



SIAT

SINDICATO INDEPENDIENTE
DE LA AGENCIA TRIBUTARIA

INFORMA

Ref.: 1507/2024

VIGILANCIA ADUANERA

PROPUESTAS DE MEDIDAS PREVENTIVAS DE SIAT AL COMITE DE SEGURIDAD Y SALUD INTERCENTROS (CSSI)

- MESA DE NEGOCIACIÓN AEAT-SINDICATOS de Vigilancia Aduanera, en la que se haga un análisis de fondo sobre la esencia del propio V.A. y de la definición de su carácter de profesión eminentemente policial y de riesgo, tanto en el ámbito marítimo como en el ámbito terrestre.
- Auto-adrizado automático en todas las auxiliares.
- Radiocomunicaciones portátiles individuales para todos los intervinientes en un operativo.
- Equipo básico de intervención ergonómico, seguro y fácil de portar.
- Elaboración de un protocolo de actuación para operativos.
- Formación y adiestramiento.

Adjuntamos observaciones remitidas a la Presidenta del Comité de Seguridad y Salud Intercentros (CSSI), en relación con las medidas preventivas que propone el Servicio de Prevención, relacionadas con el accidente mortal ocurrido en 2023.

Información disponible en www.sindicatosiat.com; [Canal SIAT en Telegram](#); [Twitter](#) y en el [BLOG SIAT en la AEAT](#)

¡¡SIAT ES NECESARIO, AHORA MÁS QUE NUNCA!!!

¡Un sindicalismo diferente es posible!



Síguenos en [Telegram](#)
C/ Lérida, 32-34 - 28020 - Madrid
info@sindicatosiat.com



Síguenos en [Twitter](#)
Tel.: 91 583 1245/ 7989
www.sindicatosiat.com



Doña María Isabel Ríos Cid
Subdirectora General RRLL y
Presidenta del CSSI AEAT
C/ Lérida 32-34; 28020; Madrid.
4 de julio de 2024

Apreciada Presidenta:

A través de este escrito te hacemos llegar las observaciones de SIAT al punto 3 del orden del día de la reunión del CSSI, específica para V.A., prevista para el día 27 de junio de 2024, en relación con la Planificación de actuaciones preventivas derivada de la investigación del accidente mortal de 2023. Dicha reunión no se pudo celebrar por falta de quorum motivado por el escenario de conflicto en que fue convocada y al no querer la Agencia Tributaria aplazar su convocatoria.

DISPONIBILIDAD Y RENOVACIÓN DE PLANTILLA PARA LAS TRIPULACIONES DE LOS BOE

El informe de investigación del accidente pone de manifiesto de forma palmaria lo que SIAT ha venido denunciando desde hace tiempo: la pésima gestión de los recursos humanos que hemos sufrido en este servicio, responsabilidad que hay que achacar a la actual dirección de la AEAT, sin proyecto en casi todos los aspectos del presente y futuro de Vigilancia Aduanera, y principalmente por el abandono por parte de la Dirección del Departamento de RRHH de la AEAT a la hora de gestionar la problemática de los funcionarios destinados en la Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera, cualquier problema que planteamos de este personal no se le da solución o tardan años en solucionarse, parece que solucionar los problemas de V.A. no es de sus competencias. Nos remitimos en relación con este tema al estudio que SIAT presentó en escrito a la Directora de la AEAT en fecha 1 de febrero de 2024 (RGE/00209983/2024).

Ha tenido que elaborar un informe el Servicio de Prevención Propio (SPP) para llamar la atención, entre otras cosas, sobre la NATURALEZA Y ESPECIFICIDAD DE LA ACTIVIDAD. De repente, un órgano de la AEAT reconoce por escrito el “marcado carácter policial” y el “máximo riesgo” de la actividad de Vigilancia Aduanera. Habla concretamente de las operaciones marítimas en el seno de los buques de Operaciones Especiales, pero nadie que conozca y se preocupe de las funciones que desempeñan los funcionarios de V.A. puede ignorar que estas son características del trabajo atribuibles a todo el personal de Vigilancia Aduanera. Pues bien, a este respecto debemos recalcar lo ya expresado en otros documentos: HAY QUE TRASCENDER EL ÁMBITO DEL CSSI PARA PONER SOBRE LA MESA DE NEGOCIACIÓN AEAT-SINDICATOS EL MARCADO CARÁCTER POLICIAL, EL MÁXIMO RIESGO EN LAS OPERACIONES, LA ESPECIFICIDAD DE ESTE TRABAJO, etc. Es decir, un análisis global de V.A., tanto en el ámbito marítimo como en ámbito terrestre, dentro de la estructura de la AEAT, y hacer las gestiones en el órgano competente para declarar V.A. profesión de riesgo.

