

SESIONES ORDINARIAS

2018

ORDEN DEL DÍA N° 804

Impreso el día 20 de noviembre de 2018

Término del artículo 113: 29 de noviembre de 2018

COMISIONES DE TRANSPORTES Y DE PRESUPUESTO Y HACIENDA

SUMARIO: Política de seguridad en el transporte.
Declaración de interés público nacional.

1. **Moyano, Schwindt, Bevilacqua y Peñaloza Marianetti.** (479-D.-2017.)
2. **Ramos.** (2.933-D.-2018.)¹

Dictamen de las comisiones

Honorable Cámara:

Las comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda han considerado los proyectos de ley de los señores diputados Moyano y Bevilacqua y de las señoritas diputadas Schwindt y Peñaloza Marianetti, y el del señor diputado Ramos, por los que se crea la Agencia de Investigación de Siniestros en el Transporte y la Junta de Investigación de Accidentes del Transporte, respectivamente; y, por las razones expuestas en el informe que se acompaña y las que dará el miembro informante, aconsejan la aprobación del siguiente

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados, ...

CAPÍTULO I

Declaración y principios

Declaración

Artículo 1º – Declarase de interés público nacional y como objetivo de la República Argentina la política de seguridad en el transporte, cuyo fin es brindar movilidad garantizando la protección de las personas, de sus bienes y del ambiente en el territorio nacional.

Principios

Art. 2º – Son principios de la política de seguridad en el transporte:

¹ Reproducido.

- a) Independencia: basada en la delimitación entre las funciones de regulación, prestación y control de los servicios de transporte, de la investigación y determinación de los hechos, condiciones, circunstancias y causas probables, así como los factores contribuyentes de los sucesos de transporte, sean éstos incidentes o accidentes. La investigación debe garantizar la imparcialidad, transparencia y rigurosidad científica;
- b) Retroalimentación: la constante identificación de las deficiencias del sistema de transporte en todas sus formas, con el objeto de generar un transporte seguro, eficiente y sustentable, debe conducir a generar los estudios de seguridad necesarios para asegurar dicho objetivo, emitiendo recomendaciones al sistema que permitan mejorar la seguridad operacional;
- c) Integralidad: la visión completa de la seguridad del transporte en todos sus modos y la implementación de las defensas necesarias para asegurar el correcto funcionamiento de todos los modos de transporte;
- d) Exclusividad técnica: la investigación se limita a la identificación de las causas probables y los factores contributivos que dieran origen a los sucesos de transporte, excluyéndose la determinación de responsabilidades administrativas, civiles o criminales, o la asignación de culpas, cuyo ámbito pertenece a la investigación judicial o administrativa, de la cual es independiente.

CAPÍTULO II

Definiciones

Art. 3º – A los fines de la presente ley, se entiende por:

- a) Vehículo: artefacto destinado al transporte de pasajeros y/o cargas por los modos aéreo, automotor, ferroviario, marítimo, fluvial y lacustre;
- b) Investigación: proceso que se lleva a cabo con el propósito de prevenir futuros accidentes e incidentes y que comprende la reunión y el análisis de información, la obtención de conclusiones, incluida la determinación de las causas y/o factores contribuyentes y, cuando proceda, la formulación de recomendaciones sobre seguridad operacional;
- c) Causas: aquellas acciones, omisiones, sucesos, condiciones, o su combinación, que hayan sido la causa eficiente de un accidente o incidente.
- d) Seguridad operacional: estado de operación de un sistema en que el riesgo de lesiones a personas o daños a los bienes que participan e interactúan, se ve reducido y se mantiene a un nivel aceptable o por debajo del mismo, por medio de un proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgos;
- e) Recomendación sobre seguridad operacional: propuesta basada en la información obtenida de una investigación, formulada con la intención de prevenir accidentes o incidentes a partir de la introducción de mejoras en los sistemas de transporte, y que, en ningún caso, tiene el propósito de dar lugar a una presunción de culpa o responsabilidad respecto de un accidente o incidente;
- f) Informe final: documento que informa de manera descriptiva las recomendaciones y acciones correctivas tentativas dirigidas a mitigar los riesgos que llevaron a la ocurrencia del incidente o accidente;
- g) Suceso a investigar: accidente o incidente aeronáutico, automotor, ferroviario, marítimo, fluvial o lacustre, según corresponda;
- h) Accidente: todo suceso repentino, no deseado ni intencionado, que involucre un vehículo, o una cadena de sucesos de ese tipo, de consecuencias perjudiciales a las personas, al vehículo involucrado o a otros bienes;
- i) Incidente: todo suceso relacionado con la utilización de un vehículo que, sin considerarse un accidente, afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones y servicios de transporte, según las definiciones incorporadas en las normas y métodos recomendados internacionalmente;
- j) Incidente grave: todo suceso en el que intervienen circunstancias indiciarias de una alta probabilidad de que ocurriese un accidente.

