

**CONSULTA PÚBLICA PREVIA SOBRE UN
ANTEPROYECTO DE LEY DE CREACIÓN DE UNA
AUTORIDAD ADMINISTRATIVA INDEPENDIENTE PARA
LA INVESTIGACIÓN TÉCNICA DE ACCIDENTES EN LOS
MODOS DE TRANSPORTE**



APROCTA

Asociación Profesional
Controladores
Tránsito Aéreo

APROCTA es la **Asociación Profesional de Controladores de Tránsito Aéreo españoles**. Sus principales objetivos son asegurar la calidad en la formación de los controladores aéreos, así como **mantener y mejorar los estándares de seguridad en el transporte y la navegación aérea**, facilitando la movilidad y velando por la seguridad de los más de 200 millones de pasajeros que cada año utilizan el espacio aéreo español.

Creada en 2009, APROCTA tiene encomendado por sus asociados **velar por la adecuada ordenación de la profesión en España**, prestando especial atención a aquellos aspectos relativos a la seguridad en el transporte y la navegación aérea como principio rector fundamental del desempeño de su profesión. Asimismo, esta institución ejerce funciones de facilitación y mediación para la interlocución entre sus asociados y los diferentes Organismos y Administraciones públicas de interés.

En línea con estos objetivos, desde APROCTA agradecemos la oportunidad de ser escuchados y participar a través de las opiniones recogidas en el presente documento en el presente proceso de **CONSULTA PÚBLICA PREVIA SOBRE UN ANTEPROYECTO DE LEY DE CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA INDEPENDIENTE PARA LA INVESTIGACIÓN TÉCNICA DE ACCIDENTES EN LOS MODOS DE TRANSPORTE**, de gran relevancia para el ámbito de interés propio de esta Asociación.

ANTECEDENTES

La labor que ejerce la asociación incluye, entre otras actividades, la investigación, comparación, extracción y difusión de las mejores prácticas implementadas en los distintos marcos normativos y proveedores de servicio de nuestro entorno.

En esa línea, APROCTA realizó un estudio comparativo que se plasmó en el **INFORME SOBRE EL MODELO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES GRAVES EN AVIACIÓN EN ESPAÑA. REVISIÓN LA LEGISLACIÓN VIGENTE SOBRE LA MATERIA**, que puede ser consultado en el siguiente enlace:

<https://www.aprocta.es/noticias/general/informe-elaborado-por-aprocta-sobre-el-modelo-de-investigacion-de-accidentes-e-incidentes-graves-en-aviacion-en-espana/>

Este estudio puso de manifiesto la conveniencia de acometer cambios profundos en el actual sistema de investigación de accidentes e incidentes de la aviación civil en España. Las conclusiones coinciden en gran medida con los objetivos buscados en el presente Anteproyecto de Ley, sometido ahora a consulta pública. En particular, la creación de un organismo **multimodal, independiente, transparente y profesional**, siguiendo el ejemplo de modelos de prestigio implantados en otros países de nuestro entorno (NTSB-EEUU o DSB-Holanda).

APROCTA considera que el desarrollo de la propuesta recogida en este Anteproyecto de Ley es una excelente oportunidad para llevar a cabo esos importantes cambios que permitan un modelo más adecuado de investigación de accidentes e incidentes graves en los distintos modos de transporte, incluyendo la prevención de los mismos como elemento fundamental para mantener e incrementar la seguridad en el transporte.

DEFINICIÓN Y FUNCIONES

El organismo resultante del presente proyecto de ley debería incluir en su nombre su condición multimodal y su función. A modo de ejemplo, a lo largo de este escrito nos referiremos al mencionado organismo como Consejo Nacional de Investigación y Prevención de Accidentes en el Transporte (**CNIPAT**).

EL ámbito funcional de este organismo deberá incluir el de las tres comisiones técnicas de accidentes actuales (CIAIAC, CIAT y CIAIM), asumiendo sus funciones de investigación técnica y prevención de accidentes. Las investigaciones tendrán como objetivo el esclarecimiento de las causas de los accidentes e incidentes investigados, obteniendo sus conclusiones con el fin único de mejorar la seguridad en el transporte y prevenir futuros eventos. Todo el proceso de investigación y acciones derivadas deberán regirse por los principios que determina el marco de Cultura Justa desarrollado en el entorno del transporte aéreo, que ha contribuido a llevar este modo de transporte a las más altas cotas de seguridad.

