegación Aérea a cuya ejecución procede y con la Directiva que traspone, en ninguna de las cuáles puede encontrar apoyo la tesis que en el recurso se mantiene.»*

Sólo a un excesivo celo en la defensa de los intereses de sus representantes cabe atribuir aquellas expresiones de la demanda que aluden al peligro que conlleva el hecho de que los Ingenieros Técnicos Aeronáuticos no estén representados en la Comisión (14)».

Por tanto, vemos que en la línea que se ha seguido con la reforma de la composición de la CIAIAC, lo relevante es la independencia funcional de sus miembros y el prestigio y la competencia profesional en el sector de la aviación civil.

Siguiendo estas premisas, el vigente RUE 996/2010, contempla en el artículo 4, las principales características que deben reunir las autoridades

(14) Añade el Tribunal, en este fundamento jurídico cuarto de la sentencia: «Adviértase que es el propio manual de la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) el que señala la conveniencia de que el investigador de accidentes posea conocimientos de Ingeniería Aeronáutica, conocimientos que sin duda alguna poseen en grado máximo quienes ocupen la vocalía a propuesta de la Asociación de Ingenieros Aeronáuticos, bien entendido que esto no supone en absoluto un desconocimiento de la titulación universitaria de rango superior de los Ingenieros Técnicos, ni sí de sus atribuciones profesionales, ni mucho menos una minusvaloración de su formación para participar en las actividades de investigación que el Reglamento impugnado regula, el cual parece estar pensado, entre otros profesionales, en ellos cuando se refiere a los investigadores integrantes de los equipos de investigación.»

encargadas de las investigaciones de seguridad en la aviación civil. «A priori», cabe destacar el apartado segundo y tercero, donde se proclama la independencia de dicha autoridad encargada de las investigaciones de seguridad desde el punto de vista funcional, precisando que durante las investigaciones no se podrá solicitar ni aceptar ninguna instrucción. En definitiva «dispondrá de una autoridad sin restricciones para realizar las investigaciones de seguridad».

III. FUNCIONAMIENTO DE LA CIAIAC. CONVENIENCIA DE APROBAR UNA NORMA PROPIA DE FUNCIONAMIENTO

1. Planteamiento

De acuerdo con lo señalado, la CIAIAC, con base al artículo 22.2 de la LRJPAC y el artículo 38.3 de la LOFAGE, podrá establecer peculiaridades jurídicas en cuanto a su funcionamiento respecto al régimen general establecido en estas normas. Para ello, tal y como expondremos es necesario seguir el correspondiente procedimiento de elaboración de la norma de funcionamiento, con su correspondiente aprobación y publicación en el Boletín Oficial del Estado, así como en la Web del Ministerio para cumplir con el principio de publicidad de las normas. En este sentido, el artículo 15 de la Ley 21/2003, de Seguridad Aérea, en su inciso final señala que: «Reglamentariamente se desarrollarán las normas precisas para la investigación técnica de accidentes e incidentes de aviación civil, incluidas las reglas de funcionamiento de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil».

Estamos ante una regulación que no se ha realizado pese haber transcurrido más de 10 años desde su previsión legal.

Esta potestad de autonormación, de regulación estatutaria, se traduciría en la posibilidad de regular peculiaridades específicas del régimen jurídico de la CIAIAC, siendo de aplicación todos los efectos generales de carácter básico establecidos en la LRJPAC.

«La reglamentación interna, aprobada o no por el órgano colegiado, tiene una doble naturaleza jurídica. Por un lado, ordena internamente el órgano que es su destinatario; por otro lado, se proyecta externamente, constituyendo auténticas limitaciones de la actuación del órgano (15)».

Así, en el marco de la ordenación interna del órgano, podemos destacar algunas especificidades propias de este tipo de órganos integrados por ciudadanos expertos. No obstante, para que se les pueda aplicar en su funcionamiento diario se requiere la correcta aprobación de la norma referida. En concreto, por ejemplo:

(15) CARBONELL PORRAS: (1999: p. 52).