Así mismo, el SPP reclama, dentro del estudio de las causas básicas del accidente, la atención a la “capacitación de la plantilla de los BOE”, y a “disponibilidad y renovación de la plantilla de los BOE”. Poco podemos objetar a estas necesidades. Pero, al calor de estas reflexiones, no podemos sino volver a insistir en lo arriba expuesto: si estas necesidades “básicas” no están atendidas, solamente son responsables los actuales gestores de la AEAT. Y solo hay una solución, la puesta en marcha de una MESA DE NEGOCIACIÓN AEAT-SINDICATOS de Vigilancia Aduanera, en la que se haga un análisis de fondo sobre la esencia del propio V.A., de sus necesidades organizativas, materiales y de la definición de su carácter de profesión eminentemente policial y de riesgo.

OTRAS MEDIDAS PREVENTIVAS QUE PROPONE EL SP DE CARÁCTER TÉCNICO

- Instalación de sistemas auto-adrizado automático en las auxiliares.

Efectivamente, en el balance entre ventajas y perjuicios de cada sistema, entendemos que el autoadrizado automático es el mejor. La puesta en marcha manual exige, en el mejor de los casos, un tiempo que resulta a todas luces clave para minimizar el riesgo de aquellos que han quedado debajo por el vuelco. La posible deriva

posterior de una embarcación adrizada debido al viento y la corriente sería, a nuestro modo de ver, un riesgo más fácil de neutralizar con la intervención de una segunda embarcación auxiliar de apoyo a la operación, cuestión que nos parece clave. Confiar en la disponibilidad física y en la claridad mental tras un accidente de al menos dos operativos para accionar manualmente el equipo es un riesgo que consideramos no hay que correr. Entendemos que esta medida debería hacerse extensible a todas las auxiliares.

- Dotación de sistemas de radiocomunicaciones portátiles individuales. Valorar la posible reconfiguración de los canales de comunicaciones.

Como ya indicamos en otros informes, debe abordarse la cuestión del equipo individual básico en intervenciones desde una perspectiva integral. En este sentido, ya hemos puesto de manifiesto que las comunicaciones son esenciales, tanto en lo estrictamente operativo como en la seguridad. Debe abordarse el estudio del diseño de un equipo individual de radio VHF estanco al agua, portado y operado en manos libres o con la mínima intervención manual, integrado en el equipo (preferentemente en el casco), generalizado para todos los intervinientes en la operación, y en contacto simultáneo con las diversas embarcaciones auxiliares y el patrullero o patrulleros intervinientes. Llama mucho la atención que esto no sea ya la práctica habitual, no solo en los buques de OOEE sino en cualquier patrullero de V.A.

- Revisión y análisis del tiempo de disparo de los chalecos salvavidas y de los sistemas alternativos existentes en el mercado. Determinación de la necesidad de modelos de chalecos específicos para asaltos.

Creemos que la operación automática del chaleco salvavidas es también la elección más adecuada, siguiendo el mismo razonamiento que para la puesta en marcha del sistema de auto-adrizamiento: es preferible no confiar en la operación manual en condiciones físicas y psíquicas y/o emocionales de alto riesgo. Sin embargo, habría de valorarse el uso de unidades con menos reserva de flotabilidad. Tal vez los 275 N se hace algo excesivo en entornos de inmersión vigilado, donde el riesgo de ahogamiento hay que ponerlo en relación con la reducción de capacidad y falta de movimientos que provoca el chaleco inflado, sobre todo a la hora de nadar, subirse de nuevo en la embarcación, salir de un vuelco, etc.

Por otro lado, debe integrarse cualquier decisión en relación con el chaleco salvavidas con el uso simultáneo del chaleco de protección balística, y en general de la conformación de todo el equipo básico de intervención de modo que sea ergonómico, seguro y fácil de portar. SIAT también ha hecho propuestas para que se dote a los chalecos salvavidas de un doble sistema de balizamiento de emergencia a todo el ámbito marítimo: por un lado la activación del sistema VHF AIS, -tal y como actuó de forma automática en el caso que nos ocupa-, con la emisión de señal satelitaria de 406 MHz., al igual que hemos propuesto chalecos de protección balística a todo el personal, asignación de arma corta individual a cada funcionario, ya sea marítimo o terrestre, evaluaciones de los vehículos, etc.

Es importante la formación y el adiestramiento con estos equipos, que debe ser repetida periódicamente.

- Adoptar las medidas necesarias para mejorar la respuesta y apoyo de los BOE en caso de emergencias durante las intervenciones, en especial la reducción de tiempo (p. ej. posibles cambios en el sistema de arriado de las auxiliares, dotación de sistemas de localización de las auxiliares, nivel de dotación de botiquines...) a partir de las posibles conclusiones derivadas de la revisión de las medidas organizativas.