Los accidentes se dividen en las siguientes categorías modales:

- I. Accidente aeronáutico: todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave que produzca la muerte o las lesiones graves de una persona, daños o roturas estructurales a la aeronave, la desaparición o la total inaccesibilidad de la aeronave, o daños graves al ambiente; que ocurre, en el caso de una aeronave tripulada, dentro del período comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado; y, en el caso de una aeronave no tripulada, dentro del período comprendido entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene al finalizar el vuelo y se apaga su sistema de propulsión principal; de acuerdo a los alcances y excepciones establecidos por las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional.
- II. Accidente automotor: todo suceso que produzca la muerte o las lesiones graves de una persona y daños a las cosas o al ambiente, como consecuencia de una cadena de errores de los factores intervinientes en la circulación de vehículos, y que involucre a por lo menos un vehículo automotor que realice transporte de pasajeros o cargas, con motivo o en ocasión del servicio.
- III. Accidente ferroviario: todo suceso relacionado con la circulación de un vehículo ferroviario que produzca la muerte o las lesiones graves de una persona, daños graves al material rodante, a la infraestructura ferroviaria o al ambiente, la colisión, choque o descarrilamiento del material rodante, o el incendio o derrame en el material rodante o la infraestructura ferroviaria.
- IV. Accidente marítimo, fluvial o lacustre: todo suceso relacionado con la explotación de un buque o artefacto naval que produzca: la muerte o las lesiones graves de una persona; la pérdida de una persona que estuviera a bordo; la pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque o artefacto naval; daños materiales graves a un buque o artefacto naval; la varada o avería de un buque o artefacto naval, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje; daños materiales a la infraestructura marítima ajena al buque, que representen una amenaza grave para la seguridad del buque, de otro buque, o de una persona; o daños graves para el ambiente o la posibilidad de que éstos se produzcan como resultado de los daños sufridos por un buque o artefacto naval; de acuerdo a los alcances y excepciones establecidos por las normas y métodos recomendados por la Organización Marítima Internacional.

CAPÍTULO III

Junta de Seguridad en el Transporte.

Creación

Art. 4º – Créase la Junta de Seguridad en el Transporte, como organismo descentralizado en la órbita del Ministerio de Transporte de la Nación, con autarquía económico-financiera, personalidad jurídica propia y capacidad para actuar en el ámbito del derecho público y privado.

Misión

Art. 5º – La misión de la Junta de Seguridad en el Transporte es contribuir a la seguridad en el transporte a través de la investigación de accidentes y la emisión de recomendaciones, mediante:

- a) La determinación de las causas de los accidentes e incidentes de transporte cuya investigación técnica corresponda llevar a cabo;
- b) La recomendación de acciones eficaces, dirigidas a evitar la ocurrencia de accidentes e incidentes de transporte en el futuro.

Alcance

Art. 6º – La Junta de Seguridad en el Transporte interviene ante la ocurrencia de los siguientes sucesos:

- a) Los accidentes e incidentes aeronáuticos que ocurran con aeronaves civiles en o sobre el territorio de la República Argentina, sus aguas jurisdiccionales y el espacio aéreo que lo cubre;
- b) Los accidentes automotores que sea necesario investigar de acuerdo al criterio que oportunamente determine la Junta de Seguridad en el Transporte, que ocurran en el territorio de la República Argentina y afecten el transporte automotor de jurisdicción nacional e internacional;
- c) Los accidentes automotores que sea necesario investigar de acuerdo al criterio que oportunamente determine la Junta de Seguridad en el Transporte, que ocurran en el territorio de la República Argentina y afecten el transporte automotor de jurisdicción provincial o de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, siempre que exista un convenio celebrado con el Estado provincial o de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que así lo establezca o cuando la autoridad provincial o de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires lo requiera expresamente;
- d) Los accidentes e incidentes ferroviarios que sea necesario investigar de acuerdo con el criterio que oportunamente determine la Junta de Seguridad en el Transporte, que ocurran en el territorio de la República Argentina;
- e) Los accidentes marítimos, fluviales o lacustres cuya investigación resulte obligatoria de acuer-

do a los criterios de la Organización Marítima Internacional y los que sea necesario investigar de acuerdo con el criterio que oportunamente determine la Junta de Seguridad en el Transporte, que ocurrán en mares, ríos, lagos y demás aguas navegables de la Nación o que involucren a buques o artefactos navales de bandera argentina, a excepción de los buques militares y de policía;

- f) Cualquier otro suceso relacionado con el transporte de personas o cosas, cuando la Junta de Seguridad en el Transporte considere pertinente o a requerimiento de asistencia técnica debido a: su magnitud, gravedad institucional, trascendencia pública, o por involucrar problemas de carácter recurrente o cuando la determinación de sus causas probables pueda contribuir a evitar eventuales peligros.

Cuando la Junta de Seguridad en el Transporte resuelva intervenir en la investigación de un suceso, puede solicitar a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, a la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial, a la Prefectura Naval Argentina y/o a cualquier otro organismo competente, la puesta a disposición de sus cuerpos profesionales a fin de prestar colaboración técnica en la investigación en curso.

