

CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD E INVESTIGACION DE ACCIDENTES

Declarada de Utilidad Pública con fecha 5 de Marzo de 2013 con el N° 591.440

**1ª VERSION: JULIO 2014
2ª VERSION: 1.12.2015**

CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD
E INVESTIGACION ACCIDENTES -(1ª VERSION 14.7.2014-2ª: 1.12.2015)
Organismo de Investigación, Estudio y Prevención de Accidentes

INDICE

1.- DEFINICION: ORGANO MULTIMODAL INVESTIGACION, ESTUDIO Y PREVENCION DE ACCIDENTES.

2.- PRINCIPIOS DEL CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD E INVESTIGACION ACCIDENTES.

3.- FUNDAMENTOS PARA SU IMPLANTACION.

4. ANALISIS DEL MODELO PROPUESTO:

4.1 Investigación:

4.1.1 - Metodología de investigación sistémica.

4.1.2 - Independencia del organismo investigador respecto del Ministerio regulador.

4.2 - Estudio

4.3 - ¿Por qué un único organismo multimodal?

4.4 - Investigación proactiva frente a la reactiva.

4.5 - Protección de las Víctimas y sus Familias.

5. ORGANISMOS EXISTENTES - FUNCIONAMIENTO DEL CNSEIA:

5.1 - Estructura actual.

5.2 - Funcionamiento.

5.3 - Autonomía e Independencia del CNST.

5.4 - Organismos independientes actuales en las Administraciones Públicas:

5.4.1 - El Defensor del Pueblo.

5.4.2 - Consejo de Seguridad Nuclear.

6. MARCO LEGAL, ADMINISTRATIVO Y OPERATIVO DEL CNSEI.

7.- OTROS ORGANOS EXISTENTES EN Mº FOMENTO A INCLUIR EN EL ORGANISMO DE INVESTIGACION, ESTUDIO Y PREVENCION DE ACCIDENTES.

ANEXO I - PRINCIPIOS ORGANIZATIVOS: ESTRUCTURA OPERATIVA DEL CNSEIA.

ANEXO II - ORGANIGRAMA DEL CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD E INVESTIGACION DE ACCIDENTES.

ANEXO III - PAISES EUROPEOS CON INTEGRACION EN UN SOLO ORGANO DE INVESTIGACION.

**** MODELO AMERICANO: NTSB.**

ANEXO IV - AUDITORIAS DE LA OACI: Resultados España-otros países.

ANEXO V – ANEXOS AL PUNTO 7 – “OTROS ORGANISMOS”

1. DEFINICION: ORGANO MULTIMODAL INVESTIGACION, ESTUDIO Y PREVENCION DE ACCIDENTES.

El órgano multimodal de investigación, estudio y prevención de accidentes, tanto del transporte como de grandes tragedias en España, podría denominarse: **CONSEJO, AGENCIA, JUNTA, INVESTIGACION, SEGURIDAD Y PREVENCION DE ACCIDENTES, etc...**, ya que cualquiera de ellas se ajusta a la organización administrativa del Estado.

Este Informe lo denomina **CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD E INVESTIGACION DE ACCIDENTES: Se define como un Organismo Nacional Independiente encargado por las Cortes Españolas - Congreso y Senado - de investigar todos los accidentes e incidentes graves de Aviación Civil en España y los Accidentes importantes de otros medios de transporte: ferrocarril, metro, carreteras, marítimos, así como otros que por el número de víctimas o bien por su complejidad, así lo aconsejen las circunstancias.**

El **CNSEIA** determina todas las causas y factores contribuyentes y hace recomendaciones de seguridad de los accidentes destinadas a prevenir hechos similares. Además el **CNSEIA** lleva a cabo estudios especiales en relación con la Seguridad del Transporte y coordina los recursos del Gobierno Central y de las Administraciones Autonómicas y Locales, para proporcionar Asistencia a las Víctimas y sus Familiares afectados por grandes catástrofes de transporte y singulares.

2.- PRINCIPIOS DEL CNSEIA (CONSEJO NACIONAL SEGURIDAD E INVESTIGACION ACCIDENTES):

- Mantener la independencia y objetividad ordenada por las Cortes, los Reglamentos de la Unión Europea y los tratados internacionales sancionados por España que le sean de aplicación.
- Realizar la investigación de accidentes e incidentes graves, de manera precisa y veraz.
- Realización de Estudios de Seguridad con carácter preventivo.
- Efectuar, abogar y promover recomendaciones de seguridad eficaces.
- Seguimiento del cumplimiento de las recomendaciones de seguridad por los organismos españoles y así como de los organismos internacionales cuando vayan dirigido a estos.
- Ayudar a las víctimas de accidentes de transporte y sus familias.

3. FUNDAMENTOS PARA SU IMPLEMENTACION:

El transporte en cualquiera de sus modalidades, es el recurso “público” más ampliamente utilizado de forma cotidiana por los ciudadanos para ejercer su derecho constitucional a la libre circulación¹, sin discriminación de condición, actividad, o cualquiera otra.

Las distintas condiciones del transporte, públicas o privadas, así como sus modalidades, aéreas, marítimas, terrestres o ferroviarias, se encuentran de una forma u otra regidas por los **poderes públicos**²: ya sea por el uso de infraestructuras públicas, y/o la emisión de las pertinentes licencias de operación o permisos individuales.

Es por ello, que la seguridad o protección de los ciudadanos en el uso **del transporte**³ en cualquiera de sus modalidades, es una obligación de la que no pueden sustraerse los poderes públicos.

Las consecuencias de la siniestralidad en el transporte, no solamente medida en términos económicos, sino por el impacto traumático que tiene para las víctimas y sus familiares, supone un “**deterioro a la confianza de sociedad**” depositada en los poderes públicos.

Estas circunstancias, necesariamente obligan al Estado a impulsar el control y la reducción de los índices de siniestralidad, y más aún a reponer la confianza de la sociedad en su tutela.

En la medida que las causas y circunstancias concurrentes en los accidentes, se investigan con independencia, transparencia y profundidad, la sociedad podrá recobrar la confianza en el “Sistema”, y este ser a su vez cada vez más seguro.

La independencia en la investigación de accidentes o incidentes graves en el sector del transporte en la característica principal de cualquier entidad de investigación técnica.

¹ **Constitución Española Artículo 19 Libertad de residencia y circulación.-** Los españoles tienen derecho a elegir libremente su residencia y a circular por el territorio nacional. Asimismo, tienen derecho a entrar y salir libremente de España en los términos que la ley establezca. Este derecho no podrá ser limitado por motivos políticos o ideológicos.

² **Constitución Española Artículo 149 Competencias exclusivas del Estado.-** El Estado tiene competencia exclusiva sobre las siguientes materias:

5.^a- Los ferrocarriles y carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma y, en los mismos términos, el transporte desarrollado por estos medios o por cable.

20.^a- Marina mercante y abanderamiento de buques; iluminación de costas y señales marítimas; puertos de interés general; aeropuertos de interés general; control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo, servicio meteorológico y matriculación de aeronaves.

21.^a- Ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma; régimen general de comunicaciones; tráfico y circulación de vehículos a motor; correos y telecomunicaciones; cables aéreos, submarinos y radiocomunicación.

³ **Constitución Española Artículo 51 Defensa de los consumidores.-**

1. Los poderes públicos garantizarán la defensa de los consumidores y usuarios, protegiendo, mediante procedimientos eficaces, la seguridad, la salud y los legítimos intereses económicos de los mismos.

2. Los poderes públicos promoverán la información y la educación de los consumidores y usuarios, fomentarán sus organizaciones y oirán a éstas en las cuestiones que puedan afectar a aquellos, en los términos que la ley establezca.

4. ANALISIS DEL MODELO PROPUESTO:

4.1 Investigación

El modelo de investigación de siniestralidad en el transporte instituido en España, se caracteriza por la contradicción que impera entre su **segregación modal**, frente a su **integración administrativa y política**, dentro del mismo organismo ministerial responsable de la regulación y supervisión de los distintos medios de transporte.

Esta contradicción, resulta por una parte de la existencia de tres órganos colegiados, no comunicados entre sí, que necesariamente ocasiona ineficiencias, redundancias y al mismo tiempo, altos costes, sin que eso suponga un cumplimiento idóneo y eficaz de las funciones que tienen encomendadas cada uno de ellos.

Por otra parte, la vinculación al propio ministerio regulador, de los organismos de investigación, distorsiona la capacidad real del ejercicio de las investigaciones de forma independiente, lo que produce en el ciudadano en general y de forma especial en quién ha sufrido las consecuencias de una tragedia del transporte colectivo una frustración y la sensación de inseguridad del sistema en que se ampara el medio del que se trate, lo que termina llegando a la sociedad y produciendo una evidente y latente falta de credibilidad en dichos órganos de investigación y en la propia Administración del Estado.

Ambas caras de esta contradicción, son antagonistas a los fines perseguidos por un modelo de investigación de seguridad en el transporte, que debe ser eficiente, independiente, transparente y eficaz.

Por otro lado, la transparencia en las investigaciones determina en la mayoría de los casos, un resultado fiable para la comunidad que se siente segura cuando los servicios del Estado funcionan.

Los pilares que sostienen una capacidad de investigación eficiente, independiente y eficaz, son dos:

4.1.1 - Metodología de investigación sistémica.

4.1.2 - Independencia del organismo investigador respecto del Ministerio regulador.

4.1.1 - Metodología de investigación sistémica:

¿Por qué sistémica?: El concepto de la investigación “sistémica” para determinar todos los factores que han intervenido en un siniestro, es aplicable a todas aquellas actividades que arrojan un grado complejidad socio-técnica, y que se desarrollan en un contexto organizacional. El cual, suele encontrarse regulado dentro de un sistema, aún más amplio y complejo que la propia organización que ha sufrido el accidente.

Esta aproximación sistémica permite identificar todos los factores que condujeron al accidente, y no solo aquellos evidentes que tuvieron lugar inmediatamente antes del siniestro y que atañen exclusivamente al personal operacional.

La metodología sistémica en la investigación de accidentes, logra trazar la trayectoria de las denominadas **causas latentes (organizacionales/sistémicas)**, que predispusieran las condiciones necesarias para que uno más siniestros puedan ocurrir.

Estas **causas latentes**, suelen encontrarse en los más altos niveles de tomas de decisiones gerenciales, allí donde se plasman y desarrollan las políticas específicas, y donde se producen las asignaciones de recursos humanos y económicos.

Solo llegando a describir **la trayectoria de las causas latentes** en la investigación del accidente, es posible establecer “**recomendaciones**” eficaces que ataquen la causa raíz del accidente, y eviten en lo sucesivo siniestros con un origen común.

Estas causas latentes en el sistema, según el experto en seguridad J. Reason, son las que originan en la mayoría de las ocasiones el principal punto de partida de los accidentes.

4.1.2 - Independencia del organismo investigador respecto del ministerio regulador.

¿Por qué Independiente?: Existen dos razones fundamentales que apuntalan la necesidad de la completa independencia del organismo investigador del Ministerio regulador en materia de transporte:

- * **La realización de una actuación sistémica y**
- * **La implementación de las recomendaciones emitidas.**

El organismo investigador, y todo su personal adscrito, tiene que ser totalmente independiente del ministerio que regula el transporte, en España del Ministerio de Fomento. Esta es la única forma creíble de no incurrir en un determinado “conflicto de intereses” y poder realizar una investigación **sistémica**, que alcance hasta los más altos niveles de decisión en el Ministerio de Fomento en la búsqueda de las **causas latentes** del accidente.

No puede ser objeto de discusión, que los intereses choquen negativamente en la protección y seguridad de los ciudadanos.

Así mismo, una vez realizada la investigación y emitidas las correspondientes recomendaciones, tiene que haber una trazabilidad y transparencia en su proceso de discusión, e implementación por el organismo regulador competente al más alto nivel.

La objetividad de este proceso que abarca la oportuna emisión de la recomendación apropiada, y la vigilancia de su efectiva implementación por el regulador, no es factible sin la completa **independencia** del organismo de investigación, cuando la emisión de la recomendación y su implementación reconoce una deficiencia en el organismo regulador que haya podido contribuir de alguna manera al accidente.

4.3 - ¿Por qué un único organismo multimodal?:

La razón principal es la necesaria eficiencia y eficacia de las investigaciones, que solo puede ser alcanzada dentro del equilibrio que suponen los recursos de investigación disponibles, la experiencia acreditada del personal involucrado y la continua actualización.

Así descrito, los recursos y la habilidad investigadora del organismo encargado y su personal, solo puede mantener su pericia si está sujeto a un grado de exposición suficiente para el ejercicio recurrente de sus investigaciones, sin embargo los accidentes en el transporte colectivo de cada entorno modal suelen ser escasos, y por tanto la segregación modal es un factor que influye negativamente en el mantenimiento y mejora de la pericia investigadora

Por otra parte, la actual segregación y el aislamiento entre los distintos organismos de investigación modales, hace que el grado de conocimiento sistémico, y las fallas latentes que en el mejor de los casos fueran detectadas, no se comparten ni puedan ser aplicables en otros entornos afectados.