— En relación al Presidente del órgano colegiado, en el artículo 23.1 de la LRJPAC, se disponen las siguientes facultades:

- a) *ostentar la representación del órgano;*
- b) *acordar la convocatoria de las sesiones ordinarias y extraordinarias y la fijación del orden del día, teniendo en cuenta, en su caso, las peticiones de los demás miembros formuladas con la suficiente antelación.*
- c) *Presidir las sesiones, moderar el desarrollo de los debates y suspenderlos por causas justificadas.*
- d) *Dirimir con su voto los empates, a efectos de adoptar acuerdos, excepto si se trata de los órganos colegiados a que se refiere el número 2 del artículo 22, en que el voto será dirimente si así lo establecen sus propias normas.*
- e) *Asegurar el cumplimiento de las leyes.*
- f) *Visar las actas y certificaciones de los acuerdos del órgano.*
- g) *Ejercer cuantas otras funciones sean inherentes a su condición de Presidente del órgano.*

Pues bien, en relación al apartado d), el carácter dirimente del Presidente dependerá de lo que determine la norma de funcionamiento. «Se trata de una previsión razonable dada la muy diferente configuración que pueden presentar estos órganos y asimismo por sus diversas funciones y naturaleza (16)».

Específicamente en el marco de la CIAIAC, corresponde al Presidente/a rendir cuentas, en primer lugar, ante los restantes miembros de dicho órgano colegiado (Secretario y vocales) constituidos en Pleno. Además, como titular de un puesto público, designado por un periodo de seis años, ha de rendir cuentas ante: —el Ministro/a de Fomento, a través, actualmente, de la Subsecretaría de dicho departamento; —el Congreso de los Diputados y el Senado, a través de sus respectivas Comisiones de Fomento.

En el artículo 23, apartado segundo, se señala expresamente lo que sigue:

«En casos de vacante, ausencia, enfermedad, u otra causa legal, el Presidente será sustituido por el Vicepresidente que corresponda, y en su defecto, por el miembro del órgano colegiado de mayor jerarquía, antigüedad y edad, por este orden, de entre sus componentes.»

«Esta norma no será de aplicación a los órganos colegiados previstos en el número 2 del artículo 22 en que el régimen de sustitución del Presidente debe estar específicamente regulado en cada caso, o establecido expresamente por acuerdo del Pleno del órgano colegiado.»

(16) DIEZ SÁNCHEZ: (1995: p. 376).

En consecuencia, la propia norma de funcionamiento, puede establecer el régimen de sustitución del Presidente. Así, el artículo 8.3 del RD 629/2010, establece lo que sigue:

«El Pleno de la Comisión, en su sesión constituyente y a propuesta del presidente, designara de entre los vocales un vicepresidente y nombrará un secretario, a propuesta del Ministro de Fomento entre funcionarios incluidos en la relación de puestos de trabajo del Departamento. El secretario actuará en las reuniones del Pleno con voz, pero sin voto.

El Vicepresidente sustituirá al presidente en caso de ausencia, vacante o enfermedad. En caso de ausencia del Vicepresidente designado, actuará como tal el vocal de más edad».

De acuerdo con lo anterior, en caso de ausencia del Vicepresidente se opta por el vocal de mayor edad.

En lo que respecta al redactado del artículo 23, en si mismo, cabe señalar que fue declarado contrario al orden constitucional de competencias por la STC 50/1999, de 6 de abril. Lo que se pone de relieve es que una norma de carácter básico debe establecer un mínimo común denominador, pero no una regulación extrema que no deje margen a las autonomías para prever otra alternativa (17).

— Por otra parte, el artículo 24 de la LRJPAC regula los derechos y deberes de los miembros de los órganos colegiados. En concreto, el apartado primero, letra c) dispone que corresponde a los miembros del órgano colegiado:

«c) Ejercer su derecho al voto y formular su voto particular, así como expresar el sentido de su voto y los motivos que lo justifican.

No podrán abstenerse en las votaciones quienes por su cualidad de autoridades o personal al servicio de las Administraciones Públicas, tengan la condición de miembros de órganos colegiados».

Así, resulta que los miembros de la CIAIAC, al ser elegidos entre personas de reconocido prestigio y competencia profesional, no tienen la cualidad de autoridad o personal al servicio de las Administraciones Públicas. Consecuentemente, cualquiera de los vocales podrá abstenerse de votar. El Secretario si que debe ser elegido entre funcionarios incluidos en la relación de puestos

(17) DIEZ SÁNCHEZ: (1995: pp. 365 y 367). En concreto, el autor pone de manifiesto que el artículo 23.2 adolece de fundados reproches de inconstitucionalidad. «No parece de recibo que una norma calificada de “básica” haya de agotar en todos sus extremos la regulación de ese régimen. Primero, lo que no es cuestionable, estableciendo que el Presidente será sustituido por el Vicepresidente que corresponda; segundo, estableciendo en defecto de lo anterior los criterios que deben seguirse (jerarquía, antigüedad y edad); y tercero, obligando precisamente a seguir ese orden de elección de entre los componentes».

de trabajo del Departamento, y le corresponde asistir a las reuniones pero sin derecho de voto (18).