Funciones

Art. 7º – Son funciones de la Junta de Seguridad en el Transporte:

- a) Realizar la investigación técnica de los accidentes e incidentes de transporte que se produzcan en el ámbito de su competencia, determinando las causas probables de los accidentes e incidentes investigados;
- b) Notificar a los organismos internacionales y nacionales que corresponda sobre los accidentes e incidentes graves;
- c) Aprobar los informes parciales y finales de cada una de las investigaciones técnicas de los sucesos de transporte a cargo del organismo, así como las recomendaciones respectivas y toda otra propuesta elevada a su consideración por los miembros de la Junta responsables de cada uno de los modos de transporte;
- d) Recomendar a los organismos pertinentes y/o partes involucradas en el suceso las acciones eficaces que prevengan la ocurrencia futura de accidentes e incidentes similares a los investigados. Estos informes podrán contar con un análisis económico de las tecnologías o prácticas a adoptar, la disponibilidad de la tecnología en el país y toda aquella información útil para la evaluación técnica para su adopción;

- e) Realizar el seguimiento del cumplimiento o implementación efectiva de las acciones recomendadas vinculadas con la seguridad en el transporte;
- f) Integrar, cuando la complejidad o las características particulares de la investigación de un accidente así lo requieran, los equipos para la investigación de accidentes e incidentes, con expertos nacionales e internacionales;
- g) Publicar y difundir, como contribución a la seguridad operacional, la recopilación de informes y estadísticas relativas a los accidentes e incidentes;
- h) Capacitar al personal en las técnicas y procedimientos para la investigación de accidentes e incidentes y promover la realización de estudios especiales y reportes relativos a seguridad operacional;
- i) Evaluar y examinar la efectividad de las salvaguardas o medidas de mitigación que otros organismos apliquen en relación con cuestiones vinculadas a la seguridad en el transporte;
- j) Realizar la difusión pública de las recomendaciones de seguridad y los estudios vinculados con la seguridad en el transporte que desarrolle;
- k) Conducir investigaciones independientes;
- l) Dictar su reglamento interno de funcionamiento y establecer el mecanismo, la oportunidad y la forma por la que deberán reportarse a la junta la ocurrencia de un accidente o incidente aeronáutico, automotor, ferroviario, marítimo, fluvial o lacustre, procedimiento que será de cumplimiento obligatorio;
- m) Requerir la asistencia de la fuerza pública en cumplimiento de sus funciones de investigación, cuando así corresponda;
- n) Ejercer la facultad del examen directo de todo elemento relacionado con el accidente o incidente, formular pedidos de informes, inspecciones, análisis técnicos y/o efectuar entrevistas a personas humanas o representantes de personas jurídicas, pudiendo requerir toda colaboración que considere necesaria para el cumplimiento de sus objetivos investigativos, en coordinación con las autoridades judiciales cuando fuere necesario.

CAPÍTULO IV

De la integración de la Junta de Seguridad en el Transporte

Art. 8º – La Junta de Seguridad en el Transporte está integrada por cinco (5) miembros designados por el Poder Ejecutivo nacional, según el siguiente detalle: un (1) presidente, con jerarquía de secretario, y cuatro (4) miembros con jerarquía equivalente a director nacional, responsables de los siguientes modos de

transporte: aéreo, automotor, ferroviario y marítimo, fluvial y lacustre.

El presidente de la junta es el responsable exclusivo del gobierno y administración del organismo, limitándose el rol de los demás miembros a los aspectos técnicos de la investigación de los sucesos de transporte.

Los directores nacionales deben contar con antecedentes o especialización técnica en materia de transporte aéreo, automotor, ferroviario, marítimo, fluvial y lacustre, según corresponda, que garanticen su idoneidad para el ejercicio de la función.

Funciones del presidente

Art. 9º – Son funciones del presidente de la junta de Seguridad en el Transporte:

- a) Ejercer la representación y dirección de la junta y actuar en juicio en su nombre y representación como parte actora y/o demandada. Puede absolver posiciones en juicio y prestar declaración testimonial por cuestiones relacionadas a sus funciones por escrito, no estando obligado a comparecer personalmente.
- b) Ejercer el gobierno y la administración de la junta suscribiendo a tal fin los actos administrativos pertinentes, y nombrar, contratar expertos nacionales o extranjeros, remover, sancionar y dirigir el personal.
- c) Convocar y presidir las reuniones de la junta.

Directores de investigación

Art. 10. – La Junta de Seguridad en el Transporte cuenta con:

- a) Un (1) director Nacional de Investigación de Sucesos Aeronáuticos;
- b) Un (1) director Nacional de Investigación de Sucesos Automotores;
- c) Un (1) director Nacional de Investigación de Sucesos Ferroviarios;
- d) Un (1) director Nacional de Investigación de Sucesos Marítimos, Fluviales y Lacustres.

Cada uno de los directores tiene autoridad exclusiva para conducir investigaciones en representación de la junta, en relación con los sucesos relacionados con el modo de transporte por el que le corresponde intervenir.

Ética en el ejercicio de la función pública

Art. 11. – Son de aplicación al personal y a los miembros de la Junta de Seguridad en el Transporte las previsiones de la ley 25.188 de Ética de la Función Pública y sus modificatorias y el Código de Ética de la Función Pública, aprobado por el decreto 41 del 27 de enero de 1999.