4.4 - Investigación proactiva frente a la reactiva:

La prevención de accidentes es un objetivo que no puede abordarse eficientemente, basándose solamente en la **investigación reactiva** y aislada de accidentes ocurridos.

Una actuación eficaz es aquella que adopta una **perspectiva proactiva**, y que en lugar de mantenerse los recursos disponibles a la espera entre accidente y accidente, *los utiliza para la realización de “estudios específicos” que aúnan el conocimiento obtenido de investigaciones singulares, concluyendo medias preventivas o mitigadoras que eviten futuros accidentes con pautas comunes.*

Esta capacidad de estudio, solo puede desarrollarse apropiadamente a través de un organismo multimodal, porque es el que consigue aunar un conocimiento multidisciplinar, común a la industria del transporte y al sistema que lo encuadra.

Los “estudios de seguridad en el transporte” abarcan no solamente temas técnicos relacionados con los datos de los accidentes, sino necesidad de mejora en la eficiencia del organismo regulatorio para la reducción de los daños por la siniestralidad, por lo que no solamente deben promover una conciencia de seguridad ciudadana y gubernamental, sino proyectar un compromiso de transparencia y mejora continua en la seguridad en el transporte, que los reguladores deben seguir y materializarlo en los términos de su mandato.

Los estudios de seguridad son quizá el mejor ejemplo de una política de seguridad proactiva y permiten mejoras en los índices de seguridad en el transporte en ausencia de grandes catástrofes.

Además los estudios de seguridad permiten un uso eficiente de los recursos (los investigadores "trabajan" aun cuando no haya investigaciones) y reportan un claro beneficio a la industria, ayudando a mejorar sus índices de seguridad, y a la sociedad, incrementando su confianza en el sistema.

A su vez, en apoyo de los "estudios específicos", se pueden desarrollar "Investigaciones Especiales" para recopilar información sobre las materias predeterminadas seleccionadas, o un análisis de los aspectos técnicos y los problemas de seguridad detectados en una o más de investigación de accidentes.

4.5 - Protección de las Víctimas y sus Familias:

La asistencia a las víctimas de los accidentes y sus familias, es un derecho constituido regulados por disposiciones normativas, principalmente en el caso de los accidentes aéreos, donde existe una política internacional basada en altos estándares.

Sin embargo, dentro del ámbito de competencias nacionales, no existe formalmente una regulación o política única que equipare el nivel de asistencia entre las víctimas de los accidentes aéreos, con los náuticos, ferroviarios o por carretera, respetando la esencia de cada uno de ellos.

En ese sentido, es un gran logro el primer paso que se ha dado con el **Real Decreto 632/2013, de 2 de agosto, de asistencia a las víctimas de accidentes de la aviación civil y sus familiares**, el cual establece un marco de asistencia al amparo de la política de la OACI - Doc. 9998 - y del Reglamento Europeo 996/2010, bajo un protocolo nacional dentro de los Planes de Protección Civil que no contemplaban un evento catastrófico como es un accidente aéreo, hasta la publicación de la Resolución del Ministerio del Interior de 26 de Mayo de 2014.

Y es que este **RD 632/2013**, podría servir de base para crear un marco normativo apropiado y en beneficio de las otras modalidades del transporte (marítimo, ferroviario y transporte colectivo por carretera), unificando y compartiendo todos aquellos aspectos que son comunes a los citados 4 tipos de transporte. Por el contrario no se resuelve con que cada rama del transporte colectivo tengo su propia normativa de asistencia a víctimas, porque conservando las peculiaridades de cada uno ellos, el tronco común de asistencia debería ser igual para todos aunque no todos tengan su correspondiente respaldo normativo internacional.

Si bien la asistencia efectiva, a través de la aplicación del Real Decreto y del Protocolo de Coordinación que se deriva del mismo, se realiza a través de los órganos designados de protección civil, tanto a nivel central como autonómico, es necesario un Organismo que vele por la correcta y plena aplicación del protocolo y tutele de esta manera los derechos de las víctimas y sus familiares, partiendo de los elementos esenciales que conoce a través de la investigación del accidente que se trate y compartiendo en la medida que estime conveniente para la efectividad de los resultados de la misma, la información con los familiares, supervivientes y Asociaciones de Víctimas.

La NTSB norteamericana realiza Sesiones Abiertas Informativas en las que intervienen todas las partes implicadas: compañía aérea, fabricante del avión, autoridades civiles norteamericanas, medios de comunicación, víctimas, etc... Contrariamente a lo que pueda parecer, esas sesiones aportan diferentes ángulos de opinión que terminan redundando en beneficio del propio sistema de seguridad norteamericano.

Son conocidas las sesiones presididas por la última Presidenta de la NTSB de los últimos accidentes aéreos en sede de la NTSB en las que la información fluye en todas las direcciones posibles que contribuyan a alcanzar los objetivos que se contienen en su anagrama: ***EXTRAEMOS DE LA TRAGEDIA EL CONOCIMIENTO PARA LA SEGURIDAD DE TODOS LOS CIUDADANOS AMERICANOS.***

En el Anexo 3 de este informe, se alude al funcionamiento de la NTSB como referente mundial en la investigación de accidentes y en el prestigio de sus recomendaciones.

Esta tutela y protección, debería ser una de las funciones propias del **Consejo de Seguridad del Transporte**, a semejanza de otros Organismos existentes en Países que llevan muchos años de adelanto en este apartado. Y ello, porque aporta el nicho oportuno para alojar la relación entre víctimas e investigación, sin que las primeras puedan interferir indebidamente en la investigación, pero tengan acceso a su desarrollo y conducción transparente.

Una eficiente protección de las víctimas y sus familiares, es el mejor mecanismo para promover la credibilidad y confianza de la sociedad en el sistema, y en definitiva en el órgano independiente de investigación.

5. ORGANISMOS EXISTENTES - FUNCIONAMIENTO:

5.1 Estructura actual:

A continuación se muestra una descripción de situación y organización de los tres órganos colegiados de investigación, uno por cada modalidad de transporte, todos ellos adscritos funcionalmente a la Subsecretaría del Ministerio de Fomento que los dota de recursos, y cada uno de ellos con estructuras organizativas y modelos singulares:

a. Comisión de investigación de accidentes ferroviarios (CIAF):

- i. Pleno compuesto de Presidente, secretario y cinco vocales
- ii. Secretaría como organismo técnico de investigación

b. Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM)

- i. Pleno compuesto de Presidente, secretario y 14 vocales (entre titulares y suplentes)
- ii. Secretaría como organismo técnico de investigación

c. La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC)

- i. Pleno compuesto de Presidente, Secretario y 7 vocales.
- ii. Secretaría como organismo técnico de investigación.

De acuerdo con todo lo anterior, la presente condición que conculcan los múltiples organismos de investigación específicos para cada modalidad de transporte, así como su integración en el Ministerio de Fomento, es un escenario que genera múltiples redundancias en la asignación de recursos, e impide una gestión eficiente de los mismos, a la par que dificulta una investigación sistémica que sirva para prevenir de una forma eficaz la siniestralidad en el transporte español.

Por tanto, la única solución a la dotación de recursos necesarios, la adquisición de experiencia y el mantenimiento de las necesarias pericias, es la integración de los tres órganos colegiados en **un organismo único multimodal** que comparta recursos, conocimientos y parte de su personal cualificado, tal y como sucede en los países más avanzados, tanto en Europa como en el resto del mundo.

5.2 - Funcionamiento:

La adscripción de los tres órganos colegiados de investigación a la Subsecretaría de Fomento, directamente dependiente del Ministro/a, no puede proyectar la necesaria relación de independencia que debe imperar, entre los organismos de investigación con la estructura de gestión y tomas de decisiones políticas en el ámbito del transporte intermodal, la cual necesariamente tiene que estar sometida a su escrutinio en el caso que afecta a la seguridad en el transporte.

Es por ello que el futuro **CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD E INVESTIGACION DE ACCIDENTES**, tiene que estar localizado fuera del Ministerio de Fomento, para garantizar su absoluta independencia del órgano regulador, y posibilitar investigaciones independientes y sistémicas, que alcancen a sus más altos niveles en la toma de decisiones. Esta nueva condición a la investigación de la siniestralidad en el transporte, logra materializar el principio de transparencia que deben perseguir los poderes públicos en su servicio a los ciudadanos.

5.3 - Autonomía e Independencia del CNSEIA:

La extracción del **Consejo de Seguridad e Investigación de Accidentes** de su localización actual en el Ministerio de Fomento, obliga a la consideración de un nuevo “alojamiento” administrativo al mismo, que garantice al menos los siguientes puntos:

- a. Su independencia del organismo regulador en el transporte, y cualquier otra organización relacionada o afectada por la investigación
- b. Su autoridad para alcanzar en su proceso de investigación a cualquier persona o entidad al más alto nivel de la Administración o Gobierno, u otra organización.
- c. Su transparencia, acceso y servicio a los ciudadanos en defensa de los derechos fundamentales de los mismos.
- d. Su equilibrio y coordinación (como exige el R.E. 996/2010)-con los organismos de Justicia, a los efectos de la disposición del procedimiento apropiado de coordinación durante la conducción de las investigaciones técnicas de los siniestros
- e. Su relación y dependencia con el Parlamento
- f. Una estructura operativa y funcional, coherente a la par que eficiente
- g. Autoridad y competencia para la emisión y seguimiento de las recomendaciones realizadas.
- h. Autonomía y capacidad para defender sus investigaciones y la transparencia de las mismas.

5.4 - Organismos independientes actuales en las Administraciones Públicas:

Dentro del conjunto de la organización de la Administración y los Poderes Públicos, se consideran al menos dos modelos muy diferentes pero que tienen en común la plena autonomía de sus funciones y que podrían servir de estructura para el Estatuto Legal del novedoso en España, **Consejo de Seguridad en el Transporte, aunque con las peculiaridades propias de un organismo que tiene unos fines preventivos más que reactivos.**

Los 2 modelos al que nos referimos son:

5.4.1 - Defensor del Pueblo.

5.4.2 - Consejo de Seguridad Nuclear.

5.4.1 - Defensor del Pueblo

El Defensor del Pueblo es el Alto Comisionado de las Cortes Generales encargado de defender los derechos fundamentales y las libertades públicas de los ciudadanos mediante la supervisión de la actividad de las administraciones públicas.

Tal vez sus "delegados autonómicos" dependientes de cada Comunidad Autónoma han vaciado de contenido sus funciones al duplicarlas en cada territorio autonómico.

La idea que recoge la Constitución Española y que dota a esta figura de plena autonomía, ha quedado desvirtuada con el tiempo, puesto que las quejas de los ciudadanos no acaban resueltas en un alto porcentaje según los Informes Anuales de la propia Institución.

Tampoco se deduce de los mismos que tenga competencias para evitar y prevenir erróneos procedimientos por parte de las administraciones públicas.

Los Fundamentos de derecho que caracterizan al Defensor del Pueblo como el órgano similar - salvando la gran distancia entre los objetivos de ambos - al Consejo de Seguridad en el Transporte, se encuentran recogidos en la **Ley Orgánica 3/1981, de 6 de abril del Defensor del Pueblo**, y más específicamente en los artículos relacionados a continuación:

- **Competencia, alcance y dependencia: Artículo 1**

El Defensor del Pueblo es el alto comisionado de las Cortes Generales designado por éstas para la defensa de los derechos comprendidos en el Título I de la Constitución, a cuyo efecto podrá supervisar la actividad de la Administración, dando cuenta a las Cortes Generales. Ejercerá las funciones que le encomienda la Constitución y la presente Ley

- **Independencia, protección y fiabilidad: Artículo 6**

1. *El Defensor del Pueblo no estará sujeto a mandato imperativo alguno. No recibirá instrucciones de ninguna Autoridad. Desempeñará sus funciones con autonomía y según su criterio.*
2. *El Defensor del Pueblo gozará de inviolabilidad. No podrá ser detenido, expedientado, multado, perseguido o juzgado en razón a las opiniones que formule o a los actos que realice en el ejercicio de las competencias propias de su cargo.*
3. *En los demás casos, y mientras permanezca en el ejercicio de sus funciones, el Defensor del Pueblo no podrá ser detenido ni retenido sino en caso de flagrante delito, correspondiendo la decisión sobre su inculpación, prisión, procesamiento y juicio exclusivamente a la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo.*
4. *Las anteriores reglas serán aplicables a los Adjuntos del Defensor del Pueblo en el cumplimiento de sus funciones.*

- **Alcance de la competencia investigadora: Artículo 9**

1. *El Defensor del Pueblo podrá iniciar y proseguir, de oficio o a petición de parte, cualquier investigación conducente al esclarecimiento de los actos y resoluciones de la Administración pública y sus agentes, en relación con los ciudadanos, a la luz de lo dispuesto en el artículo 103 .1 de la Constitución y el respeto debido a los derechos proclamados en su Título I.*
2. *Las atribuciones del Defensor del Pueblo se extienden a la actividad de los ministros, autoridades administrativas, funcionarios y cualquier persona que actúe al servicio de las Administraciones públicas.*

- **Cooperación y auxilio: Artículo 19**

1. Todos los poderes públicos están obligados a auxiliar, con carácter preferente y urgente, al Defensor del Pueblo en sus investigaciones e inspecciones.
2. En la fase de comprobación e investigación de una queja o en expediente iniciado de oficio, el Defensor del Pueblo, su Adjunto, o la persona en quien él delegue, podrán personarse en cualquier centro de la Administración pública dependiente de la misma o afecto a un servicio público, para comprobar cuantos datos fueren menester, hacer las entrevistas personales pertinentes o proceder al estudio de los expedientes y documentación necesaria.
3. A estos efectos no podrá negárseles el acceso a ningún expediente o documentación administrativa o que se encuentre relacionada con la actividad o servicio objeto de la investigación, sin perjuicio de lo que se dispone en el artículo 22 de esta Ley.