— En lo que se refiere a la constitución del órgano, el artículo 26 de la LRJPAC señala:

«1. Para la válida constitución del órgano, a efectos de la celebración de sesiones, deliberaciones y toma de acuerdos, se requerirá la presencia del Presidente y Secretario o en su caso, de quienes le sustituyan, y la de la mitad al menos, de sus miembros, salvo lo dispuesto en el punto 2 de este artículo. (...)

2. Los órganos colegiados podrán establecer el régimen propio de convocatorias, si éste no está previsto por sus normas de funcionamiento. Tal régimen podrá prever una segunda convocatoria y especificar para ésta el número de miembros necesarios para constituir válidamente el órgano».

Este precepto autoriza a que los órganos colegiados puedan establecer un distinto cómputo a los efectos de la válida constitución del órgano colegiado. «Esta última particularidad tiene el sentido de garantizar el normal funcionamiento del órgano cuando por diferentes causas no es posible la asistencia a las sesiones de la mayoría de los miembros (19)».

2. En concreto, la conveniencia de dictar una norma propia de funcionamiento de la CIAIAC

De acuerdo con el artículo 15 de la Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de Seguridad Aérea, «el régimen de la investigación técnica de accidentes e incidentes de aviación civil se regirá por lo dispuesto en el Reglamento (UE) n° 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE y sus normas de aplicación y desarrollo.

Reglamentariamente se desarrollaran las normas precisas para la investigación técnica de accidentes e incidentes de aviación civil, incluidas las reglas

(18) El Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil dispone lo que sigue: «El/la Secretario/a de la CIAIAC debe rendir cuentas, en primer lugar, ante los restantes miembros de dicho órgano colegiado (su Presidente/a y sus Vocales) constituidos en Pleno. Además, como titular de una plaza de funcionario encuadrada en la relación de puestos de trabajo del Ministerio de Fomento, ha de responder ante el órgano administrativo que se defina, en cada momento, en el real decreto de estructura de dicho departamento (actualmente, ante el/la Subsecretario/a de Fomento)». Véase, p. 19 de 63.

(19) DIEZ SÁNCHEZ: (1995: P. 377).

de funcionamiento de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil».

«A priori», cabe resaltar que en esta Disposición se pone de relieve la necesidad de que la CIAIAC apruebe sus normas de funcionamiento, donde se precisarán no sólo particularidades respecto a las sesiones, sino sobre todo, respecto al procedimiento de investigación, y régimen aplicable a sus distintas actuaciones.

En el caso de la CIAIAC, pese a no contar con una norma propia de funcionamiento, el RD 389/1998, en su artículo 9, establece que la CIAIAC podrá actuar en Pleno o mediante sus equipos de investigación. En este sentido, cabe entender que de regularse con detalle la convocatoria de sus sesiones, se optaría por no establecer un cómputo distinto al establecido en el apartado primero del artículo 26 de la LRJPAC. No obstante, esta no ha sido la línea seguida por la Comisión de Estudio y Análisis de Notificaciones de Incidentes de Tránsito Aéreo (en adelante, CEANITA (20)), (la cual si dispone de sus propias normas de funcionamiento aprobadas por Orden de la Vicepresidenta y Ministra de la Presidencia, de 2 de abril, Orden PRE/697/2012) (21). En dicha norma, el artículo 7 sólo determina que los estudios y análisis de la CEANITA se adoptarán por mayoría de los miembros asistentes, pero se remite a la LRJPAC para cualquier otra particularidad sobre su funcionamiento (22).

(20) Cabe recordar en este punto lo siguiente:

– El funcionamiento de la CIAIAC: se integra en el marco de la investigación y realización de informes técnicos de todos los accidentes e incidentes graves de aviación civil y también de los incidentes no graves, cuando su investigación pueda suponer enseñanzas para la seguridad aérea civil.

– El funcionamiento de la CEANITA: queda integrado en los sistemas de captación, recopilación, procesamiento, intercambio y análisis de la información sobre seguridad operacional integrada en el Programa Estatal para la Seguridad Operacional. No es un órgano con una misión fundamental de carácter investigador. Estamos ante un órgano colegiado interministerial.

(21) Publicada en el BOE núm. 86, martes de 10 de abril de 2012. El artículo 7.2 de esta Orden, establece:

«Sin perjuicio de las particularidades previstas en esta orden, el funcionamiento de la CEANITA se regirá por lo establecido en materia de órganos colegiados en el Capítulo II de la LRJPAC y en el capítulo IV del Título II de la LOFAGE».

Igualmente, cabe destacar que el artículo 7.3 prevé y da cobertura normativa a la posibilidad de que la CEANITA ejerza su potestad de auto-regulación, aprobando por consenso normas de régimen interno que estime procedentes para su funcionamiento.

