



LÍNEA DE ACTUACIÓN 3.2: REFUERZO DE LAS ORGANIZACIONES DE SUPERVISIÓN Y CONTROL E INVESTIGACIÓN TÉCNICA DE ACCIDENTES

CONTEXTO Y DIAGNÓSTICO

La seguridad operacional (**safety**) está enfocada a obtener unos mayores niveles de seguridad durante la operación.

El MITMA cuenta con organismos que ostentan las competencias de supervisión de la seguridad, como son la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) y la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), la Dirección General de la Marina Mercante junto con las Capitanías Marítimas y Distritos Marítimos situados a lo largo del litoral y la Subdirección General de Inspección de Transporte Terrestre. Para obtener mayores niveles de seguridad en operación es fundamental reforzar los organismos encargados de la misma.

La implantación de los **Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional** en las empresas y Centros Directivos dependientes del MITMA permite desarrollar, sistematizar y monitorizar todos los procesos necesarios para garantizar la seguridad.

Además de lo anterior, es necesario buscar las sinergias que puedan producirse entre los diferentes organismos de supervisión de la seguridad y sus entidades relacionadas. Estas sinergias podrían ser especialmente útiles entre distintos modos de transporte, lo que podría desembocar en una gestión desde una perspectiva integral de la seguridad y un mejor aprovecha-

miento de las experiencias adquiridas por los diferentes modos.

Por esta razón, son ampliamente demandados los **organismos multimodales en el ámbito de la seguridad**, como es el caso de un posible organismo multimodal de investigación de accidentes.

Otra de las principales demandas desde el punto de vista de la seguridad operacional, es el **intercambio de información** relacionada con la seguridad a nivel nacional e internacional. Esto es especialmente importante en el caso del transporte marítimo y aéreo, donde la transmisión e integración de datos, sobre todo a nivel internacional, es clave en la mejora de la seguridad operativa. Establecer mecanismos, protocolos y aplicaciones unívocas y fiables de intercambio de datos en este sentido es fundamental.

Además, dentro de esta línea de actuación son fundamentales las supervisiones e inspecciones de seguridad. Tanto desde el punto de vista de la cualificación de los supervisores e inspectores, como desde el de los procedimientos de inspección, la mejora y actualización debe ser continua, periódica y de acuerdo con los últimos y más exigentes estándares.

Adicionalmente, esta línea de actuación recogerá las medidas en materia de seguridad vial propuestas en colaboración con la Dirección General de Tráfico.

➤ **El objetivo de esta línea de actuación es la mejora del nivel de seguridad operacional (**safety**), tanto desde el punto de vista de los organismos responsables, como del personal de inspecciones, los métodos de inspección y el intercambio de datos.**

MEDIDAS PROPUESTAS

MEDIDA 3.2.1: REFUERZO DE LAS ORGANIZACIONES DE SUPERVISIÓN Y CONTROL E IMPULSO DE MECANISMOS DE COORDINACIÓN EN EL ÁMBITO DE LA SEGURIDAD

Se propone el refuerzo de los recursos humanos y medios de los organismos encargados de la seguridad operacional (como es el caso de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) y la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) en los modos ferroviario y aéreo respectivamente), en todos los modos de transporte, según disponibilidad presupuestaria.

Se propone, también, el impulso de los mecanismos de cooperación entre estos organismos, empresas clave en los diferentes sectores, autoridades nacionales y administraciones implicadas, con el objeto de facilitar la gestión de la seguridad por parte de los organismos anteriores.

MEDIDA 3.2.2: CREACIÓN DE UN ORGANISMO MULTIMODAL DE INVESTIGACIÓN TÉCNICA DE ACCIDENTES EN LOS MODOS DE TRANSPORTE AÉREO, MARÍTIMO Y FERROVIARIO

Se propone la creación, mediante Ley, de una Autoridad Administrativa Independiente Multimodal de Investigación de Accidentes, que realice la investigación técnica en los tres modos de transporte (aéreo, terrestre y marítimo), en sustitución de las tres actuales comisiones de investigaciones técnica de accidentes CIAIAC (aviación), CIAIM (marítimo) y CIAF (ferroviario).

Su creación tiene como fin garantizar la absoluta independencia de los trabajos de investigación, y de adecuarse al nuevo marco normativo (Ley 40/2015 de Régimen Jurídico del Sector Público). El aprovechamiento de las diferentes economías de escala y el hecho de garantizar la independencia orgánica y funcional plena del Organismo en su actuación mejorará la eficiencia y potenciará la investigación técnica de accidentes.

MEDIDA 3.2.3: REFUERZO DE LOS MEDIOS TECNOLÓGICOS DE INSPECCIÓN MARÍTIMA

El refuerzo de los medios tecnológicos de inspección marítima se centrará en mejorar el análisis de deficiencias detectadas durante las inspecciones a buques de bandera española.

Para ello, es necesario el desarrollo informático de aplicaciones y bases de datos, para poder gestionar y analizar el resultado de las inspecciones efectuadas a los buques de bandera española. Se debe hacer un análisis estadístico de miles de datos de inspecciones que se están llevando a cabo en toda España, y clasificar éstos por tipología de buque y por la naturaleza de las deficiencias detectadas. Esta información se trasladaría a los inspectores con instrucciones para insistir en esos puntos en las inspecciones. Asimismo, puede ser necesaria la asistencia por parte de los formadores a cursos de formación tanto nacionales como internacionales.

MEDIDA 3.2.4: MEJORA DE LA CUALIFICACIÓN Y FORMACIÓN DEL PERSONAL DE LAS INSPECCIONES MARÍTIMA Y TERRESTRE

Esta medida propone la mejora de la cualificación y formación en los ámbitos de transporte marítimo y terrestre.

En el modo marítimo, según lo estipulado en la Resolución A.1070 (28) "Código para la implantación de los instrumentos de la OMI (Código III)", se debe dar una formación teórica y práctica a todos y cada uno de los inspectores que realizan labores de inspección y auditoría a los buques y a las Compañías que los gestionan, para que puedan realizar los cometidos que tienen asignados.

Dicha formación teórica se debe impartir tanto en una fase inicial para lograr la cualificación como en una fase posterior, en la que se deben realizar actualizaciones anuales para poder conservar dicha cualificación. Los cursos se imparten tanto de forma presencial como online.

En lo que se refiere a la formación práctica, se deben hacer unas inspecciones acompañados de un inspector ya cualificado. En ocasiones es necesario el traslado del inspector que se va a cualificar o del cualificado a una Capitanía Marítima distinta a la que está destinado.

Esta medida recoge la realización de esa formación teórica y práctica al personal de inspecciones marítimas. La información sobre la formación de cada uno de los inspectores, así como las inspecciones y auditorías que realizan, debe registrarse en una herramienta que permita su gestión y trazabilidad. Por ello, es necesario el desarrollo de una aplicación informática que permita mantener documentada tanto la cualificación de los inspectores como las inspecciones y auditorías que estos realizan. Esta medida también plantea el desarrollo de la citada aplicación y del resto de herramientas necesarias para la formación.

Asimismo, en el modo terrestre, esta medida se ocupará de la formación continua de los Agentes de Inspección en carretera y de los funcionarios de Inspección del MITMA y de las Comunidades Autónomas.