- **Alcance y protección de la información: Artículo 22**

1. El Defensor del Pueblo podrá solicitar a los poderes públicos todos los documentos que considere necesarios para el desarrollo de su función, incluidos aquellos clasificados con el carácter de secreto de acuerdo con la ley. En este último supuesto la no remisión de dicho documento deberá ser acordada por el Consejo de Ministros y se acompañará una certificación acreditativa del acuerdo denegatorio.
2. Las investigaciones que realice el Defensor del Pueblo y el personal dependiente del mismo, así como los trámites procedimentales, se verificarán dentro de la más absoluta reserva, tanto con respecto a los particulares como a las dependencias y demás Organismos públicos, sin perjuicio de las consideraciones que el Defensor del Pueblo considere oportuno incluir en sus informes a las Cortes Generales. Se dispondrán medidas especiales de protección en relación con los documentos clasificados como secreto.
3. Cuando entienda que un documento declarado secreto y no remitido por la Administración pudiera afectar de forma decisiva a la buena marcha de su investigación, lo pondrá en conocimiento de la Comisión Mixta Congreso-Senado a que se refiere el artículo 2 de esta Ley.

- **Eficacia y Alcance de las Recomendaciones: Artículo 30:**

1. El Defensor del Pueblo, con ocasión de sus investigaciones, podrá formular a las autoridades y funcionarios de las Administraciones públicas advertencias, recomendaciones, recordatorios de sus deberes legales y sugerencias para la adopción de nuevas medidas. En todos los casos, las autoridades y los funcionarios vendrán obligados a responder por escrito en término no superior al de un mes.
2. Si formuladas sus recomendaciones dentro de un plazo razonable no se produce una medida adecuada en tal sentido por la autoridad administrativa afectada o ésta no informa al Defensor del Pueblo de las razones que estime para no adoptarlas, el Defensor del Pueblo podrá poner en conocimiento del Ministro del Departamento afectado, o sobre la máxima autoridad de la Administración afectada, los antecedentes del asunto y las recomendaciones presentadas. Si tampoco obtuviera una justificación adecuada, incluirá tal asunto en su informe anual o especial con mención de los nombres de las autoridades o funcionarios que hayan adoptado tal actitud, entre los casos en que, considerando el Defensor del Pueblo que era posible una solución positiva, ésta no se ha conseguido.

- **Transparencia y comparecencia ante el Parlamento: Artículo 32**

1. El Defensor del Pueblo dará cuenta anualmente a las Cortes Generales de la gestión realizada en un informe que presentará ante las mismas cuando se hallen reunidas en periodo ordinario de sesiones.

2. Cuando la gravedad o urgencia de los hechos lo aconsejen podrá presentar un informe extraordinario que dirigirá a las Diputaciones Permanentes de las Cámaras si éstas no se encontraran reunidas.
3. Los informes anuales y, en su caso los extraordinarios, serán publicados

- **Flexibilidad Independencia en la Designación de Asesores: Artículos 34 y 35**

Artículo 34

El Defensor del Pueblo podrá designar libremente los asesores necesarios para el ejercicio de sus funciones, de acuerdo con el Reglamento y dentro de los límites presupuestarios.

Artículo 35

1. Las personas que se encuentren al servicio del Defensor del Pueblo, y mientras permanezcan en el mismo, se considerarán como personal al servicio de las Cortes.
2. En los casos de funcionarios provenientes de la Administración pública se les reservará la plaza y destino que ocupasen con anterioridad a su adscripción a la oficina del Defensor del Pueblo, y se les computará, a todos los efectos, el tiempo transcurrido en esta situación.

5.4.2 - Consejo de Seguridad Nuclear

Este modelo se considera en base, a las siguientes condiciones, relacionadas con: las diferencias en su misión con el futuro Consejo de Seguridad en el Transporte al ser un organismo regulador, la necesidad de creación de un marco estatutario singular de alto nivel, creación de una estructura organizativa y administrativa nueva, mayores costes presupuestarios, carencia de integración e interacción social, nivel de autoridad y protección legal muy inferior, y un necesario y diferente modelo de financiación.

El Consejo de seguridad Nuclear tiene una serie de condiciones que pueden ser replicables, con las necesarias adaptaciones, para diseñar el marco administrativo y legal, que garantice un “alojamiento fiable” para cumplir con sus objetivos:

- **Misión:** *La Misión del Consejo de Seguridad Nuclear es proteger a los trabajadores, la población y el medio ambiente de los efectos nocivos de las radiaciones ionizantes, consiguiendo que las instalaciones nucleares y radiactivas sean operadas por los titulares de forma segura, y estableciendo las medidas de prevención y corrección frente a emergencias radiológicas, cualquiera que sea su origen.*
- **Independencia estatutaria:** *Se crea el Consejo de Seguridad Nuclear como ente de Derecho Público, independiente de la Administración General del Estado, con personalidad jurídica y patrimonio propio e independiente de los del Estado, y como único organismo competente en materia de seguridad nuclear y protección radiológica. Se regirá por un Estatuto propio elaborado por el Consejo y aprobado por el Gobierno, de cuyo texto dará traslado a las comisiones competentes del Congreso de los Diputados y del Senado antes de su publicación, y por cuantas disposiciones específicas se le destinen, sin perjuicio de la aplicación supletoria de los preceptos de la legislación común o especial.*

- **Alto rango legal:** *Ley 15/1980 de Creación del Consejo de Seguridad Nuclear, modificado por la Ley 33/2007. Real Decreto 1440/2010, de 5 de noviembre, por el que se aprueba el Estatuto del Consejo de Seguridad Nuclear.*

- **Organización:**
 - **Órganos colegiados:** El pleno y la Presidencia.
 - **Órganos directivos:** La Secretaría General, las direcciones técnicas de Seguridad, y las subdirecciones generales dependientes de la Secretaría General.
 - **Órganos de asistencia:** Gabinete Técnico
 - **Comité Asesor:**
 - a) Emitir recomendaciones al Consejo de Seguridad Nuclear para garantizar y mejorar la transparencia.
 - b) Proponer al Consejo de Seguridad Nuclear las medidas que incentiven el acceso a la información y la participación ciudadana en las materias de la competencia del Consejo de Seguridad Nuclear.

- **Actividades, entre otras, las más relevantes son:**
 - **Notificación de sucesos en Instalaciones Nucleares y Radiactivas**
 - **Control de situaciones de emergencias**
 - **Investigación.**

6 - MARCO LEGAL, ADMINISTRATIVO Y OPERATIVO DEL CNST:

El desarrollo sería el de un marco legal, administrativo y operativo basado en el modelo del Consejo de Seguridad Nuclear con algunas consideraciones respecto a los criterios establecidos para el otro modelo analizado.

- a. Integrar los tres órganos colegiados existentes para la investigación de accidentes en cada modo de transporte: aéreo, marítimo y ferrocarril, en un solo organismo multimodal denominado: **Consejo de Seguridad e Investigación de Accidentes**.
- b. Creación de la **Ley del Consejo de Seguridad e Investigación de Accidentes**, cuyo planteamiento puede ser doctrinalmente el mismo que el del CSN pero con las particularidades del transporte aéreo, marítimo y ferrocarril y grandes tragedias con víctimas múltiples.
- c. De esta **Ley del Consejo de Seguridad e Investigación de Accidentes** se derivará un **Estatuto del Consejo de Seguridad e Investigación de Accidentes** que contendrá la organización y funcionamiento del Consejo, regulando su estructura, composición y con las competencias definidas en el Reglamento UE 996/2010
- d. Dotar al **Consejo Nacional de Seguridad e Investigación de Accidentes**, de una estructura organizativa reducida, eficiente y eficaz basada en principios comunes o similares con los establecidos por el Defensor del Pueblo en su actual marco organizativo (**ver Anexos 1 y 2**)
- e. Utilizar los recursos legales y capacidades, para dotar a la Comisión Técnica que tendrá el Consejo **para la Seguridad e Investigación de Accidentes**, del personal cualificado con la apropiada experiencia en la industria del transporte por un lado y por otro, con especialistas puntualmente contratados en aquellas investigaciones que por su peculiaridad pueden ser necesarios, como para que su labor pueda ser eficaz con los objetivos que persigue.
- f. Su dotación económica debe figurar en los Presupuestos Generales del Estado en partidas similares a las que pertenecen ahora a las 3 Comisiones Oficiales de Investigación que desaparecen más aquellas que se estimen necesarias para la óptima consecución de los fines del CNSIA, aumentadas en la proporción necesaria para que pueda dedicar recursos a la elaboración de estudios preventivos de seguridad.
- g. Las necesidades de personal para el nuevo Consejo podrían verse satisfechas con el actual personal existente en las diferentes Comisiones de investigación que hay en la actualidad, más los especialistas que requiera el nuevo organismo para alcanzar sus objetivos.
- h. En cuanto a las instalaciones deberán estar separadas del Ministerio de Fomento, ocupando cualquiera de los edificios adscritos a la Administración Pública Central.

7.- OTROS ORGANOS EXISTENTES EN M° FOMENTO A INCLUIR EN EL ORGANISMO DE INVESTIGACION, ESTUDIO Y PREVENCION DE ACCIDENTES.

El presente estudio-informe se presentó en Julio de 2014 al Ministerio de Fomento, posteriormente a todos los colectivos profesionales del sector aéreo y más tarde a las instituciones públicas y privadas, además de a los partidos políticos con y sin representación parlamentaria.

De los muchos y diversos planteamientos que se han hecho, incorporamos este Punto 7 y respectivo Anexo que recoge otros organismos relacionados con la investigación y prevención de accidentes creados en el Ministerio de Fomento y que son susceptibles de incluirlos en su organigrama y competencias.

No parece muy eficaz la ramificación de organismos relacionados entre sí pero al propio tiempo cada uno actuando sin coordinación. El tronco del árbol de la investigación y prevención de accidentes en el transporte aéreo es único y las ramas aunque conviven entre sí, parecen pelearse por prevalecer unas sobre otras, cuando realmente tendrían que tener, como el tronco, una dirección única enfocada al objetivo común a todas: la investigación y prevención de accidentes.

Lo que sigue es una breve reseña de cada uno de estos Organos que se propone se incorporen al ORGANISMO MULTIMODAL DE INVESTIGACION Y PREVENCION DE ACCIDENTES que se propone en este estudio y que son:

1.- CEANITA: Comisión de Estudio y Análisis de Notificaciones de tránsito aéreo.

2.- COMITES DE EXPERTOS:

2.1 - DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACION AEREA Y

2.2 - DE SEGURIDAD DE LAS AERONAVES

3.- SNS – SISTEMA DE NOTIFICACION DE SUCESOS.

1.- CEANITA –

- COMISIÓN ESTUDIO Y ANÁLISIS DE NOTIFICACIONES TRÁNSITO AÉREO

QUE ES:

El enfoque preventivo de la seguridad operacional en aviación civil, conforme al modelo de SAFETY-I o reactivo, impulsado desde hace ya algún tiempo por diversos organismos y autoridades tanto nacionales como internacionales como la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Comisión Europea, Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA), y la Agencia Española de Seguridad Aérea (AESA), entre otros, obliga a estudiar y analizar los incidentes aéreos que se producen, así como a realizar las recomendaciones de seguridad pertinentes dirigidas a evitar que se sucedan tendencias que puedan hacer peligrar los elevados estándares de seguridad que deben ocurrir en el transporte aéreo. Así, las autoridades de aviación civil deben disponer los recursos suficientes para poder conocer aquellas áreas donde se están identificando los peligros que llevan asociados los mayores riesgos.