(22) Bien, sobre la base de lo anterior, tenemos que tanto el capítulo II del RD 389/1998 como el capítulo II de la Ley 21/2003, redactado conforme a la citada Ley 21/2011, recogen el inicio del procedimiento y facultades concretas de los investigadores desde que se conoce el accidente o incidente grave.

Así, en el marco de la CIAIAC, el procedimiento investigador se inicia desde el momento en que el Secretario tiene conocimiento de un accidente o incidente grave y ordena el inicio de la investigación.

En relación a los trabajos y actuaciones de la CIAIAC, de acuerdo con el redactado del artículo 7 del RD 389/1998, la CIAIAC lleva a cabo las siguientes funciones:

a) Realiza las investigaciones e informes técnicos de todos los accidentes e incidentes graves de aviación civil, determina sus causas y formula recomendaciones al objeto de tomar las medidas necesarias para evitarlos.

b) Practica las actuaciones precisas para completar la investigación técnica y elabora informes sobre los accidentes e incidentes graves, de acuerdo con lo establecido en este Real Decreto y en el Convenio de Aviación Civil Internacional, de 7 de diciembre de 1944, y su anexo 13.

c) Realiza la investigación técnica de los incidentes de aviación civil no contemplados en el párrafo a) de este apartado, cuando se puedan obtener enseñanzas para la seguridad de la navegación aérea civil y elabora informes técnicos sobre los mismos».

En relación a este último apartado, cabe destacar que no es baladí su regulación puesto que existen muchos sucesos que, «sin poder ser calificados como accidente o incidente grave a los efectos de la regulación de su investigación técnica, constituyen auténticas deficiencias o incidentes que revelan la existencia de un peligro o riesgo para la seguridad aérea». «Se entiende que su conocimiento, permitirá la adopción de medidas que prevengan la causación de accidentes e incidentes. No se lleva a cabo una investigación técnica; pero estos datos comunicados constituyen una herramienta esencial, evitando que sea un accidentes la única fuentes de aprendizaje (23)». En concreto, los anexos I y II de la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2003, relativa a la notificación de sucesos en la aviación civil (DOUE L 167, de 4 de julio de 2003), establecen algunos ejemplos de estos supuestos. Anexos que posteriormente son recogidos en el Real Decreto 1334/2005, de 14 de noviembre, por el que se establece el sistema de notificación obligatoria de sucesos en la aviación civil que incorporó en nuestro ordenamiento jurídico la citada Directiva.

A estas funciones, conviene añadir el deber establecido en la Disposición adicional cuarta del RD 629/2010, titulado «Coordinación entre la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, en materia de seguridad operacional». En este sentido, la CIAIAC debe cumplir con el deber de comunicación, e informar a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, en los siguientes términos literales:

«La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil comunicará a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, a través del sistema de

(23) LÓPEZ QUIROGA: (2005: p. 609).

notificación obligatoria de sucesos en la aviación civil creado al amparo del Real Decreto 1334/2005, de 14 de noviembre, los incidentes de los que tenga conocimiento y sobre los que no vaya a instruir una investigación.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea proporcionará a la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil acceso a la base de datos de sucesos a la que se refiere el artículo 5 del mencionado Real Decreto 1334/2005 de 14 de noviembre (...).

A los efectos de garantizar el ejercicio de las respectivas competencias en materia de incidentes de tránsito aéreo, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y la Comisión establecerán los mecanismos de coordinación oportunos (24).

Con esta previsión se pone de relieve la aplicación de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno.

La dirección y coordinación de los equipos de investigación corresponde al Secretario de la CIAIAC, en su calidad de investigador jefe. Asimismo deberá designar, cuando proceda, un investigador encargado de cada accidente e incidente, quién estará al frente del equipo investigador (véase el redactado del artículo 11 del RD 389/1998).

«El investigador encargado ostentará la representación de la Comisión en la investigación, y las autoridades y sus agentes deberán prestarle la ayuda que fuera necesaria (25)» (art. 12.1 del RD 389/1998).

Resulta importante destacar que la Disposición adicional tercera del RD 629/2010 (por el que se modifica la composición de la CIAIAC), desarrolla bajo el título «Medios materiales y personales», la necesidad de que los investigadores de la CIAIAC puedan actuar con toda libertad de acción y sin ningún tipo de obstáculo o traba. En concreto se señala:

«1. El Ministerio de Fomento dotará a la Secretaría de la CIAIAC de los medios personales y materiales necesarios para el desempeño de sus funciones, sin que ello suponga incremento del gasto público.