Prohibiciones

Art. 12. – Los miembros y el personal de la Junta de Seguridad en el Transporte no pueden:

- a) Ser directa o indirectamente propietarios, accionistas, directores, funcionarios ni socios de empresas de transporte o dedicadas al aseguramiento de riesgos asociados a la actividad del transporte;
- b) Tener un interés respecto de personas, actividades y/o negocios vinculados al transporte, a la producción o distribución de equipos o infraestructura de transporte, o al aseguramiento de riesgos asociados a la actividad del transporte;
- c) Mantener vínculos que le signifiquen beneficios u obligaciones con entidades, organismos, empresas o con cualquier otra entidad que ejerza funciones relacionadas con la regulación y/o la fiscalización del transporte en el ámbito nacional, provincial, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y/o municipal;
- d) Haber sido condenados por delitos penales o encontrarse inhabilitados para el ejercicio de cargos públicos;
- e) Haber sido sancionados con cesantía o exoneración por el Estado nacional, provincial, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires o municipal. La prohibición cesa al producirse la rehabilitación;
- f) Percibir haberes previsionales mientras presten funciones. En caso de que excedan la edad prevista para acceder al régimen jubilatorio, no podrán ser incorporados al régimen de estabilidad;
- g) Utilizar la información que obtengan como consecuencia del ejercicio del cargo o función para obtener beneficios particulares o para que terceros los obtengan.

Art. 13. – En forma adicional a las prohibiciones descritas en el artículo anterior, los miembros de la Junta de Seguridad en el Transporte no pueden durante su mandato:

- a) Desempeñarse en otro empleo, con excepción de la docencia, en tanto no exista incompatibilidad horaria;
- b) Llevar a cabo cualquier tipo de actividad inconsistente con el desempeño de las obligaciones de los miembros en los términos de la presente ley;
- c) Ejercer las tareas de perito oficial o de parte en investigaciones judiciales.

Personal

Art. 14. – La Junta de Seguridad en el Transporte rige las relaciones con su personal por la ley 25.164; Ley Marco de Regulación del Empleo Público Nacional, sus modificatorias y reglamentarias, considerando lo dispuesto por el decreto 1.067/2017. Asimismo, deben tenerse en cuenta los convenios colectivos de trabajo que hubiesen sido celebrados o se celebren en

el futuro con las asociaciones gremiales representantes de su personal.

Recursos

Art. 15. – Los recursos de la Junta de Seguridad en el Transporte se forman con los siguientes ingresos:

- a) Las partidas presupuestarias asignadas por ley;
- b) Los fondos que provengan de servicios prestados a terceros y/o de tasas administrativas;
- c) Las donaciones, aportes no reembolsables y legados que reciba y acepte;
- d) Todo otro ingreso proveniente de la gestión del organismo.

Representación federal

Art. 16. – La Junta de Seguridad en el Transporte tiene su sede principal en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Debe constituir como mínimo una representación o delegación en alguna localidad en el ámbito de las siguientes regiones del país:

- a) Región Noroeste: integrada por las provincias de Catamarca, Jujuy, La Rioja, Salta, Santiago del Estero y Tucumán;
- b) Región Noreste: integrada por las provincias de Chaco, Corrientes, Formosa y Misiones;
- c) Región Cuyo: integrada por las provincias de Mendoza, San Juan y San Luis;
- d) Región Centro: integrada por las provincias de Buenos Aires, Córdoba, Entre Ríos, Santa Fe y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires;
- e) Región Patagonia: integrada por las provincias de Chubut, La Pampa, Neuquén, Río Negro, Santa Cruz y Tierra del Fuego e Islas del Atlántico Sur.

CAPÍTULO V

De la investigación. Alcances de la intervención

Art. 17. – La Junta de Seguridad en el Transporte limita su intervención a la investigación de las causas del accidente o incidente de que se trate y el esclarecimiento de las circunstancias con el fin de formular informes y/o recomendaciones destinadas a incrementar la seguridad operacional y favorecer la prevención de accidentes.

Los resultados de sus investigaciones no condicionan ni prejuzgan los de cualquier otra investigación de índole administrativa o judicial que corresponda realizar.

Se encuentra prohibida la determinación de responsabilidades civiles o criminales o las asignaciones de culpas a personas concretas.

Objetivo de la investigación

Art. 18. – El objetivo de las investigaciones que lleva adelante la Junta de Seguridad en el Transporte es la prevención de futuros accidentes e incidentes de transporte.

Art. 19. – Atento al fin establecido en el artículo precedente, no es admisible el uso en procesos judiciales de:

- a) Las entrevistas obtenidas en el marco de una investigación;
- b) Los ensayos o pruebas realizados. No obstante, la Junta de Seguridad en el Transporte puede coordinar con la autoridad administrativa o judicial a cargo de la investigación correspondiente cuando prevea realizar ensayos o pruebas técnicas.

Informes finales

Art. 20. – Los informes finales de la Junta de Seguridad en el Transporte no tienen como objetivo la determinación de la culpa o dolo a nivel penal ni la responsabilidad civil del accidente o incidente. Son independientes de cualquier otra investigación administrativa o judicial, no afectando ningún interés subjetivo; por lo tanto, no son recurribles ni pasibles de impugnación, no pudiendo tampoco ser admitidos con carácter probatorio en proceso judicial alguno.

Reapertura de la investigación

Art. 21. – Sin perjuicio de lo establecido en el artículo anterior, puede ordenarse la reapertura de una investigación si, una vez concluida, se obtuvieran nuevas pruebas o información de relevancia tal que, a criterio de sus miembros, pueda modificar las conclusiones a las que se ha arribado y/o permita formular nuevas recomendaciones.