España, dentro de sus compromisos para dar cumplimiento a la normativa Internacional, debe analizar y remitir a EUROCONTROL y a la EASA la información sobre incidencias de seguridad, de la cual los Incidentes de Tránsito Aéreo son una parte importante. En este marco, el requisito de regulación de seguridad de EUROCONTROL número 2 (ESARR 2: Reporting and Assessment of Safety Occurrences in ATM), define el Esquema de Notificación y Evaluación de Incidencias para la Seguridad de la Gestión del Tránsito Aéreo (ATM). Dada la gran variedad de tipos de sucesos analizados, resulta necesario recurrir a un método de clasificación que simplifique la explotación de datos y facilite su posterior interpretación de forma intuitiva. Para ello EUROCONTROL estableció la taxonomía que debe utilizarse en la remisión de dicha información, coherente igualmente con la taxonomía de ADREP de OACI, desarrollada por el CICTT (CAST/ICAO Common Taxonomy Team). Todos los sucesos son analizados y clasificados, permitiendo su almacenamiento en las bases de datos de forma que se registre toda la información necesaria para realizar una interpretación objetiva y sistemática del mismo.

En España, es la Comisión de Estudio y Análisis de Notificaciones de Incidentes de Tránsito Aéreo (CEANITA), órgano colegiado interministerial de los previstos en el artículo 39.1.a de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, e integrado en la Agencia Estatal de Seguridad Aérea a través de la Dirección de Evaluación de la Seguridad y Auditoría Técnica Interna de dicha Agencia Estatal, la responsable de asesorar y dar asistencia a AESA y al Estado Mayor del Ejército del Aire en lo concerniente a seguridad aérea operacional.

El funcionamiento de esta comisión está reglado por la ORDEN PRE/697/2012 de 2 abril, por la que se establecen las normas de funcionamiento de la Comisión de Estudio y Análisis de Notificaciones de Incidentes de Tránsito Aéreo. En ella se establece que tomen parte en dicho grupo de expertos representantes de AESA, el Ejército del Aire, las compañías aéreas, los proveedores de servicio de tránsito aéreo, la asociación profesional de controladores aéreos más representativa, así como el Colegio Oficial de Pilotos (Artículo 9). CEANITA está integrada en Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO).

QUÉ HACE

La CEANITA estudia y analiza incidentes de tránsito aéreo notificados por los profesionales y técnicos aeronáuticos al Sistema de Notificación de Sucesos (SNS) y, en su caso, propone recomendaciones de seguridad operacional, contribuyendo así a la mejora de la seguridad de la navegación aérea. Es importante señalar que un objetivo principal perseguido por la CEANITA es concienciar a todas las partes involucradas (operadores aéreos, proveedores de servicios, autoridad aeronáutica, pilotos y controladores) de que las medidas que proponen dichas recomendaciones podrán redundar en una mejora de la seguridad del tránsito aéreo global.

Si resultara relevante para la Comisión y a la vista de los datos obtenidos durante el estudio de estos expedientes, se propondría a la AESA la realización de estudios para la mejora de la seguridad del tránsito Aéreo en áreas específicas. Y así ha resultado ya en más de una ocasión.

Conviene saber que la CEANITA no analiza el 100% de los incidentes ocurridos en espacio aéreo de responsabilidad española. En los criterios de selección figura el de incluir todos los ITA de severidad “A” y “B” (los más graves), y aquellos que los técnicos del SNS consideren suficientemente relevantes bien por su recurrencia o por su especial relevancia. Además, cualquier miembro de la Comisión puede solicitar que se estudie un incidente en particular del que tuviera conocimiento.

Para minimizar la subjetividad de cada comisión de investigación de incidentes en el ámbito de los países miembros de la Unión Europea, EUROCONTROL ha desarrollado una herramienta para la clasificación de los incidentes en términos de severidad y riesgo de forma estandarizada atendiendo a criterios objetivos derivados del análisis. Dicha herramienta, denominada RAT (Risk Analysis Tool), ha sido designada por la Comisión Europea como la metodología estándar que ha de aplicarse para dar cumplimiento al Reglamento Europeo (EU) N° 691/2010 para la determinación de la severidad de incidentes de tránsito aéreo de los tipos: Infracción de Separación Mínima, Incursiones en Pista y Sucesos Específicos de ATM.

En general la CEANITA ha empleado la herramienta RAT para la determinación de la severidad asociada a cada caso, excepto en aquellos ITA que su tipología no corresponde a ninguno de los supuestos analizados por la herramienta RAT, en cuyo caso la calificación ha sido establecida por el Pleno.

3.- INTEGRACION EN EL CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD E INVESTIGACION DE ACCIDENTES:

Se propone su integración en este Órgano Multimodal de Investigación de Accidentes e Incidentes, tal y como ocurre otros países europeos: Inglaterra, Irlanda, etc...

No tiene ningún sentido el fraccionamiento de las investigaciones de los incidentes de control y tránsito aéreo, de los incidentes y accidentes de aviación civil, el sistema SNS, etc...

Y en cuanto a los Comités de Expertos, si el Órgano Multimodal propuesto funciona como debe, no serían necesarios por lo que deberían desaparecer.

2.- COMITES DE EXPERTOS DE SEGURIDAD DE NAVEGACION AEREA Y DE SEGURIDAD DE LAS AERONAVES

➤ SEGURIDAD DE LA NAVEGACION AEREA:

Se creó en 2012 como órgano asesor de AESA, está formado por colectivos que representan diversos intereses en el sector aéreo, desde Colegios Profesionales, Asociaciones de Líneas Aéreas, ENAIRE, FERRONATS, SAERCO, INECO, COPAC, APROCTA, CIAIAC, AESA.

Sus funciones las marca AESA y su utilidad, desde el punto de vista ciudadano profesional, no parece muy fundamentada. De hecho una Asociación Profesional de Controladores – APCAÉ – declinó su participación en el mismo.

Por tanto, no sólo sería conveniente su desaparición por su falta de eficacia y rentabilidad sino que debería incluirse también como una parte del ORGANISMO MULTIMODAL DE INVESTIGACION Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES.

Se anexa la información que figura en la web del Mº de Fomento-AESA con estos datos, que son reales, no pertenecen a opiniones ni conjeturas.

➤ DE SEGURIDAD DE LAS AERONAVES:

Su creación obedece a un plan de choque puesto en práctica en 2005 con objeto de asesorar a la DGAC, ya que AESA se creó en Febrero de 2008 y se constituyó formalmente en Octubre de 2008, tras la Tragedia del Vuelo JK5022 de Spanair en el Aeropuerto de Barajas: 154 fallecidos y 18 supervivientes fueron la principal motivación para ponerla rápidamente en funcionamiento.

Aquí la participación se reduce a las Asociaciones de Líneas Aéreas y a la propia AESA, más parece, desde el punto de vista externo, que actúen como lobby que como vigilantes de la seguridad de las aeronaves.

Se anexa información que figura en la web del Mº de Fomento-AESA con estos datos que son reales, no pertenecen a opiniones ni hipótesis.

3.- SNS – SISTEMA DE NOTIFICACION DE SUCESOS –

La Agencia Europea de Seguridad – EASA – dispone que los países miembros de la UE deben disponer de una BASE de DATOS con los sucesos para que cada Estado tenga conocimiento de las tendencias aéreas en su País.

En España la competencia la tiene AESA y el servicio lo presta SENASA, ya que la primera tiene facultades para cederle a un tercero, según normativa europea, la supervisión de la citada Base de Datos.

En USA es la NASA la que dependiendo del Gobierno tiene la Base de Datos del SNS.

En Europa:

- Inglaterra aglutina en la CAA al Regulador, Supervisor y Proveedor de Servicios.
- Irlanda –IAA - se parece bastante al modelo americano.
- España: tiene separados al Regulador=DGAC, al Supervisor=AESA y al Proveedor de Servicios= ENAIRE.

Volvemos nuevamente en España al fraccionamiento de los servicios, todo separado y cada uno ejerciendo sus competencias con pocos recursos y haciendo ineficiente un sistema sobre el que descansa gran parte de la prevención de accidentes aéreos.

Comoquiera que EASA exige que se le envíen todos los sucesos notificados para su Base de Datos, no es descabellado proponer que la gestión que ahora tiene SENASA pasase también al ORGANISMO MULTIMODAL DE INVESTIGACION DE ACCIDENTES, quedando la Base de Datos – como requiere la EASA – en poder de AESA que seguiría dependiendo del Gobierno.

Un sistema de seguridad aérea en el que estén tan divididos los servicios que investigan los incidentes/accidentes que se producen, es realmente deficiente en cuanto al cumplimiento de sus objetivos al no disponer de recursos, de transparencia y de independencia suficientes para cumplir con sus fines.

En consecuencia, es otro SERVICIO QUE DEBERIA INTEGRARSE EN EL ORGANISMO MULTIMODAL DE INVESTIGACION DE ACCIDENTES.

Anexo I - PRINCIPIOS ORGANIZATIVOS: Consejo para la Seguridad e Investigación de Accidentes:

- El Consejo de Seguridad e Investigación de Accidentes estará integrado por:
- **Un Presidente ejecutivo.**
- **4 Vicepresidentes como miembros natos: uno por cada especialización del transporte, profesionales especializados en cada área: marítima, aérea, ferrocarril y transporte colectivo terrestre,** de reconocido prestigio y en activo, con dedicación completa y emolumentos adecuados.

En caso de vacante de la Presidencia la asumirá un Vicepresidente con el respaldo de las Cortes Españolas por el tiempo que sea necesario hasta que se elija otro Presidente, pudiendo ser ratificado el Vicepresidente sustituto.

- **Pleno compuesto por un máximo de 9 Vocales - 2 especialistas por cada área del transporte - 8 de ellos propuestos por designación externa de los Colegios Profesionales relacionados más abajo a través de Convocatoria Pública que requerirán de alta formación y especialización en cada materia y 1 por el Consejo Fiscal, experto en accidentes catastróficos y defensa de los derechos de los ciudadanos.**

Todos ellos con derecho a voto y nominados a propuesta del Presidente del Consejo que los propondrá a las Cortes Españolas para su nombramiento.

- Tanto la designación del Presidente, de los 4 Vicepresidentes y los 9 Vocales, serán nombrados por el Congreso de los Diputados y aprobados para el ejercicio de sus funciones por un período de 5 años, renovables, a propuesta del Presidente del Gobierno.
- Los Vocales del Consejo de Seguridad, serán elegidos para un período de cuatro años y se renovarán por mitades cada dos y serán designados entre personas, con reconocida trayectoria en la Seguridad del Transporte en sus diferentes ramas, así como en los ámbitos relacionados con la asistencia a las víctimas de accidentes o en los principios jurídicos de la defensa de la legalidad y del interés público tutelado por la ley.
- La designación de Vocales se efectuará de acuerdo con lo citado anteriormente y conforme a la siguiente distribución:

1. Un Vocal designado por Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, experto en infraestructuras viales por carretera
2. Un Vocal designado por el Colegio de Ingenieros Aeronáuticos, experto en aeronavegabilidad
3. Un Vocal designado por el Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial, experto en operaciones y seguridad de vuelo
4. Un Vocal designado a propuesta del Consejo General de Colegios Oficiales de Psicólogos de España, experto terapia psicología en efectos postraumáticos.
5. Un Vocal designado por el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española, experto en navegación y operaciones navales

6. Un Vocal designado por Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos, experto en diseño de buques.
7. Un Vocal designado por el Colegio Oficial de Ingenieros Industriales, experto en material rodante e infraestructuras ferroviarias
8. Un Vocal designado por el Consejo General de Médicos, experto emergencias y atención en catástrofes
9. Un Vocal designado por el Consejo Fiscal, como fiscal experto en procesos relacionados con accidentes o catástrofes que afecten a derechos fundamentales de los ciudadanos.

- **Serán vocales del pleno**, por defecto, el Director Ejecutivo y los 5 Directores Técnicos de la Comisión Técnica para la Seguridad que asiste al Consejo, todos ellos designados por las Cortes Españolas a través de convocatoria pública entre expertos acreditados en sus respectivos dominios técnicos.
- 1 Secretario General del Consejo con competencias administrativas, financieras y legales.
- Los mecanismos financieros, administrativos, legales y de comunicación que soporten al Consejo Seguridad para el Transporte, serán los provenientes de los organismos actualmente existentes: 3 Comisiones Oficiales de Investigación y sus plantillas respectivas, evitando inversiones adicionales aunque si refuerzos que se podrían ir añadiendo en sucesivos presupuestos anuales.
- **El Consejo de Seguridad e Investigación de Accidentes estará compuesto a su vez por los siguientes Departamentos que dependen del Presidente del Consejo:**
 - El Director Financiero.
 - El Director Ejecutivo.
 - El Secretario General-Asesoría Jurídica.
 - El Departamento/Oficina de Información y Comunicación.
 - El Departamento de Recursos Humanos.

Y del Director Ejecutivo que a su vez depende del Presidente del Consejo:

- Departamento de Seguridad Aérea.
- Departamento de Seguridad del Ferrocarril y del transporte de mercancías peligrosas.
- Departamento de Seguridad en las Carreteras.

- Departamento de Seguridad Marítima.
- Departamento de Investigación e Ingeniería.
- Departamento de Emergencias Médicas-Protección Civil.
- **Del Presidente dependen los Departamentos de control del Consejo y el Director Ejecutivo del que dependen las Unidades o Departamentos Técnicos.**

El modelo de CONSEJO DE SEGURIDAD DEL TRANSPORTE que se pretende crear en España, seguiría el de los países más avanzados en materia de investigación y seguridad adaptado al modelo administrativo existente, pero con independencia, autonomía y transparencia, para lo que es imprescindible que sean las Cortes Españolas las que controlen y amparen su funcionamiento, no sólo a través de la Comisión de Fomento, sino de las Comisiones con las que tiene que ver con sus funciones: Seguridad del Estado-Interior, Economía, etc...