EL CNIPAT, dentro de su labor de prevención, asumirá también el análisis de incidentes de seguridad de interés, aunque estos no hayan desembocado en un accidente o incidente de especial relevancia. Este cometido es desempeñado en la actualidad por la Comisión de Estudio y Análisis de Notificaciones de Incidentes de Tránsito Aéreo (CEANITA), organismo en proceso de reestructuración y cuyas funciones se encuentran parcialmente duplicadas con las de CIAIAC.

Asimismo, con el objeto de facilitar el adecuado desarrollo de las funciones de investigación, análisis y prevención, será importante realizar una correcta integración de los distintos sistemas nacionales de notificación de sucesos que deban ser habilitados, incorporándolos a la estructura funcional y organizativa del CNIPAT. A día de hoy, la gestión del Sistema de Notificación de Sucesos en aviación (SNS) depende de la autoridad de supervisión del sistema de navegación aérea.

A criterio de esta Asociación Profesional, es importante implantar un modelo que fortalezca la independencia del organismo investigador, estableciendo los contrapesos y dinámicas adecuadas que refuercen su capacidad de actuación a favor de la seguridad y dificulten la aparición de episodios que puedan contribuir a una relajación de los adecuados controles y estándares de seguridad.

PRINCIPIOS

El nuevo organismo CNIPAT debe, a nuestro juicio, fundamentarse en los puntos siguientes:

- **Multimodal:** CNIPAT se beneficiará de las sinergias que comporta la integración de los organismos de investigación de accidentes, evitando redundancias e ineficiencias. Esta integración permitirá una homogeneización en la investigación de accidentes e incidentes, trasladando las mejores prácticas y los principios de **Cultura Justa** a otros sistemas de transporte
- **Independencia:** En la argumentación presentada para el trámite de consulta ya se avanza como principal objetivo el refuerzo de la independencia de los organismos de investigación de accidentes. La eficacia en las investigaciones y en las recomendaciones emitidas al sector requieren la ausencia de injerencias, presiones o intereses. Para ello, debería garantizarse una independencia **orgánica, funcional y económica**.
- **Transparencia:** El organismo debe ser transparente tanto en su relación con otros organismos como en su modo de funcionamiento y en la difusión de los resultados de las investigaciones que

lleve a cabo. Dentro de sus funciones incluirá la correcta comunicación de esta información a los distintos actores interesados, incluyendo específicamente a las víctimas de accidentes de transporte, atendiendo de forma especial a las particulares necesidades de este colectivo. Este debe ser el camino adecuado para fomentar y mantener la necesaria confianza social y de los propios agentes involucrados en el sector del transporte, promoviendo e incentivando la implantación de las recomendaciones emitidas.

- **Profesional:** CNIPAT debe ser un organismo confiable y sus miembros tener la formación, el entrenamiento y los medios necesarios para llevar a cabo su labor de forma correcta. Su composición deberá incluir miembros con conocimientos y experiencia acreditada, garantizando una **representatividad** adecuada de los perfiles profesionales necesarios implicados en los distintos modos de transporte. Su nombramiento debe ser transparente y la independencia de su labor debe estar garantizada.

FUNCIONAMIENTO

El funcionamiento de CNIPAT debería estructurarse de acuerdo a los puntos anteriormente citados y con el objetivo de cumplir eficazmente su función:

- Investigación de accidentes e incidentes dentro de un marco de Cultura Justa.
- Emisión de recomendaciones de seguridad para prevenir su recurrencia.
- Revisión con el organismo supervisor del grado de cumplimiento de las recomendaciones de seguridad emitidas.
- Comunicación y difusión de sus recomendaciones, conclusiones y trabajos a los distintos actores y grupos interesados, a la sociedad en general y, en particular, a las víctimas de accidentes de transporte afectadas.

Por norma general, las investigaciones deberán ser llevadas a cabo por grupos interdisciplinarios que permitan analizar el suceso desde distintos puntos de vista, alcanzando las conclusiones más adecuadas que permitan extraer las mejores enseñanzas.