CAPÍTULO VI*Atribuciones*

Art. 22. – El personal encargado de la investigación está facultado para requerir directamente los informes relacionados con el suceso del transporte investigado a toda autoridad nacional, provincial, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires o municipal, así como a cualquier otro organismo o institución pública o privada. Asimismo, se debe permitir al personal de la Junta de Seguridad en el Transporte el examen de la documentación y de todos aquellos antecedentes que considere necesarios a los fines de la investigación de los sucesos en el transporte.

Art. 23. – La remoción o liberación de restos o despojos de los vehículos y de todo aquello que podría haber contribuido a producir el accidente o incidente, solamente puede efectuarse previa coordinación con el personal encargado de la investigación de la Junta de Seguridad en el Transporte.

La autoridad a cargo de la investigación judicial debe coordinar su resguardo con la Junta de Seguridad en el Transporte, con el fin de evitar que se contamine el lugar del hecho y/o que los restos o despojos sean removidos o que se modifiquen o eliminen indicios o pruebas relacionadas con el suceso del transporte.

Previo a practicar peritajes, reconstrucciones del hecho, reconocimiento u otras medidas probatorias, la autoridad judicial debe coordinar con la Junta de Seguridad en el Transporte para que personal idóneo se constituya en el lugar y sugiera aquellas medidas que considere necesarias para evitar que el lugar del hecho o los indicios o pruebas del suceso, se vean alterados y/o contaminados.

Art. 24. – La Junta de Seguridad en el Transporte puede elaborar protocolos de actuación destinados a establecer cómo preservar la escena del hecho, resguardar los restos y/o despojos y demás cuestiones, a efectos de evitar que se frustren las investigaciones.

Art. 25. – La remoción de los restos o despojos de los vehículos puede efectuarse sin intervención del personal encargado de la investigación de la Junta de Seguridad en el Transporte, cuando sea necesario para efectuar tareas de asistencia o salvamento de personas o bienes involucrados en el suceso, para evitar que se genere un riesgo mayor y cuando peligre la seguridad pública o se deban despejar sitios públicos o vías de comunicación en forma urgente.

Estudio, investigación y otros reportes de seguridad

Art. 26. – Independientemente de las investigaciones que se realicen a partir de sucesos en el transporte, la Junta de Seguridad en el Transporte puede realizar estudios específicos, investigaciones y reportes especiales acerca de la seguridad en el transporte.

CAPÍTULO VII*Régimen de información*

Art. 27. – La información pública producida por y en poder de la Junta de Seguridad en el Transporte se rige por las previsiones de la ley 27.275 de derecho de acceso a la información pública.

Informe de gestión

Art. 28. – La Junta de Seguridad en el Transporte debe reportar sus actividades, hallazgos y recomendaciones para cada año fiscal al Presidente de la Nación y al Honorable Congreso de la Nación, durante el mes de marzo de cada año calendario.

CAPÍTULO VIII*Representación internacional*

Art. 29. – La Junta de Seguridad en el Transporte representa a la República Argentina en la negociación con organismos internacionales con competencia en la materia.

CAPÍTULO IX

*Disposiciones transitorias**Transferencia*

Art. 30. – Una vez constituida la Junta de Seguridad en el Transporte, se transferirán a la misma las funciones de la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil con sus respectivas competencias, escalafón, cargos, designaciones, personal y créditos presupuestarios, así como la administración de los bienes patrimoniales afectados a su uso.

Art. 31. – La Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil desarrollará el programa general de transferencia y su correspondiente cronograma, el que será aprobado por el Ministerio de Transporte de la Nación.

El titular del mencionado programa deberá acordar con la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial y/o cualquier otra dependencia que, a su criterio, resulte necesario para el cumplimiento de sus funciones, la transferencia del personal, el presupuesto y los bienes necesarios para su normal desenvolvimiento, incluyendo inmuebles, medios de movilidad e instrumental de investigación y análisis.

La transferencia del personal se realizará con la conformidad expresa de los trabajadores, la que será otorgada en forma individual, no pudiendo establecerse condiciones laborales en detrimento de las preexistentes.

Presupuesto

Art. 32. – Autorízase al Poder Ejecutivo nacional a realizar las adecuaciones presupuestarias necesarias para el cumplimiento de la presente ley, durante el ejercicio de entrada en vigencia de la misma.

Reglamentación

Art. 33. – El Poder Ejecutivo nacional reglamentará la presente ley en el plazo de ciento ochenta (180) días a partir de su publicación en el Boletín Oficial.

Art. 34. – Comuníquese al Poder Ejecutivo
Sala de las comisiones, 15 de noviembre de 2018.