- ESTRUCTURA OPERATIVA DEL CONSEJO DE SEGURIDAD E INVESTIGACION DE ACCIDENTES:

Contará para el desempeño de sus funciones, aparte de los habituales para este tipo de órganos administrativos y que se integran en los Departamentos anteriormente citados, de los siguientes:

- BASE DE DATOS.

- CENTRO DE FORMACION PROPIO.

- RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD: SEGUIMIENTO Y CUMPLIMIENTO POR PARTE DE LOS ORGANISMOS AFECTADOS.

- CONVENIOS DE COLABORACION CON COLEGIOS PROFESIONALES PARA INVESTIGACIONES PUNTUALES.

- EXPEDIENTE DE ACCIDENTES E INCIDENTES GRAVES ABIERTOS ACCESIBLES.

- JORNADAS DE INFORMACION SOBRE INVESTIGACION Y SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE.

- JORNADAS DE INFORMACION PARA ASOCIACIONES Y VICTIMAS DE ACCIDENTES DEL TRANSPORTE.

ANEXO II - PAISES EUROPEOS CON INTEGRACION EN UN SOLO ORGANO DE INVESTIGACION

Todos los países escandinavos (Dinamarca, Suecia, Noruega y Finlandia) utilizan el sistema de integrar en un sólo órgano todos los aspectos de investigación de accidentes (aéreos, marítimos, etc.). Es la manera más eficiente y los Países del Norte de Europa saben mucho de eficiencia pero sobre todo de seguridad y bienestar de sus ciudadanos.

Se indican a continuación los link de sus páginas web (en inglés) por un mejor entendimiento de los sistemas implantados:

Suecia (SHK): <http://www.havkom.se/default.asp>

Noruega: (AIBN): <http://www.aibn.no/?lcid=1033>

Dinamarca: (HCL): <http://www.hcl.dk/en/>

Finlandia: (SIA): <http://www.turvallisuustutkinta.fi/en/>

Todos estos Países son un ejemplo de eficiencia y son un modelo de independencia, reconocidos tanto en Europa como en todo el mundo.

También en Holanda funciona un organismo integrado de investigación que se llama "**Dutch Safety Board**" que es otro ejemplo de eficiencia y seriedad. De hecho los holandeses han sido de los primeros en establecer un Protocolo con las Autoridades Judiciales para no interferir en las investigaciones técnicas.

Su web es: <http://www.onderzoeksraad.nl/en>

Frente al argumento que se pueda esgrimir por los contrarios al *modelo propuesto de unificación en un sólo órgano de las investigaciones de los accidentes del transporte*, sobre que estos países no tienen los niveles de tráfico aéreo que tiene España y que en consecuencia no necesitan tantos recursos para la investigación, es falso por 2 razones:

1) Los recursos con que cuentan las 3 Comisiones actuales: CIAIAC, CIAF Y CIAIM, no son ni de lejos y en su conjunto los que deberían ser para un País como España que tiene territorio insular donde es vital el transporte aéreo y marítimo, y presume de comunicación por ferrocarril de las más avanzadas de Europa.

2) Las autoridades escandinavas emiten estudios de seguridad de mucha calidad como soporte de una cultura preventiva de seguridad y de eso dan ejemplo, los holandeses.

Por último y en el ámbito europeo, nos referimos al **ETSC (European Transport Safety Committee)**, aunque en la actualidad, este Comité está muy focalizado en temas de seguridad en carretera, también ha hecho estudios sobre aviación (poner "aviation" en su buscador y saldrán).
Página Web: www.etsc.eu

MODELO AMERICANO - NTSB -

A nivel mundial, la referencia es la **NTSB**, web: <http://www.nts.gov/>, Agencia Federal Independiente encargada por el Congreso de investigar todos los accidentes de la aviación civil en los EEUU y los accidentes significativos de otros modos de transporte-ferrocarril, carretera, marítimo.

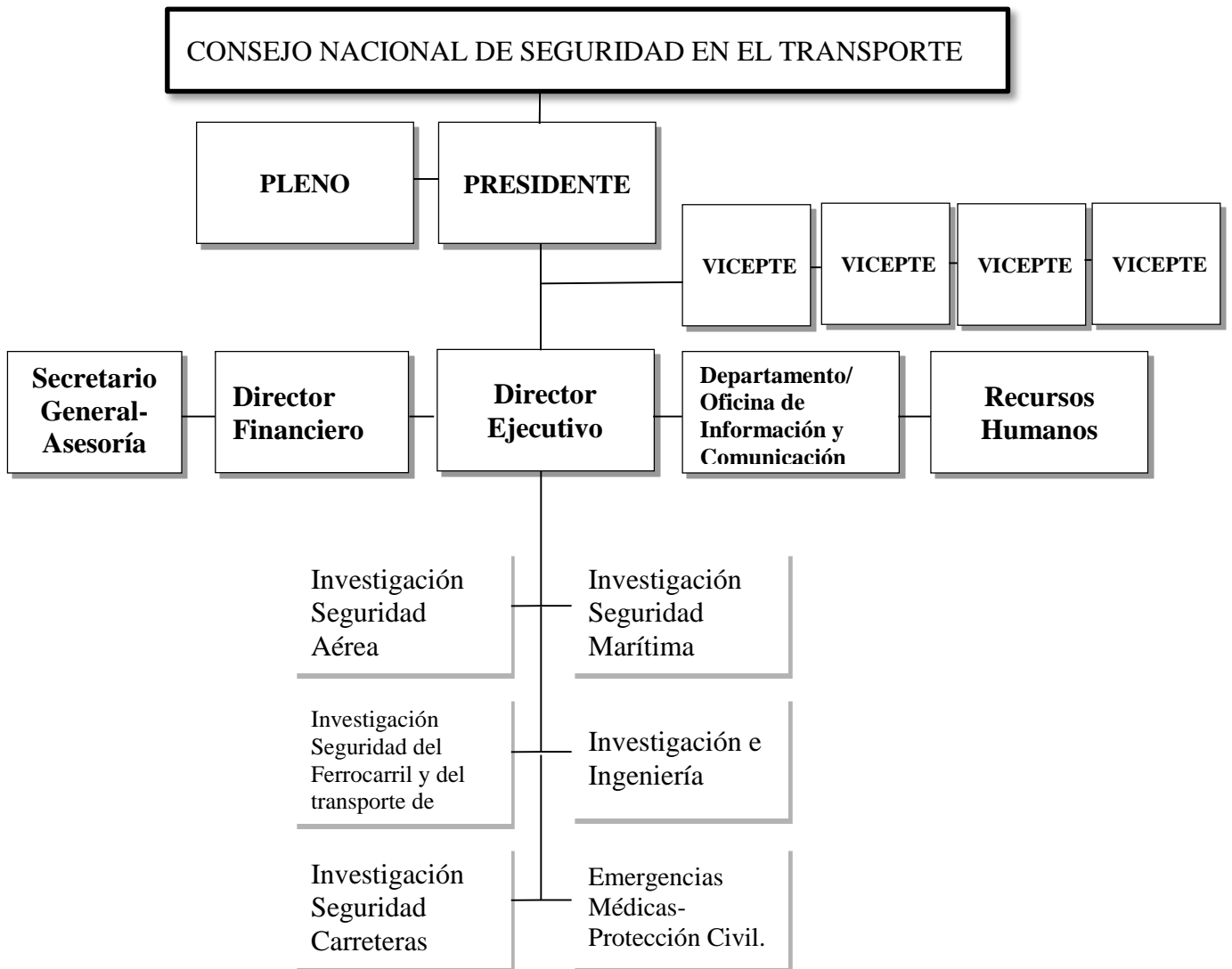
La NTSB determina la causa probable de los accidentes y emite recomendaciones de seguridad destinadas a prevenir accidentes en el futuro. Además, lleva a cabo estudios especiales en relación con la seguridad del transporte y coordina los recursos del Gobierno Federal y de otras organizaciones para proporcionar asistencia a las víctimas y sus familiares afectados por grandes catástrofes de transporte. Sus principios son:

- Mantener la independencia y objetividad ordenada por el Congreso Norteamericano.
- Realizar investigación de accidentes, precisas y estudios de seguridad de calidad.
- Abogar y promover recomendaciones de seguridad, asegurándose de su cumplimiento.
- Ayudar a las víctimas de accidentes de transporte y sus familias.

Tuvo algunos precedentes, pero en 1967 adquirió independencia como Agencia del Transporte, gracias al prestigio de sus investigaciones, al cumplimiento de sus recomendaciones y a la forma en afrontar las tragedias. Desde su creación, la NTSB ha investigado más de 132.000 accidentes de aviación y miles de accidentes en el transporte de superficie en todo el mundo.

Está operativa las 24 horas del día, los 365 días del año y los investigadores de la NTSB viajan por todo el país y a todos los rincones del mundo para investigar accidentes significativos y desarrollar los expedientes de hechos y recomendaciones de seguridad con un objetivo: asegurar que este tipo de accidentes no vuelvan a ocurrir. Su reputación proviene de la realización de investigaciones exhaustivas, exactas, e independientes y de producir recomendaciones oportunas y bien pensadas para mejorar la seguridad del transporte

**ANEXO III: ORGANIGRAMA DEL CONSEJO PARA LA
SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE**



ANEXO IV - AUDITORIAS DE LA OACI: **Resultados España-otros países.**

Los resultados publicados en la web de la OACI: <http://www.icao.int/safety/Pages/USOAP-Results.aspx>, respecto a las Auditorías efectuadas en las fechas que se indican, a los países que pertenecen a dicha Organización, arroja unos resultados lamentables en la comparativa con otros países "menos avanzados" que España, en cuanto a la investigación de accidentes, así se puede ver en la comparativa que se adjunta a esta ampliación a la propuesta que se ha realizado desde la AVJK5022 con fecha 14.7.2014 al Ministerio de Fomento, para la creación de un órgano multimodal totalmente independiente a todos los efectos: funcional, jerárquica, presupuestariamente, etc..., del Ministerio que tiene las competencias del transporte colectivo: avión, tren, barco, por carretera, etc..., de viajeros, en España y de tragedias que por su peculiaridad necesiten de las investigaciones de este órgano.

En ese sentido, países como CUBA, MALI, NIGERIA, superan a España en cuanto a la Investigación de Accidentes, que es el elemento que ocupa y preocupa extraordinariamente al colectivo de personas que han sufrido una tragedia aérea en nuestro País.

Lo que se adjunta a esta ampliación es la Información de la Auditoría de Seguridad que ha realizado la ORGANIZACION MUNDIAL DE AVIACION CIVIL, como elemento de extraordinario valor para sustentar la petición, largamente solicitada por la AVJK5022, de que en España se avance y se haga realidad, la creación de un Organismo (Consejo, Agencia, Junta, etc...) Multimodal que se ocupe de la investigación de accidentes del transporte y de grandes tragedias que requieran de la especialización profesional adecuada para conocer las causas que los han ocasionado, formado exclusivamente por profesionales que se dediquen en exclusiva a la realización del cometido que se le encomiende.

No podemos estar equivocados en solicitar ese Organismo Multimodal, cuando las Auditorías externas que se le hacen a las dependencias oficiales encargadas - comisiones oficiales de investigación españolas - arrojan tan nefastos resultados para la credibilidad de España pero sobre todo para la seguridad de sus ciudadanos.



INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION
A United Nations Specialized Agency



Search this site...

OACI [Acerca de la OACI](#) [Objetivos estratégicos](#) [Reuniones y Eventos](#) [Publicaciones](#) [Formación](#) [La tienda en línea](#) [Empleo](#)

Seguridad

Navegación Aérea

[Planes Globales](#)

[Plan de seguridad de la aviación \(GASP\)](#)

Prioridades de seguridad

[Seguridad en las Pistas](#)

[Vuelo Controlado contra el terreno \(CFIT\)](#)

[Pérdida de control-durante el vuelo \(LOC-I\)](#)

SARPS y PANS

[Estandarización](#)

Implementación

[Implementación de Seguridad](#)

[Implementation Kits \(IKITs\)](#)

[Documentos de Referencia](#)

[Red Asistencial de Colaboración de Seguridad \(SCAN\)](#)

[COSCAP y RSOO](#)

[Dirección de Cooperación Técnica](#)

[Requisitos de competencia lingüística \(LPR\)](#)

[Evaluar y medir](#)

[OACI](#) > [Seguridad](#) > [Información de la Auditoría de Seguridad](#)

Información de la Auditoría de Seguridad

Esta información ha sido actualizado y se trasladó de la **Flight Safety Information Exchange OACI** sitio web (FSIX). Usted puede utilizar el cuadro de búsqueda para encontrar a un Estado y luego comparar el resultado de su última actividad USOAP CMA con el promedio mundial o cualquier otro Estado en la lista. La aplicación efectiva (EI) de cada Área de Auditoría tiene entre 0% y 100%, con **0%** de ser "no implementado" y el **100%** está "completamente implementado". La puntuación de la IE representa el porcentaje de preguntas del protocolo USOAP satisfactorios aplicable a un Estado determinado.