(24) En esta línea, la Orden 697/2012, que regula las normas de funcionamiento de la CEANITA, en su artículo 13, titulado «Relaciones con la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil», dispone que: «La CEANITA desarrollará sus funciones sin perjuicio de las funciones de investigación que legalmente corresponde a la CIAIAC y sin interferir en el ejercicio de dichas funciones, y prestará a ésta toda la colaboración que le sea requerida».

(25) Continúa señalando este artículo 12 del RD 389/1998:

«2. A los equipos investigadores podrán incorporarse representantes debidamente acreditados de los Estados interesados, asistidos por asesores. El investigador encargado podrá desestimar, por medio de resolución motivada, las solicitudes de los representantes acreditados.

3. Si en un accidente se vieran involucradas, además, aeronaves militares, el equipo investigador designado será mixto, civil y militar, con jefatura compartida y composición paritaria. (...).»

2. *En el caso de circunstancias excepcionales como consecuencia de gastos extraordinarios necesarios para llevar a cabo la investigación de accidentes e incidentes especialmente graves, la Comisión podrá disponer de fondos de emergencia adicionales con cargo a los créditos presupuestos consignados al Ministerio de Fomento».*

Llegados a este punto, cabe resaltarse la necesidad imperiosa de que se elabore y publique la correspondiente norma de funcionamiento de la CIAIAC, a los efectos de poder regular con detalle y seguridad jurídica los aspectos que se han puesto de relieve en este trabajo.

IV. BIBLIOGRAFÍA

- ARNALDO, Rosa M^ª; CUERNO, Cristina; GUERRERO, M^ª Jesús (2012): *Descubrir la investigación de accidentes de aviación civil*, Ed. Centro de Documentación y Publicaciones de AENA.
- BERMEJO VERA, J. (1993): «Participación de los administrados en los órganos de la Administración pública» en *La protección jurídica del ciudadano*, Tomo I, Madrid.
- CARBONELL PORRAS, Eloísa (2014): «Infraestructuras de transporte terrestre y sector público estatal», en MENÉNDEZ Pablo (Dir.), *Régimen Jurídico del Transporte Terrestre: Carreteras y Ferrocarril*, Thomson-Aranzadi, Navarra, pp. 889 a 998.
- (2005) «Órgano Administrativo», en MUÑOZ MACHADO, Santiago (Dir.): *Diccionario de Derecho Administrativo*, Tomo II, Iustel, Madrid, pp. 1789 a 1794.
 - (1999) *Los órganos colegiados. Organización, funcionamiento, procedimiento y régimen jurídico de sus actos*, Boletín Oficial del Estado, Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, Madrid.
- DÍEZ SÁNCHEZ, Juan José (1995): «Los órganos colegiados en la Ley 30/1992», en *Revista de Estudios de Administración Local y Autonómica*, núm. 266, pp. 355 a 386.
- FERNÁNDEZ-PIÑEYRO y HERNÁNDEZ, E. (2005): «Capítulo IV: La Administración Aero-náutica. El Ministerio de Fomento y el Ministerio de defensa: delimitación de competencias. La Dirección General de Aviación Civil como órgano regulador del transporte aéreo. El papel actual de la Entidad Aeropuertos Nacionales y Navegación Aérea», en MENÉNDEZ MENÉNDEZ, A. (Dir.): *Régimen Jurídico del Transporte Aéreo*, Thomson- Civitas, Instituto de Empresa, Boing, Navarra.
- GONZÁLEZ PÉREZ, J.; GONZÁLEZ NAVARRO, F. (2012): *Comentarios a la ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administra-*

- tivo Común (Ley 30/1992, de 26 de noviembre)*, Tomo I, quinta edición, Thomson Civitas.
- GUERRERO, M^o Jesús (2014): «La investigación técnica de accidentes», en «la gestión de los accidentes aéreos», en *Derecho aéreo y del espacio*, Marcial Pons.
- LÓPEZ QUIROGA, Julio, (2005): «Capítulo XVI: La investigación de accidentes e incidentes de la aviación», en MENÉNDEZ MENÉNDEZ, A. (Dir.): *Régimen Jurídico del Transporte Aéreo*, Thomson- Civitas, Instituto de Empresa, Boing, Navarra, pp. 581 a 624.
- NADAL GÓMEZ, Irene (2014): *La coordinación del proceso penal y la investigación técnica de accidentes aéreos*, Marcial Pons.
- VALERO TORRIJOS, Julián (2002): *Los órganos colegiados*, análisis histórico de la colegialidad en la organización pública española y régimen jurídico-administrativo vigente, Ministerio de Administraciones Públicas.