Héctor E. Olivares. – Luciano A. Laspina.
– Jorge A. Romero. – Paula M. Oliveto Lago. – Juan M. Huss. – Marcos L. Pastori. – Andrés A. Vallone. – Juan J. M. Aicega. – Laura V. Alonso. – Eduardo P. Amadeo. – Miguel Á. Bazze. – Hernán Berisso. – Luis G. Borsani. – Sergio O. Buil. – Juan Cabandié. – Paulo L. Cassinero. – Javier E. David. – Jorge R. Enríquez. – Ezequiel M. Fernández Langan. – Gustavo R. Fernández Patri. – Francisco A. Furlán. – José L. Gioja. –*

Horacio Goicoechea. – Adrián E. Grana. –* Daniel R. Kroneberger. – Ana M. Llanos Massa. – Diego M. Mestre. – Osmar A. Monaldi. – Juan F. Moyano. – Claudia Najul. – Elda Pertile. – Carmen Polledo. – Ariel Rauschenberger. – David Schlereth. – Héctor Stefani. – Facundo Suárez Lastra. –* Pablo Torello. – Juan C. Villalonga. – Marcelo G. Wechsler. – Miguel A. Zottos.

INFORME

Honorable Cámara:

Las comisiones de Transportes y de Presupuesto y Hacienda han considerado los proyectos de ley de los señores diputados Moyano y Bevilacqua y de las señoras diputadas Schwindt y Peñaloza Marianetti; y el del señor diputado Ramos, por los que se crea la Agencia de Investigación de Siniestros en el Transporte y la Junta de Investigación de Accidentes del Transporte respectivamente. Al iniciar su estudio, las señoras y los señores diputados miembros de estas comisiones han estimado conveniente dictaminar favorablemente las iniciativas propuestas, con modificaciones y unificadas en un mismo dictamen..

Héctor E. Olivares.

ANTECEDENTES

1

PROYECTO DE LEY

*El Senado y Cámara de Diputados,...*CREACIÓN DE LA AGENCIA
DE INVESTIGACIÓN DE SINIESTROS
EN EL TRANSPORTE

Artículo 1º – Créase la Agencia de Investigación de Siniestros en el Transporte como organismo descentralizado permanente en el ámbito del Ministerio de Transporte, con autarquía económica financiera, personería jurídica propia y capacidad de actuación en el ámbito del derecho público y del privado.

Art. 2º – La presente ley es complementaria de la Ley General de Ferrocarriles, 2.873 y modificatorias, y de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial, 26.363, y se constituye en ley de aplicación en materia de siniestralidad en el ámbito de la red ferroviaria y vial bajo jurisdicción nacional, competiendo a la Agencia de Investigación de Siniestros en el Transporte las investigaciones técnicas y el análisis de los accidentes e incidentes graves, de cuyo análisis considere que pueden obtenerse conclusiones relevantes para la mejora de la seguridad ferroviaria y vial, a fin de determinar

* Integra dos (2) comisiones.

sus causas y sugerir a las autoridades competentes las medidas correctivas que resulten pertinentes.

La Agencia de Investigación de Siniestros en el Transporte goza de plena independencia funcional respecto de las autoridades responsables de la seguridad y de cualquier organismo de regulación competente en materia vial o ferroviaria.

Corresponden a la Agencia de Investigación de Siniestros en el Transporte las siguientes funciones:

- a) Realizar las investigaciones e informes técnicos de todos los accidentes viales y ferroviarios graves, determinar sus causas y formular recomendaciones, en su caso, al objeto de que se adopten las medidas necesarias para evitarlos.
- b) Realizar la investigación técnica de los accidentes e incidentes viales y ferroviarios no contemplados en el párrafo anterior y elaborar informes técnicos sobre los mismos cuando prevea que de la citada investigación se podrán obtener conclusiones para la mejora de la seguridad vial y ferroviaria.

A la hora de decidir la apertura o no de una investigación en este supuesto, dicho organismo valorará, entre otras, las siguientes cuestiones:

1. La importancia del accidente o incidente.
2. Si forma parte de una serie de accidentes o incidentes con repercusión en el sistema de transporte en su conjunto.
3. Su repercusión en la seguridad del transporte.

Art. 3º – La Agencia de Investigación de Siniestros en el Transporte tendrá su domicilio en la capital de la República Argentina y podrá constituir delegaciones en el interior del país, que dependerán en forma directa de la misma.

Art. 4º – La Agencia de Investigación de Siniestros en el Transporte actuará en un plenario conformado en un directorio que estará integrado por un presidente, un secretario y cuatro vocales. El presidente y los vocales serán propuestos por el Poder Ejecutivo nacional entre personas idóneas y de reconocido prestigio profesional, para ser aprobados por la Comisión de Infraestructura, Vivienda y Transporte del Honorable Senado de la Nación y la Comisión de Transporte de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación. El secretario será propuesto por el Ministerio de Transporte, para ser aprobado por el presidente y los vocales de la Agencia de Investigación de Siniestros en el Transporte. La duración del mandato del presidente y los vocales será de cuatro años sin posibilidad de reelección. La duración del mandato del secretario será establecida en el Estatuto de la Agencia de Investigación de Siniestros en el Transporte. El directorio se reunirá al menos dos veces al año, así como cuando lo convoque el presidente, a iniciativa propia o a propuesta de, al menos, dos de los vocales.

Art. 5º – El Poder Ejecutivo nacional propondrá dentro del plazo de 90 días desde promulgada la presente el Estatuto de la Agencia de Investigación de Siniestros en el Transporte y el régimen presupuestario, económico-financiero, de contabilidad y de contrataciones, para ser aprobados por la Comisión de Infraestructura, Vivienda y Transporte del Honorable Senado de la Nación y la Comisión de Transporte de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación. Asimismo le asignará los bienes necesarios para su normal desenvolvimiento, incluyendo inmuebles, medios de movilidad e instrumental de investigación y análisis.