Para los desarrolladores, las puntuaciones de la IE también se puede acceder a través de una [API REST](#).

Nota: Un problema de seguridad significativo (SSC) no indica necesariamente una deficiencia de seguridad particular en los proveedores de servicios de navegación aérea, las líneas aéreas (operadores aéreos), aeronaves o aeródromos; sino, más bien, indica que el Estado no está proporcionando suficiente vigilancia de la seguridad para garantizar la aplicación efectiva de las normas de la OACI aplicables. Los detalles técnicos de las conclusiones de la OACI se han puesto a disposición del Estado para orientar la rectificación, así como a todos los Estados miembros de la OACI para facilitar cualquier acción que considere necesaria para garantizar la seguridad. El Estado se ha comprometido a informar regularmente sobre los avances registrados a la OACI. [Leer más](#)

Otros enlaces relacionados con el USOAP CMA:

[Video en Youtube \(2 min\) en el lanzamiento del CMA](#)

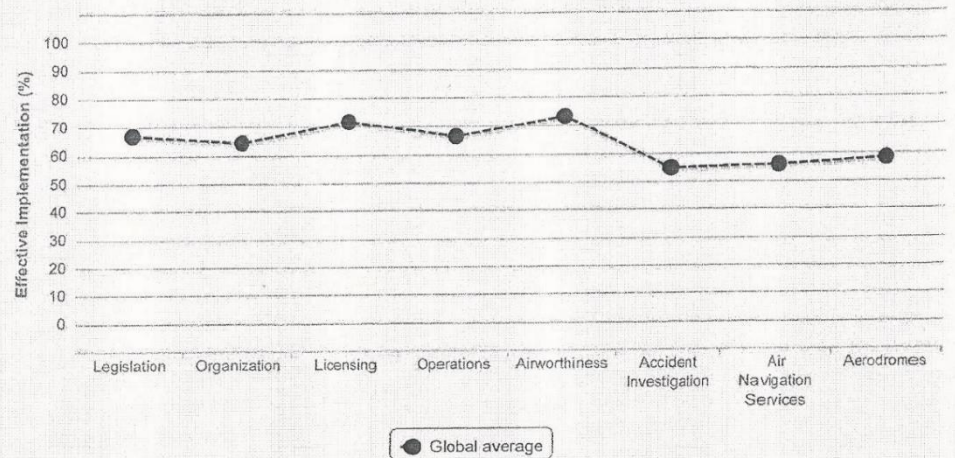
[Presentaciones CMA interactivos](#) en todos los idiomas de la OACI >

[Preguntas más frecuentes \(FAQ\) sobre el CMA](#)

- Informe sobre la seguridad
- ISTARS
- Dashboards Regionales de Desempeño
- API REST
- Métricas Catálogo
- Mapa Constructor
- Cumplimiento y Verificación
- USOAP CMA
- Información de la Auditoría de Seguridad**
- Gestión de Crisis / Planes de Contingencia
- Cenizas Volcánicas y Enfermedades Transmisibles
- Formación**

CMA Foro

Aplicación efectiva



Lista de todos los Estados Auditados

Restablecer Gráfico

Seleccionar tipo de gráfico para comparar: v

Search:

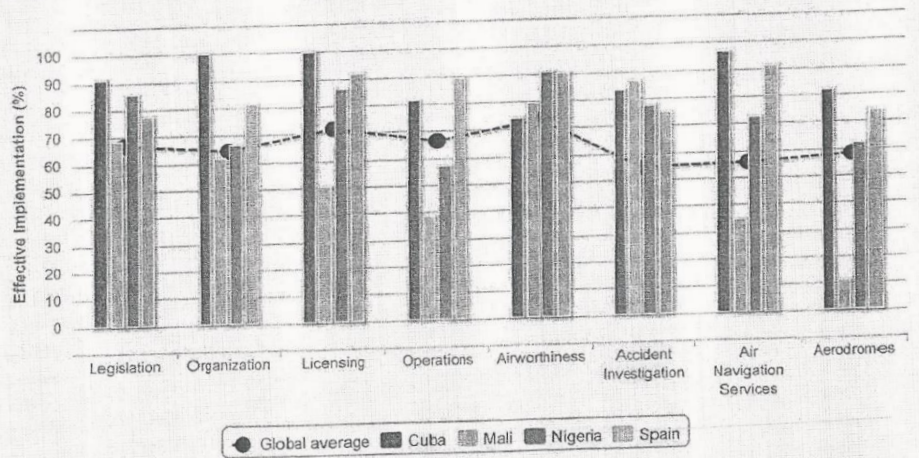
SSC	State	Audit Period	Progress Validation Period	Graph
	Albania	01-Dec to 10-Dec-2009	7 Nov to 14 Nov 2012	<input type="button" value="Compare"/>
	Algeria			<input type="button" value="Compare"/>

Safety Audit Information

- Technical Cooperation Bureau
- Language Proficiency Requirements (LPR)
- Assess and Measure
 - Safety Report
 - iSTARS
 - Regional Performance Dashboards
 - REST APIs
 - Metrics Catalogue
 - Map Builder
- Compliance and Verification
 - USOAP CMA
 - Safety Audit Information**
 - Crisis Management / Contingency Planning
 - Volcanic Ash and Communicable Diseases
- Training

CMA Forum

Effective Implementation



List of All Audited States


Reset Graph


Select Graph Type to Compare:

Search:

SSC	State	Audit Period	Progress Validation Period	Graph
	Albania	01-Dec to 10-Dec-2009	7 Nov to 14 Nov 2012	<input type="button" value="Compare"/>
	Algeria			



Información de la Auditoría de Seguridad

SSC	State	Audit Period	Progress Validation Period	Graph
		31-May to 09-Jun-2011		
	Andorra	26-Feb to 28-Feb-2007		Compare
	Angola	26-Nov to 05-Dec-2007	15-Feb to 18-Feb-2010	Compare
	Antigua and Barbuda	05-Nov to 14-Nov-2007	20 to 26 February 2013	Compare
	Argentina	25-Nov to 05-Dec-2008	20 to 26 March 2013	Compare
	Armenia	04-Jun to 13-Jun-2007		Compare
	Australia	18-Feb to 28-Feb-2008		Compare
	Austria	27-May to 05-Jun-2008		Compare
	Azerbaijan	15-May to 24-May-2007		Compare
	Bahamas	09-Feb to 16-Feb-2009	30-May to 02-Jun-2011	Compare
	Bahrain	24-Oct to 03-Nov-2010	18 to 24-Feb-2013	Compare
	Bangladesh	18-May to 27-May-2009	21 to 27 June 2012	Compare
	Barbados	18-Feb to 25-Feb-2009	16 to 22 April 2013	Compare
	Belarus	15-Jun to 23-Jun-2009		Compare
	Belgium	07-Feb to 16-Feb-2006		Compare
	Belize	24-Nov to 03-Dec-2009		Compare
	Benin	27-Feb to 07-Mar-2007	04-Apr to 10-Apr-2012	Compare
	Bhutan	24-Oct to 31-Oct-2006		Compare
	Bolivia (Plurinational State of)	19-May to 28-May-2008		Compare
	Bosnia and Herzegovina	5-Apr to -14-Apr-2011		Compare

SSC	State	Audit Period	Progress Validation Period	Graph
	Botswana	09-May to 18-May-2006	3 to 9 April 2013	Compare
	Brazil	04-May to 15-May-2009		Compare
	Brunei Darussalam	17-Feb to 01-Mar-2007		Compare
	Bulgaria	29-May to 08-Jun-2006		Compare
	Burkina Faso	01-Nov to 09-Nov-2007		Compare
	Cambodia	27-Nov to 06-Dec-2007	26-Oct to 29-Oct-2009	Compare
	Cameroon	06-Sep to 15-Sep-2006	4-12 December 2013	Compare
	Canada	12-Apr to 22-Apr-2005		Compare
	Cape Verde	14-Sep to 23-Sep-2009		Compare
	Central African Republic	12-Mar to 16-Mar-2007		Compare
	Chad	29-May to 06-Jun-2012		Compare
	Chile	06-May to 15-May-2008		Compare
	China	20-Mar to 03-Apr-2007		Compare
	China, Hong Kong Special Administrative Region	26-Feb to 06-Mar-2009		Compare
	China, Macao Special Administrative Region	09-Mar to 16-Mar-2009		Compare
	Colombia	28-May to 06-Jun-2007	14-Nov to -18-Nov-2011	Compare
	Comoros	28-Feb to 05-Mar-2008		Compare
	Congo	17-Nov to 24-Nov-2008		Compare
	Cook Islands			Compare
	Costa Rica	10-Jan to 23-Jan-2006	20-Feb to 27-Feb-2012	Compare



Declarada de Utilidad Pública con fecha 5 de Marzo de 2013 con el N° 591.440

Información de la Auditoría de Seguridad

SSC	State	Audit Period	Progress Validation Period	Graph
	Cote d'Ivoire	28-Jan to 04-Feb-2008		Compare
	Croatia	26-May to 04-Jun-2010		Compare
	Cuba	19-Feb to 28-Feb-2008		Compare
	Cyprus	05-Feb to 14-Feb-2007		Compare
	Czech Republic	06-Dec to 15-Dec-2005		Compare
	Democratic People's Republic of Korea	26-May to 04-Jun-2008		Compare
	Democratic Republic of the Congo	18-Sep to 26-Sep-2006	15 to 23 Jan 2013	Compare
	Denmark	03-Nov to 12-Nov-2008		Compare
	Djibouti	10-Mar to 14-Mar-2008		Compare
	Dominican Republic	13-Jan to 22-Jan-2009		Compare
	Ecuador	18-May to 27-May-2009	2 to 6 July 2012	Compare
	Egypt	14-Nov to 23-Nov-2005		Compare
	El Salvador	06-Jun to 15-Jun-2006		Compare
	Equatorial Guinea	14-May to 18-May-2007		Compare
	Eritrea	02-Nov to 11-Nov-2010		Compare
	Estonia	04-May to 13-May-2010		Compare
	Ethiopia	04-Dec to 13-Dec-2006		Compare
	Fiji	17-Jan to 26-Jan-2006		Compare
	Finland	01-Nov to 10-Nov-2010		Compare
	France	03-Jun to 23-Jun-2008		Compare




http://translate.googleusercontent.com/translate_c?depth=1&hl=es&prev=/search%3Fq%3Dhttp://www.icao.int/safety/Pages/USOAP-Results.aspx%26new... 31/07/2014

Información de la Auditoría de Seguridad


SSC	State	Audit Period	Progress Validation Period	Graph
	Gabon	02-May to 10-May-2007	6-Aug to 14-Aug 2012	Compare
	Gambia	20-Sep to 29-Sep-2005		Compare
	Georgia	28-May to 06-Jun-2007		Compare
	Germany	11-May to 17-May-2005		Compare
	Ghana	20-Nov to 28-Nov-2006		Compare
	Greece	16-May to 25-May-2006		Compare
	Grenada	05-Nov to 14-Nov-2007	20 26 February 2013	Compare
	Guatemala	03-Dec to 12-Dec-2007		Compare
	Guinea	17-Apr to 25-Apr-2012		Compare
	Guinea-Bissau	07-Apr to 14-Apr-2008		Compare
	Guyana	12-Feb to 21-Feb-2007		Compare
	Haiti	3 to 11 Dec 2012		Compare
	Honduras	17-Sep to 26-Sep-2008	7 to 13 Nov 2012	Compare
	Hungary	09-Jun to 18-Jun-2008	26-Mar to 30-Mar-2012	Compare
	Iceland	19-Oct to 28-Oct-2010		Compare
	India	10-Oct to 20-Oct-2006	12 to 21 December 2012	Compare
	Indonesia	06-Feb to 15-Feb-2007	04-Aug to 07-Aug-2009	Compare
	Iran (Islamic Republic of)	01-Nov to 10-Nov-2010		Compare
	Ireland	12-Mar to 23-Mar-2010		Compare
	Israel	22-Jan to 31-Jan-2007		Compare