Con este objetivo, los investigadores deberán ser seleccionados adecuadamente de acuerdo a una serie de requisitos entre los que se pueden encontrar los siguientes:

- **Experiencia** contrastada en el campo de estudio, en línea con lo recogido actualmente en la orden FOM/1142/2016, según la cual, los cargos deben ser elegidos *“entre personas de reconocido prestigio y competencia profesional (...) 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”*. Se deberá habilitar un **mecanismo transparente de nombramiento** para los distintos modos de transporte.

El contacto habitual reciente con la operación (para aquellos investigadores seleccionados por su experiencia operativa) aporta una perspectiva valiosa a la labor de análisis, por lo que un mecanismo rotatorio y/o nombramientos temporales que permitan alternar el desempeño profesional con las labores de investigación pueden tener cabida a la hora de componer los equipos de investigación.

Es también recomendable desarrollar un procedimiento de consulta a los respectivos colegios y asociaciones profesionales más importantes para recabar la opinión de estos sobre los nombramientos propuestos para ocupar los distintos cargos del organismo investigador, que avale el prestigio y la deontología profesional de los candidatos.

El Reg (UE) 996/2010 contempla la creación de un estatuto especial de los investigadores en el ámbito de la aviación que aún no ha sido abordado. Este proyecto de ley debiera contemplar la inclusión de un estatuto de este tipo para los investigadores de este nuevo organismo.

- **Autonomía.** La independencia que debe regir CNIPAT debe incluir a la de sus propios investigadores.

Los nombramientos temporales de personal investigador pueden reforzar esta independencia. Para habilitar un mecanismo de nombramientos temporales o rotatorios sería necesario la consecución de acuerdos de colaboración con las distintas empresas públicas o privadas del sector que permitan la cesión temporal de profesionales.

- **Representatividad.** Los accidentes suelen estar asociados a múltiples causas, muchas de ellas latentes y de difícil detección. Es necesario, por tanto, que los equipos de investigación estén compuestos por profesionales de distintos ámbitos y áreas de especialización que aporten todos los ángulos posibles al análisis.

ORGANIZACIÓN Y ESTRUCTURA

La figura elegida para el nuevo organismo en el proyecto de ley, Autoridad Administrativa Independiente, nos parece adecuada por cuanto contempla las consideraciones expresadas más arriba de independencia orgánica, funcional, jurídica y económica.

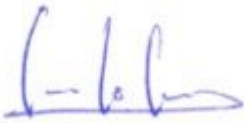
En cuanto a su organización, creemos conveniente una estructura en tres niveles para una mayor eficiencia.

- **Consejo o Junta de gobierno:** Este nivel, de designación política, nombrado por el Congreso de los Diputados, debería ser un órgano ágil por lo que es conveniente un número reducido de miembros. Idealmente, estaría formado por un presidente, vicepresidente, secretario y un representante/responsable de cada uno de los modos de transporte. Éste grupo reducido de gobierno estaría asesorado por un número indeterminado de vocales que debieran representar a los distintos estamentos del sector.

- **Departamentos estables:** Este nivel intermedio incluye los departamentos necesarios para el desarrollo de la labor organizativa, jurídica, de comunicación y administrativa del organismo. En cuanto a su labor técnica debe contar con profesionales con experiencia en los distintos campos de estudio. Los distintos colegios profesionales y asociaciones profesionales deberían ser consultadas en la designación de este personal técnico.

- **Grupos de trabajo e investigación:** Este nivel sería el operativo, se organizaría en grupos de trabajo de expertos y constaría de un responsable de la organización y de un número variable de profesionales expertos en los campos de interés para el análisis. La vinculación de estos profesionales podría ser temporal y circunscrita a una investigación en concreto o a un proyecto de estudio o investigación. De nuevo, en la designación de estos expertos debe involucrarse a los colegios profesionales y asociaciones más representativas.

Una vez más, agradecemos la oportunidad de ser escuchados y participar a través de las opiniones recogidas en el presente documento en el presente proceso de **CONSULTA PÚBLICA PREVIA SOBRE UN ANTEPROYECTO DE LEY DE CREACIÓN DE UNA AUTORIDAD ADMINISTRATIVA INDEPENDIENTE PARA LA INVESTIGACIÓN TÉCNICA DE ACCIDENTES EN LOS MODOS DE TRANSPORTE**, de gran relevancia para el ámbito de interés propio de esta Asociación.



Carlos Cavero Martín-Ballester,
Presidente de APROCTA