Art. 6º – Corresponden al presidente de la Agencia de Investigación de Siniestros en el Transporte las siguientes funciones:

- a) Presidir y dirigir las sesiones del directorio;
- b) Convocar las reuniones del directorio y fijar el orden del día;
- c) Velar para que los acuerdos del directorio se lleven a cabo;
- d) Decidir la apertura, en su caso, del procedimiento de investigación a la vista de la calificación inicial del siniestro;
- e) Designar al investigador responsable de cada investigación y al resto de los investigadores que formen parte del equipo de investigación;
- f) Designar, en su caso, a los asesores técnicos especialistas que resulten necesarios para el correcto desarrollo de las investigaciones;
- g) Velar por el correcto desarrollo de las investigaciones ordenando, en su caso, la realización de trabajos de investigación adicionales a fin de determinar con más precisión las causas de los accidentes e incidentes viales y/o ferroviarios;
- h) Representar a la Agencia de Investigación de Siniestros en el Transporte ante cualquier organismo nacional o internacional;
- i) Realizar toda otra función que determine el Estatuto de la Agencia de Investigación de Siniestros en el Transporte.

Art. 7º – Corresponden al secretario de la Agencia de Investigación de Siniestros en el Transporte las siguientes funciones:

- a) La calificación inicial de un siniestro como accidente grave, accidente o incidente;
- b) Velar por que la investigación se desarrolle siguiendo las directrices del presidente del directorio;
- c) Recabar cuanta información y estudios específicos se precisen para el desarrollo de las investigaciones;
- d) Elevar al plenario del directorio los informes técnicos provisionales de las investigaciones efectuadas;
- e) Remitir los informes y recomendaciones aprobados por el directorio, en los casos en que

- éste así lo disponga, a distintos organismos e instituciones nacionales e internacionales;
- f) Coordinar las actuaciones administrativas que correspondan a la secretaría y la dirección de todo el personal;
 - g) Realizar toda otra función que determine el Estatuto de la Agencia de Investigación de Siniestros en el Transporte.

Art. 8º – Corresponden al directorio de la Agencia de Investigación de Siniestros en el Transporte las siguientes funciones:

1. La calificación definitiva de los accidentes e incidentes viales y ferroviarios.
2. Aprobar o desechar los informes y recomendaciones elaborados al finalizar una investigación técnica y ordenar su publicación, en un plazo máximo de doce meses a contar desde la fecha en la que se produjo el accidente o incidente vial o ferroviario, salvo que concurran circunstancias excepcionales que le impidan hacerlo en plazo. La concurrencia de tales circunstancias deberá aducirse de forma motivada.
3. Las decisiones del directorio se adoptarán por mayoría simple. En caso de empate decidirá el voto de calidad del presidente o persona que le sustituya. El secretario del directorio tiene voz, pero no tiene voto.
- g) Realizar toda otra función que determine el Estatuto de la Agencia de Investigación de Siniestros en el Transporte. Bajo su dirección y adscritos orgánicamente a la Secretaría de la Agencia de Investigación de Siniestros en el Transporte actuarán los equipos de investigación, compuestos por los investigadores y el personal administrativo y técnico preciso para el cumplimiento de los fines de aquélла.

Art. 9º – A los efectos de esta ley se entenderá por:

- a) Accidente: Todo suceso repentino, no deseado ni intencionado, o una cadena de sucesos de ese tipo, de consecuencias perjudiciales. Los accidentes se dividen en las siguientes categorías: colisiones vehiculares y ferroviarias, descarrilamientos ferroviarios, accidentes en pasos a nivel, daños causados a personas por material rodante en movimiento, daños causados a personas por automotores, incendios y otros que tengan lugar en la red ferroviaria o vial bajo jurisdicción nacional;
- b) Accidente grave: cualquier suceso definido en la presente como accidente, que origine como mínimo una víctima mortal o de cinco o más heridos graves o bien daños graves al material rodante ferroviario, o a la infraestructura vial o ferroviaria;
- c) Daños graves: se entenderán como daños graves a los efectos de la presente, aquellos daños

producidos por accidentes cuyo coste pueda ser evaluado y tasado de forma preliminar e inmediata por la Agencia de Investigación de Siniestros en el Transporte en una suma no inferior a los veinte millones de pesos (\$ 20.000.000);

- d) Incidente menor: cualquier suceso, distinto de un accidente o un accidente grave, asociado a la utilización y funcionamiento de la red vial o ferroviaria que afecte la circulación;
- e) Causas: aquellas acciones, omisiones, sucesos, condiciones, o su combinación, que hayan sido la causa eficiente de un accidente o incidente;
- f) Investigación: el procedimiento que incluye la recogida y análisis de información relativa a los accidentes e incidentes viales y ferroviarios y la elaboración de las conclusiones de dicho análisis. Dentro de dichas conclusiones deberán detallarse la determinación de las causas que a entender de la Agencia de Investigación de Siniestros en el Transporte dieran lugar a los mismos y, llegado el caso, aquellas recomendaciones en materia de seguridad que la misma considere pertinente a los efectos de prevenirlos en el futuro. La investigación de accidentes debe ser transparente y todas las partes involucradas y/o afectadas tendrán derecho a presentar su versión de los hechos acaecidos. La investigación no tendrá como objetivo la determinación de la culpa o dolo a nivel penal ni la responsabilidad civil del accidente o incidente, y será independiente de cualquier investigación judicial. En el desempeño de sus funciones investigativas, el personal de la Agencia de Investigación de Siniestros en el Transporte no podrá solicitar o aceptar instrucciones de ninguna entidad pública o privada tendientes a condicionar el resultado de la investigación.