Declarada de Utilidad Pública con fecha 5 de Marzo de 2013 con el N° 591.440

Información de la Auditoría de Seguridad


SSC	State	Audit Period	Progress Validation Period	Graph
	Italy	16-May to 25-May-2006	07-Nov to 11-Nov-2011	Compare
	Jamaica	24-Oct to 01-Nov-2007	3 to 7 Dec 2012	Compare
	Japan	14-Jun to 23-Jun-2010		Compare
	Jordan	20-Nov to 28-Nov-2006		Compare
	Kazakhstan	07-Apr to 16-Apr-2009		Compare
	Kenya	04-Nov to 13-Nov-2008	8 to 14 May 2013	Compare
	Kuwait	27-Nov to 06-Dec-2005		Compare
	Kyrgyzstan	20-Apr to 29-Apr-2009		Compare
	Lao People's Democratic Republic	13-Oct to 22-Oct-2010		Compare
	Latvia	25-Jan to 03-Feb-2010		Compare
	Lebanon	01-Jul to 09-Jul-2008	5 to 11 December 2012	Compare
	Lesotho	18-Jul to 24-Jul-2007		Compare
	Liberia	15-May to 19-May-2006		Compare
	Libya	17-Jun to 26-Jun-2007		Compare
	Lithuania	03-Jun to 12-Jun-2009		Compare
	Luxembourg	21-Feb to 02-Mar-2006	14-Nov to 18-Nov-2011	Compare
	Madagascar	18-Feb to 26-Feb-2008	21-May to 25-May-2012	Compare
	Malawi	16-Jan to 23-Jan-2009		Compare
	Malaysia	28-Jun to 07-Jul-2005		Compare
	Maldives	20-Oct to 28-Oct-2010		Compare

Información de la Auditoría de Seguridad

SSC	State	Audit Period	Progress Validation Period	Graph
	Mali	15-Jan to 24-Jan-2008	24-Oct to 28-Oct-2011	Compare
	Malta	09-Aug to 18-Aug-2010		Compare
	Marshall Islands	23-May to 28-May-2010		Compare
	Mauritania	16-Apr to 24-Apr-2008	02 Sep to 06-Sep-2012	Compare
	Mauritius	03-Sep to 12-Sep-2007		Compare
	Mexico	21-Nov to 30-Nov-2007	09-May to 15-May-2012	Compare
	Micronesia (Federated States of)	13-Dec to 17-Dec-2010		Compare
	Monaco	05-Mar to 09-Mar-2007		Compare
	Mongolia	28-Jun to 07-Jul-2010		Compare
	Montenegro	03-May to 12-May-2010		Compare
	Morocco	02-Nov to 12-Nov-2009		Compare
	Mozambique	11-Jan to 19-Jan-2010	26-Sep to 30-Sep-2011	Compare
	Myanmar	03-Aug to 12-Aug-2010		Compare
	Namibia	25-Apr to 05-Mar-2006		Compare
	Nauru	03-Mar to 06-Mar-2008		Compare
	 Nepal	05-May to 14-May-2009		Compare
	Netherlands	01-Apr to 18-Apr-2008		Compare
	New Zealand	14-Mar to 24-Mar-2006		Compare
	Nicaragua	29-Sep to 08-Oct-2008		Compare
	Niger	23-Oct to 30-Oct-2007		Compare

Declarada de Utilidad Pública con fecha 5 de Marzo de 2013 con el N° 591.440

Información de la Auditoría de Seguridad

SSC	State	Audit Period	Progress Validation Period	Graph
	Nigeria	07-Nov to 17-Nov-2006		Compare
	Norway	02-May to 11-May-2006		Compare
	Oman	11-Oct to 20-Oct-2010	11 to 17 March 2013	Compare
	Pakistan	07-Jun to 16-Jun-2011		Compare
	Palau	22-Nov to 26-Nov-2010		Compare
	Panama	18-Oct to 27-Oct-2005		Compare
	 Papua New Guinea	17-Mar to 26-Mar-2009		Compare
	Paraguay	18-May to 27-May-2009		Compare
	Peru	15-May to 24-May-2007		Compare
	Philippines	19-Oct to 28-Oct-2009	ICVM1 - 23 to 31 Oct 2012&CSA and ICVM2 18 to 22 February 2013	Compare
	Poland	03-Jun to 12-Jun-2008		Compare
	Portugal	01-Sep to 10-Sep-2009		Compare
	Qatar	25-Apr to 04-May-2010	31 March to 7 April 2013	Compare
	Republic of Korea	13-May to 22-May-2008		Compare
	Republic of Moldova	03-Nov to 11-Nov-2009		Compare
	Romania	23-Mar to 01-Apr-2009	24 Oct to 30 Oct 2012	Compare
	Russian Federation	16-Sep to 29-Sep-2008		Compare
	Rwanda	13-Nov to 22-Nov-2007	31-Oct to 06-Nov-2012	Compare
	Saint Kitts and Nevis	05-Nov to 14-Nov-2007	20 to 26 February 2013	Compare
	Saint Lucia	05-Nov to 14-Nov-2007	20 to 26 February 2013	Compare

SSC	State	Audit Period	Progress Validation Period	Graph
	Saint Vincent and the Grenadines	05-Nov to 14-Nov-2007	20 to 26 February 2013	Compare
	Samoa	11-Mar to 16-Mar-2010		Compare
	San Marino	02-Mar to 02-Mar-2007		Compare
	Sao Tome and Principe	22-Jan to 28-Jan-2010		Compare
	Saudi Arabia	19-Oct to 28-Oct-2009		Compare
	Senegal	12-Apr to 24-Apr-2006		Compare
	Serbia	13-Nov to 23-Nov-2009		Compare
	Seychelles	21-Aug to 30-Aug-2007		Compare
	Sierra Leone	08-May to 12-May-2006		Compare
	Singapore	16-Aug to 25-Aug-2010		Compare
	Slovakia	10-Mar to 20-Mar-2009		Compare
	Slovenia	07-Jun to 16-Jun-2010		Compare
	Solomon Islands	27-Mar to 04-Apr-2006	22 to 30 August 2011	Compare
	South Africa	05-Jul to 16-Jul-2007		Compare
	Spain	06-Jul to 16-Jul-2010		Compare
	Sri Lanka	25-Oct to 04-Nov-2010		Compare
	Sudan	21-Nov to 30-Nov-2006	ICVM-1, 11 to 15 December 2011, ICVM-2, 16 May to 19 May 2012	Compare
	Suriname	07-Dec to 16-Dec-2009	21 to 27 Nov 2012	Compare
	Swaziland	18-Jul to 24-Jul-2007		Compare
	Sweden	21-Oct to 30-Oct-2008		Compare

Declarada de Utilidad Pública con fecha 5 de Marzo de 2013 con el N° 591.440

SSC	State	Audit Period	Progress Validation Period	Graph
	Switzerland	01-Mar to 10-Mar-2010		Compare
	Syrian Arab Republic	13-Jul to 21-Jul-2008		Compare
	Tajikistan	21-Jul to 30-Jul-2008		Compare
	Thailand	28-Jun to 07-Jul-2005		Compare
	The former Yugoslav Republic of Macedonia	19-Oct to 28-Oct-2009		Compare
	Timor-Leste	08-Dec to 14-Dec-2010		Compare
	Togo	19-Feb to 26-Feb-2007		Compare
	Tonga	11-Mar to 16-Mar-2010		Compare
	Trinidad and Tobago	30-Jan to 08-Feb-2007		Compare
	Tunisia	14-Nov to 23-Nov-2009		Compare
	Turkey	22-May to 31-May-2007	4 to 10 June 2013	Compare
	Turkmenistan	13-Apr to 22-Apr-2010		Compare
	Uganda	17-Nov to 24-Nov-2008		Compare
	Ukraine	17-Jun to 26-Jun-2008	19-Dec to 23-Dec-2011	Compare
	United Arab Emirates	05-Jun to 14-Jun-2007		Compare
	United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	03-Feb to 20-Feb-2009		Compare
	United Republic of Tanzania	17-Nov to 24-Nov-2008		Compare
	United States of America	05-Nov to 19-Nov-2007		Compare
	Uruguay	08-Dec to 17-Dec-2008	02-Apr to 08-Apr-2014	Compare
	Uzbekistan	08-Jul to 17-Jul-2008		Compare

Declarada de Utilidad Pública con fecha 5 de Marzo de 2013 con el N° 591.440

Información de la Auditoría de Seguridad

Página 12 de 12

SSC	State	Audit Period	Progress Validation Period	Graph
	Vanuatu	30-Jan to 07-Feb-2006		Compare
	Venezuela (Bolivarian Republic of)	26-Jan to 04-Feb-2009	22 to 28 May 2013	Compare
	Viet Nam	10-Dec to 18-Dec-2007	24-Oct to 28-Oct-2011	Compare
	Zambia	26-Jan to 03-Feb-2009	12 to 18 Dec 2012	Compare
	Zimbabwe	16-Aug to 24-Aug-2010		Compare

Showing 1 to 186 of 186 entries

Ayudar

[Términos y condiciones](#)
[Índice del sitio](#)
[Enlaces](#)
[Preguntas más frecuentes](#)
[Soporte Web](#)

Contáctenos

[Sede](#)
[Oficinas Regionales](#)

Oficinas Regionales Sitios Web

Asia y el Pacífico (APAC) Oficina, Bangkok
 África oriental y meridional (ESAF) Oficina, Nairobi
 Atlántico septentrional (EUR / NAT) Oficina Europea y, París
 Oriente Medio (MID) Oficina, El Cairo
 Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC), Ciudad de México
 Sudamericana (SAM) de oficina, Lima
 África occidental y central (VACAF) Oficina, Dakar



© Organización de Aviación Civil Internacional - OACI



INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION
A United Nations Specialized Agency

Search this site...

Inicio Acerca de la OACI Objetivos estratégicos Reuniones y Eventos Publicaciones Formación La tienda en línea Empleo

OACI > Seguridad > Foro CMA > Preguntas más frecuentes

CMA Foro

Acerca de CMA

- El lanzamiento de la CMA
- Presentación CMA interactivo
- USOAP CMA Flyer Formación
- Formación basada en ordenador
- USOAP CMA
- CMA Plan de Implantación SSP

Preguntas más frecuentes

CMA News

- USOAP recertificado con la norma ISO 9001:2008

Archivo

- Artículo Revista de la OACI en la CMA
- HLSC Presentación
- Hoja informativa

Otros Sitios Web útiles

- Información de la Auditoría de Seguridad
- ISTARS - restringido
- USOAP CMA Framework Online - restringido

Contacto USOAP CMA

Preguntas más frecuentes



Preguntas más frecuentes

¿Qué es el Programa de auditoría de la vigilancia de seguridad operacional (USOAP) alrededor?

Durante más de una década, la OACI ha realizado auditorías de vigilancia de la seguridad en el marco del Programa de auditoría de la vigilancia de seguridad operacional (USOAP). Estas auditorías han permitido a la OACI para evaluar las capacidades de vigilancia de la seguridad de sus Estados miembros y lograr una comprensión más integral de este componente crucial para el crecimiento y el desarrollo continuo del transporte aéreo.

Haga que todos los países sido auditadas por la OACI?

A partir de octubre de 2013, la OACI ha completado 184 enfoque sistémico global (CSA) las auditorías, que representan el 96% de todos los Estados miembros tienen la responsabilidad de supervisar el 99% de todo el tráfico aéreo internacional.

¿Qué representa para la CMA?

CMA es el Monitoreo Continuo Enfoque.

¿Por qué ha evolucionado USOAP a un enfoque de monitoreo continuo (CMA)?

La evolución del USOAP a un enfoque de monitoreo continuo (CMA) proporciona una solución ideal para la recogida de información periódica sobre el nivel de vigilancia de la seguridad proporcionada por los Estados miembros de la

OACI. Bajo este nuevo enfoque, las auditorías cíclicas se complementarán con un proceso continuo de recopilación de información de seguridad. Esto permitirá a las partes interesadas en la aviación civil internacional para basar sus decisiones en la información más reciente disponible. La CMA tiene por objeto proporcionar un informe continuo de la aplicación efectiva de un Estado.

El objetivo del USOAP es promover la seguridad de la aviación mundial a través de la monitorización continua de las capacidades de vigilancia de la seguridad de los Estados miembros. La CMA permite a la OACI para recopilar grandes cantidades de información de seguridad, que se proporciona principalmente por los Estados. Información de seguridad también es obtenida de las partes interesadas externas pertinentes, así como a través de auditorías y otras actividades USOAP-CMA.

¿Qué auditorías USOAP se centran en?

USOAP enfoque auditorías sobre la capacidad de un Estado en la prestación de vigilancia de la seguridad mediante la evaluación de si el Estado ha implementado efectivamente y consistentemente los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad y la determinación del nivel del estado de implementación de las normas y métodos recomendados relativos a la seguridad de la OACI (SARPS) y asociado procedimientos y textos de orientación. El programa monitorea ocho áreas básicas de un sistema de aviación estados miembros.

1. Primaria Legislación de Aviación y los reglamentos de aviación civil asociadas
2. Estructura de la organización de Aviación Civil
3. Personal de Licencias de actividades
4. Operación de aeronaves
5. Aeronavegabilidad de las aeronaves civiles
6. Aeródromos
7. Servicios de Navegación Aérea
8. Accidentes e incidentes graves

¿Qué es una auditoría USOAP?

Las auditorías se llevan a cabo por la OACI para determinar las capacidades de los Estados miembros en materia de seguridad y el estado de aplicación de todas las prácticas de seguridad pertinentes normas de la OACI y métodos recomendados (que se encuentran en 16 de los 18 Anexos de la OACI), los procedimientos asociados, textos de orientación y las

mejores prácticas de seguridad de los Estados.