Esta medida junto con otras de tipo organizativo (la número 15 y la número 16), desde SIAT solicitamos que se materialicen a través de un protocolo de actuación para operativos marítimos; en este protocolo se deberían definir una serie de estándares mínimos que se tendrían que cumplir a la hora de realizar un operativo en el mar; es decir, se definirían el número de tripulantes mínimo, así como el personal de reserva, el material mínimo exigible, cómo se ha de realizar la planificación del operativo y su preparación previa con

las tomas de datos necesarias, etc. De forma que no se deje al albedrío de cada Regional o Jefe de Base la realización de estas tareas.

Añadamos aquí que, a nuestro juicio, resulta esencial trabajar en la medida de lo posible, con las dos auxiliares arriadas, una en apoyo de la otra. Así se minimiza el tiempo de intervención en una emergencia como la que nos ocupa. El tiempo de respuesta debe ser mínimo, esa es la clave en casi todas las emergencias, y desde luego en la mar. Si el patrullero nodriza debe quedar a cierta distancia por cuestiones de sigilo en la operación, la segunda auxiliar ya en el agua desde primera hora elimina las demoras provocadas por el arriado (momento clave).

- Definir, diseñar y planificar actividades de adiestramiento destinadas a afianzar una respuesta controlada bajo el agua, en caso de inmersiones forzadas accidentales, considerando en su caso las conclusiones de los análisis sobre el funcionamiento de los chalecos salvavidas y su dotación.

Desde SIAT ya llevamos reivindicando que la formación y el adiestramiento salva vidas, tanto en el CSSI como en la Mesa de Formación; por lo tanto, entendemos que todas las acciones formativas y/o de adiestramiento son muy necesarias y las apoyamos, sin lugar a dudas.

- Determinar cuáles deben ser las condiciones físicas mínimas con las que deben contar los componentes de las tripulaciones de presa y los medios para verificar periódicamente que cuentan con ellas, en los que se debe incluir la realización de exámenes médicos obligatorios.

Desde SIAT entendemos que este tema ha de ser tratado en una mesa específica AEAT-Sindicatos tal y como indicamos en escrito remitido a la Directora de RRHH con fecha 3/7/2024.

- Asegurar un adiestramiento mínimo de los componentes de tripulaciones de presa en las auxiliares de los BOE, en particular de aquellos con menor experiencia o familiarización con las embarcaciones utilizadas en ellos, y las especificidades de las intervenciones que se realizan más frecuentes desde los BOE, teniendo un especial seguimiento el adiestramiento recibido por los técnicos de navegación que deba pilotarlas.

En SIAT no estamos de acuerdo con lo que se expone en el informe al indicar que “Se están realizando ya los cursos de OO.EE., para funcionarios interesados en formar parte de este colectivo, además de aprovechar salidas operativas para el adiestramiento continuado”. Esos cursos se han dado sin pasar por la Mesa de Formación de la AEAT y sin la transparencia y publicidad necesaria, denegándolos sin motivación a personal interesado. Los cursos tienen que ser ofertados de manera universal y publicitados en la oficina virtual de la intranet, además de seguir el cauce habitual de los cursos de la AEAT que no es otro que debatirse en la Mesa de Formación correspondiente. Por otro lado, en relación con las pruebas físicas desde SIAT entendemos que este tema debe ser tratado en una mesa específica AEAT-Sindicatos tal y como indicamos en escrito remitido a la Directora de RRHH con fecha 3/7/2024.

Atentamente,



Manuel Porrás Calva
Secretario General de SIAT

Recibo de presentación

Datos del asiento registral

Número de asiento registral:

Fecha: 04-07-2024

Hora: 13:01:50

Vía de entrada: Internet con certificado electrónico

Datos del trámite

Trámite: B5023 - Presentar recurso o reclamación

Procedimiento: B502 - Recursos y reclamaciones en materia de Recursos Humanos

Asunto: 2024-07-04 CSSI Observaciones SIAT Informe inv accidente VA

Datos del interesado

NIF: G36247179

Nombre / Razón social: SINDICATO INDEPENDIENTE DE LA AGENCIA TRIBUTARIA (S.I.A.T.)

Datos de contacto

Teléfono:

Correo electrónico:

Relación de ficheros anexados

-	Nombre del archivo	Descripción	Tamaño	Algoritmo Huella	Huella electrónica	Código seguro de verificación (CSV)
1	2024-07-04 CSSI Observaciones SIAT Informe inv accidente VA.pdf	2024 07 04 CSSI OBSERVACIONES SIAT INFORME INV ACCIDENTE VA	234,01 KB	SHA-1		

Documento firmado electrónicamente (Ley 40/2015). Autenticidad verificable mediante Código Seguro de Verificación en <https://sede.agenciatributaria.gob.es>.

La emisión de este recibo de presentación no prejuzga la admisión definitiva del escrito si no se ajusta a los requisitos contenidos en el artículo 39 del Real Decreto 203/2021, de 30 de marzo.