Art. 10. – Todas las partes involucradas en un accidente vial o ferroviario que sea investigado por la Agencia de Investigación de Siniestros en el Transporte y todas aquellas entidades vinculadas a la actividad vial ferroviaria habrán de prestar a la Agencia de Investigación de Siniestros en el Transporte la colaboración que les sea requerida para la investigación técnica de los accidentes o incidentes viales y/o ferroviarios y la formulación de las recomendaciones de seguridad. A este respecto, suministrarán al equipo investigador, en tiempo y forma, todos los datos y la colaboración del personal técnico que les sean requeridos.

Art. 11. – Las normas del procedimiento de investigación serán establecidas en el Estatuto de la Agencia de Investigación de Siniestros en el Transporte.

Art. 12. – Las recomendaciones de seguridad que elabore la Agencia de Investigación de Siniestros en el Transporte se dirigirán a los organismos y entidades con cometidos en la elaboración y aplicación de las

normas de seguridad vial y ferroviaria, así como a los organismos, entidades y empresas que pudiesen resultar afectadas por la adopción de las acciones correctoras recomendadas. Las autoridades y organismos destinatarios de dichas recomendaciones informarán, en el primer semestre del año siguiente al accidente, a la Agencia de Investigación de Siniestros en el Transporte acerca de las medidas que adopten a raíz de la recomendación. La Agencia de Investigación de Siniestros en el Transporte publicará anualmente una memoria en la que dará cuenta de las investigaciones realizadas el año anterior, de las recomendaciones de seguridad sugeridas, así como la información recibida en torno al estado de implantación de las medidas adoptadas de acuerdo con las recomendaciones emitidas con anterioridad y la elevará al Ministerio de Transporte, la Comisión de Infraestructura, Vivienda y Transporte del Honorable Senado de la Nación y la Comisión de Transporte de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación.

Art. 13. – Comuníquese al Poder Ejecutivo,

*Juan F. Moyano. – Gustavo Bevilacqua. –
María F. Peñaloza Marianetti. – María
L. Schwindt.*

2

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

CREACIÓN DE LA JUNTA DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES EN EL TRANSPORTE

Artículo 1º – Créase la Junta de Investigación de Accidentes en el Transporte (JIAT)

Art. 2º – Modifíquese el artículo 1º del decreto 1.193 de fecha 24 de agosto de 2010, que quedará redactado de la siguiente manera: La Junta de Investigación de Accidentes en el Transporte tendrá como misión investigar y determinar las causas de los accidentes e incidentes acaecidos en los distintos modos de transporte (aéreo, ferroviario, marítimo y fluvial, y automotor) cuya investigación técnica corresponda instituir y recomendar acciones eficaces dirigidas a evitar la ocurrencia de accidentes e incidentes en el futuro, a fin de promover la seguridad en los citados modos de transporte.

Art. 3º – La Junta de Investigación de Accidentes en el Transporte (JIAT), desarrollará su acción como organismo descentralizado en la órbita del Ministerio de Transporte, con autarquía económico-financiera, personalidad jurídica propia y con capacidad de actuar en el ámbito del derecho público y privado.

Art. 4º – La Junta de Investigación de Accidentes en el Transporte tendrá como funciones:

- a) Investigar los accidentes o incidentes que sus autoridades, por sí o a pedido del Ministerio de Transporte de la Nación, consideren que corresponda investigar para mejorar la seguridad en el transporte;
- b) Determinar las causas probables de los accidentes e incidentes investigados y proponer las medidas de prevención que estime pertinentes;
- c) Recomendar a los entes públicos y privados acciones eficaces dirigidas a evitar la ocurrencia de accidentes e incidentes en los distintos modos de transporte;
- d) Notificar a los organismos internacionales y nacionales que correspondan sobre los accidentes e incidentes graves en el transporte, en los casos que así corresponda;
- e) Realizar el seguimiento del cumplimiento o implementación efectiva de las acciones de prevención recomendadas;
- f) Publicar y difundir, como contribución a la seguridad operacional, la recopilación de informes y estadísticas relativas a los accidentes e incidentes;
- g) Difundir públicamente las recomendaciones de seguridad que realice, así como también los estudios e investigaciones vinculados con la seguridad en el transporte;
- h) Capacitar al personal en las técnicas y procedimientos para la investigación de accidentes en el transporte.

Art. 5º – Instrúyese al Poder Ejecutivo nacional a instrumentar la presente ley en el plazo de 180 días de su entrada en vigencia.

Art. 6º – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Alejandro Ramos.