Las auditorías se adaptan al nivel de complejidad de las actividades de aviación en el Estado a ser auditado.

Momento, la duración de las auditorías, y el tamaño y la composición de los equipos de auditoría, se determinan a través de una

revisión de la información presentada por el Estado.

¿Qué es una misión de validación coordinada de la OACI (ICVM)?

OACI realizará una ICVM de determinar si las deficiencias de seguridad previamente identificadas se han resuelto satisfactoriamente mediante la evaluación del estado de las acciones correctivas o de mitigación de las medidas adoptadas por los Estados miembros para hacer frente a los hallazgos y recomendaciones, incluyendo problemas significativos de seguridad operacional (SSC). En pocas palabras, una ICVM no es una auditoría, sino más bien una actividad in situ para validar los progresos realizados por los Estados miembros en la resolución de las deficiencias en materia de seguridad detectadas durante una auditoría.

¿Qué es un importante problema de seguridad?

Durante el curso de una auditoría, la OACI puede identificar lo que se conoce como un "problema de seguridad significativo" con respecto a la capacidad del Estado auditado para supervisar adecuadamente sus aerolíneas (operadores aéreos); aeropuertos; aeronaves; y / o el proveedor de servicios de navegación aérea bajo su jurisdicción. Esto no indica necesariamente una deficiencia de seguridad en particular, sino, más bien, indica que el Estado no está proporcionando suficiente vigilancia de la seguridad para garantizar la aplicación efectiva de todas las normas de la OACI aplicables. Los detalles técnicos de las conclusiones de la OACI están a disposición de la Autoridad de Aviación Civil del Estado para orientar la rectificación, así como a todos los Estados miembros de la OACI para facilitar cualquier acción que considere necesaria para garantizar la seguridad. El Estado auditado también se compromete a informar periódicamente al progreso de la OACI sobre la corrección de los problemas de seguridad.

Si OACI identifica un problema de seguridad significativo durante el curso de una auditoría, significa que no es seguro para volar a ese país? O a volar con una aerolínea de ese Estado?

Como se indicó anteriormente, la identificación de un importante problema de seguridad no indica necesariamente una deficiencia de seguridad en particular, sino, más bien, indica que el Estado no está proporcionando suficiente supervisión para garantizar la aplicación efectiva de todas las normas de la OACI aplicables. Es importante hacer hincapié en que la OACI no audita directamente a la industria de la aviación o los proveedores de servicios de aviación. Auditorías de la OACI se centran en la capacidad de vigilancia de la seguridad de la autoridad gubernamental designada responsable de la aviación civil. Para obtener información más específica sobre la seguridad de los distintos componentes del sistema de aviación del Estado (es decir, las líneas aéreas, los aeropuertos, los aviones o los

Preguntas más frecuentes

Página 4 de 4

proveedores de servicios de navegación aérea), el público debe hacer referencia a las recomendaciones de viaje aplicables que sean dictadas por las autoridades nacionales o regionales.

Ayudar

[Términos y condiciones](#)
[Índice del sitio](#)
[Enlaces](#)
[Preguntas más frecuentes](#)
[Soporte Web](#)

Contáctenos

[Sede](#)
[Oficinas Regionales](#)

Oficinas Regionales Sitios Web

Asia y el Pacífico (APAC) Oficina, Bangkok
África oriental y meridional (ESAF) Oficina, Nairobi
Atlántico septentrional (EUR / NAT) Oficina Europea y, Paris
Oriente Medio (MID) Oficina, El Cairo
Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC), Ciudad de México
Sudamericana (SAM) de oficina, Lima
África occidental y central (WACAF) Oficina, Dakar



© Organización de Aviación Civil Internacional - OACI

ANEXO V – ANEXOS AL PUNTO 7 – “OTROS ORGANISMOS”

(Web Mº Fomento-AENA)

1.- CEANITA –

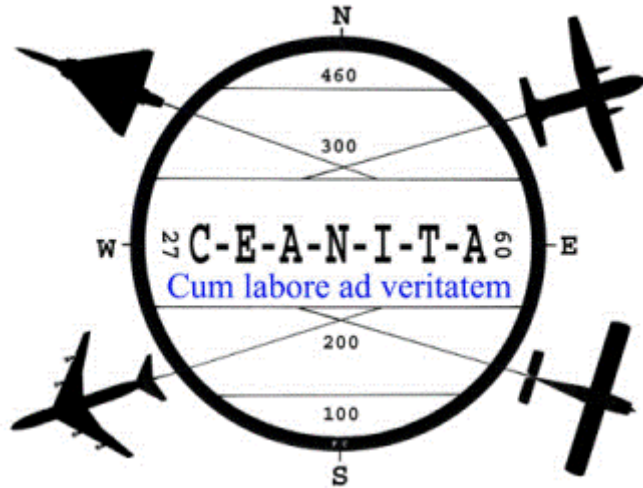
2.- COMITÉ DE EXPERTOS:

2.1 – COMITÉ DE EXPERTOS DE SEGURIDAD DE LAS AERONAVES.

2.2 – COMITÉ DE EXPERTOS DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACION AEREA.

3.- SNS-SISTEMA DE NOTIFICACION DE SUCESOS.

Comisión de Estudio y Análisis de Notificaciones de Incidentes de Tránsito Aéreo (CEANITA)



[Introducción](#)

[Normativa](#)

[Publicaciones](#)

[Notificación](#)

[Informes definitivos](#)

[Contacto](#)

AESA > Gestión de riesgos para la seguridad > Comités de Expertos en Seguridad > Comité de Expertos en Seguridad de las Aeronaves

Comité de Expertos en Seguridad de las Aeronaves

El Comité de Expertos en Seguridad de las Aeronaves fue creado por el Plan de Choque elaborado por el Ministerio de Fomento en 2005, con el objetivo, en principio, de asesorar a la DGAC (ahora AESA) en el establecimiento de sus prioridades en la planificación de las actividades inspectoras, así como de validar los procedimientos utilizados en las mismas, aportando los conocimientos y experiencia de reconocidos expertos del sector, que representan a diversos sectores de la industria, así como a distintas corporaciones y colectivos profesionales involucrados en el transporte aéreo.

Actualmente AESA ha transformado el modelo de trabajo de dicho Comité con la aprobación de los nuevos términos de referencia que precisan su composición, alcance y métodos de trabajo. Las dos medidas claves introducidas por AESA son la creación de un Pleno y Comisiones de Estudio, compuestas por profesionales de AESA y expertos cualificados del sector. Estas comisiones realizarán estudios y análisis sobre asuntos de mayor relevancia que afecten a la seguridad de las aeronaves, siguiendo los objetivos marcados por el Pleno del Comité, cuyos resultados acordados serán implementados por AESA. Con esta nueva configuración el Comité supondrá una eficaz herramienta de diagnóstico asesorando a la AESA sobre las medidas relevantes a implantar para la mejora continua de la seguridad aérea.

El Pleno de dicho Comité está presidido por el Director de AESA y está formado por un mínimo de 15 miembros, designados por los Colegios profesionales de Ingenieros Aeronáuticos, de Ingenieros Técnicos Aeronáuticos, de Pilotos, de las dos asociaciones más representativas de compañías aéreas (**ACETA** y **AECA**), del colectivo de Técnicos de Mantenimiento de Aeronaves, del colectivo de Tripulantes de Cabina de Pasajeros, de las sociedades instrumentales al servicio de AESA, de la CIAIAC así como de la propia Autoridad Aeronáutica.

Se han establecido, en la actualidad, las siguientes Comisiones de estudio:

Sistemas de Gestión de seguridad (SMS) en los Operadores Aéreos. Indicadores de Seguridad y metodologías para evaluación del riesgo .Operaciones en Tierra y despacho de Vuelos. Helicópteros y Trabajos Aéreos. Instrucción.

Cada Comisión de Estudio elaborará una ponencia y, en su caso, material divulgativo que será presentada ante el Comité y debatida en sesión plenaria. Las Comisiones están formadas por un grupo de expertos, sobre el tema elevado a estudio, contando con un secretario designado por el director de AESA y un presidente elegido entre sus miembros por el presidente del Comité, que a su vez formará parte del pleno, por derecho propio. Las Comisiones se aprueban por el Comité en sesión plenaria y se disuelven por decisión del Pleno una vez hayan reportado al mismo el trabajo, informe o producto solicitado.

La Comisión de Seguimiento se convocará entre sesiones plenarias con objeto de reportar sobre el grado de avance de las Comisiones de Estudios y reorientar a las mismas cuando surjan dudas sobre los objetivos planteados.

Entre los cometidos del Comité está acordar la adopción de las propuestas elevadas por las Comisiones de Estudios, promover las actuaciones del Comité dentro y fuera de los organismos representados en el mismo, integrarse dentro del grupo de referentes mundiales en materia de Seguridad, impulsar la implantación de los sistemas de gestión de la seguridad (SMS) y el desarrollo del Programa Estatal de Seguridad Aérea (SSP) e impulsar la Innovación en materia de Seguridad Aérea..

Foro de Discusión de temas para el Comité de Expertos de Seguridad de las Aeronaves (exclusivo para expertos autorizados, requiere contraseña de acceso)

AESA > Gestión de riesgos para la seguridad > Comités de Expertos en Seguridad > Comité de Expertos en Seguridad de la Navegación Aérea

Comité de Expertos en Seguridad de la Navegación Aérea

El Comité de Expertos en Seguridad de la Navegación Aérea fue creado en octubre de 2012 con el objetivo principal de asesorar a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) en los asuntos que afecten a la seguridad de la navegación aérea de mayor relevancia, proporcionándole la opinión consolidada de expertos cualificados del sector.

La primera reunión del Comité de Expertos en Seguridad de Navegación Aérea tuvo lugar el día 1 de octubre de 2012 en las dependencias de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), donde quedó constituido dicho Comité tras la aceptación de los términos de referencia que precisaban su objetivo, composición, métodos de trabajo y otras actividades. Estos términos de referencia fueron modificados tras la III reunión del Comité a fecha de 20 de mayo de 2013, introduciendo cambios en la composición del pleno y en la periodicidad de las reuniones del Comité. En la medida de lo posible el Comité se reúne al menos una vez cada trimestre, a propuesta de su presidente.

El Pleno del Comité está presidido por el/la director/a de AESA e integrado con carácter permanente por miembros altamente cualificados de distintos ámbitos de la Navegación Aérea.

La composición actual consta de representantes de:

ENAIRE

FERRONATS

SAERCO

INECO

Asociación de Compañías Españolas de Tránsito Aéreo (ACETA)

Asociación Española de Compañías Aéreas (AECA)

Asociación de Líneas Aéreas (ALA)

Asociación Profesional de Controladores de Tránsito Aéreo (APROCTA)

Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial (COPAC)

Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC)

Representantes de las Direcciones de Seguridad de Aeropuertos y Navegación

Aérea (DSANA) y de Evaluación de la Seguridad y Auditoría Técnica Interna

(DESATI) de AESA

Nota: la Asociación Profesional de Controladores Aéreos de España (APCAE) tras la séptima reunión del pleno ha declinado seguir participando en este Comité.

El Secretario del Comité es nombrado por el/la director/a de AESA de entre los funcionarios adscritos a la Agencia; tiene voz, pero no voto.

El Comité convoca a cada reunión a cuantos asesores considere necesarios para el análisis de algún asunto en particular, siendo estos asesores expertos en la materia a tratar.

Como actividades complementarias al cometido principal del Comité se pretende:

Promover las actuaciones y recomendaciones del Comité dentro y fuera de los organismos representados en el mismo, con el compromiso de todos sus miembros.

Integrarse dentro del grupo de referentes mundiales globalmente considerados en materia de Seguridad de Navegación Aérea.

Impulsar la implantación de los Sistemas de Gestión de la Seguridad (SMS) en los proveedores de servicios y el desarrollo del Programa Estatal de Seguridad Aérea (SSP).

Impulsar la Innovación en materia de Seguridad Aérea.

Las acciones más destacadas realizadas por este Comité desde su constitución son las siguientes:

Creación, en la actualidad, de grupos de trabajo compuestos por profesionales de AESA y expertos cualificados del sector que tratan de solucionar asuntos que afectan a la seguridad aérea.

Implantación SERA (CESNA 8ª reunión)

En aplicación de lo dispuesto en la X reunión del Comité de Expertos en Seguridad de la Navegación Aérea, se ha elaborado la siguiente guía para presentar al sector de la aviación un conjunto de buenas prácticas y recomendaciones en el ámbito de las comunicaciones orales tierra-aire, que pueda servir de base para la elaboración de futuras campañas más específicas dentro de este ámbito: AESA > Gestión de riesgos para la seguridad > Sistema de Notificación de Sucesos (SNS)

Sistema de Notificación de Sucesos (SNS)



[Formularios de notificación de sucesos](#)

[Información pública](#)

[Normativa de referencia](#)

[Memoria anual SNS](#)

[Formulario de solicitud de información](#)