



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 24: Iniciativas prioritarias de seguridad operacional de la aviación y navegación aérea

PREVENCIÓN DE LA FATIGA EN EL PERSONAL TÉCNICO Y MECÁNICO AERONÁUTICO PARA LA MEJORA CONTINUA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

[Nota presentada por la Federación Internacional de los Trabajadores en Transportes (ITF)]

RESUMEN

Esta nota de estudio informa sobre la relación existente entre las jornadas con extensas horas de trabajo y períodos mínimos de descanso para el personal técnico aeronáutico y las consecuencias potenciales adversas en la seguridad operacional, destacando la fatiga como un riesgo operacional crítico que afecta directamente la seguridad del mantenimiento aeronáutico. Se examinan los factores humanos, los marcos regulatorios existentes de la OACI y de la OIT, y se demuestra que la reducción de costos mediante jornadas extensas representa una falsa economía que compromete la seguridad operacional. Se presentan recomendaciones dirigidas a los Estados Miembros para fortalecer sus marcos regulatorios, implementar sistemas de gestión de riesgos asociados a la fatiga (FRMS), y fomentar una cultura de seguridad operacional centrada en el bienestar del personal.

Esta es una nota informativa, no se requieren acciones por parte de la Asamblea.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos: <i>Todos los vuelos son seguros y protegidos, El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo y La aviación brinda movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Esta nota, al ser sólo de carácter informativo, no implica repercusiones financieras directas para la OACI.
<i>Referencias:</i>	Anexo 6 — <i>Operación de Aeronaves</i> Anexo 8 — <i>Aeronavegabilidad</i> Anexo 19 — <i>Gestión de la Seguridad Operacional</i> <i>Manual para la supervisión de los enfoques de gestión de la fatiga</i> (Doc 9966) <i>Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación</i> (GASP) (Doc 10004) Directrices de la OIT sobre Sistemas de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo (ILO-OSH 2001) Convenios y declaraciones de la OIT sobre condiciones laborales y prevención de la fatiga Estudios e informes sobre factores humanos y mantenimiento aeronáutico publicados por la OACI

¹ Versiones en español e inglés proporcionadas por la ITF.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) persigue la mejora continua de la seguridad operacional con la aspiración de alcanzar y mantener cero víctimas mortales en operaciones comerciales para 2030 y más allá. El Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) y el Plan Global para la Seguridad Operacional (GASP) son pilares estratégicos en esta dirección. Desde la entrada en vigor del Anexo 19 — Gestión de la Seguridad Operacional a la Convención de Chicago, la gestión de la seguridad operacional se ha consolidado como responsabilidad compartida entre Estados y proveedores de servicio, requiriendo sistemas y procesos que identifiquen, mitiguen y controlen riesgos críticos.

2. DISCUSIÓN

2.1 La seguridad operacional es un estado dinámico donde los riesgos asociados a las actividades de aviación deben reducirse y controlarse a un nivel aceptable. La evolución de la seguridad operacional ha reconocido progresivamente la importancia de los factores humanos, más allá de los aspectos técnicos e institucionales. Los seres humanos están sujetos a variaciones significativas en el rendimiento debido a influencias internas como la fatiga. La efectividad de la gestión de la seguridad operacional depende en gran medida del apoyo y compromiso de la administración superior para crear un entorno laboral que optimice el desempeño humano.

2.2 La fatiga es un peligro que puede llevar a “acciones tomadas o no tomadas” (fallas activas) por el personal de primera línea, como los mecánicos de mantenimiento de aeronaves, que tienen “efectos adversos inmediatos” y pueden “producir resultados perjudiciales”, así como también por el personal que realiza tareas de acción indirecta en el mantenimiento de aeronaves, como los Ingenieros aeronáuticos, ya sea por el análisis y adaptación de complejos documentos técnicos o por el soporte remoto en la resolución de fallas con alta incidencia en la seguridad.

2.3 El desempeño humano óptimo es fundamental para la seguridad operacional, y la fatiga compromete directamente la precisión, la capacidad de toma de decisiones y la conciencia situacional de los técnicos, ingenieros y mecánicos, aumentando la probabilidad de errores en tareas críticas de mantenimiento que pueden ir desde la instalación incorrecta de componentes hasta el incumplimiento de procedimientos o la falta de detección de anomalías, con graves consecuencias para la aeronavegabilidad y la seguridad del vuelo.

2.4 La búsqueda de eficiencia operativa y la reducción de costos, que a menudo se traduce en prolongar las horas de trabajo y reducir los períodos de descanso, es una falacia económica en el contexto de la seguridad operacional. Si bien la inversión en “protección” (medidas de seguridad) tiene un costo, puede mejorar la “producción” al reducir accidentes e incidentes y sus costos conexos.

2.5 Para las organizaciones de mantenimiento, la presión para trabajar horas excesivas con descanso inadecuado para reducir los costos laborales es una falsa economía. Un solo evento catastrófico no solo es devastador en términos de vidas humanas, sino que también puede llevar a la quiebra financiera de una organización y a la erosión de la confianza pública en la seguridad de la aviación.

2.6 El SMS exige un enfoque proactivo para la gestión de riesgos. La identificación de peligros debe ser continua y basarse en datos de diversas fuentes. La OACI subraya la importancia de la toma de decisiones basada en datos (D3M) para asignar recursos de manera efectiva y mejorar el rendimiento de la seguridad operacional. Para ello, es fundamental contar con “datos e información sobre seguridad operacional fiables”.

2.7 El Anexo 19 establece los requisitos para los SMS en los proveedores de servicios, incluyendo los organismos de mantenimiento aprobados. El Manual para la Supervisión de los Enfoques de Gestión de la Fatiga (Doc 9966) proporciona orientación crucial en este ámbito. La implementación de un FRMS adecuado para el personal de mantenimiento se alinea con la meta de la OACI de fortalecer la planificación de la seguridad operacional.

2.8 La Organización Internacional del Trabajo (OIT) ha identificado que “el exceso de horas de trabajo y los períodos inadecuados de descanso y recuperación” son cuestiones cruciales que pueden ser “nocivos para la salud de los trabajadores y aumentan el riesgo de accidentes de trabajo”. Esta declaración, del primer Convenio de la OIT en 1919, refuerza la perspectiva de derecho laboral internacional. También definió en 2011 un estándar internacional sobre los componentes básicos de un SMS a través del documento “ILO-OSH 2001 Guidelines on Occupational Safety and Health Management Systems”, lo que demuestra una alineación conceptual entre la gestión de la seguridad operacional y la salud y seguridad laboral.

2.9 **Se pide a los Estados miembros adoptar las siguientes recomendaciones:**

2.9.1 Los Estados deben desarrollar y hacer cumplir reglamentos prescriptivos que definan límites máximos de horas de trabajo y mínimos de descanso para el personal técnico y mecánico aeronáutico por su implicancia directa con la seguridad operacional, de manera análoga a los existentes para las tripulaciones de vuelo y de cabina. Estos reglamentos deben basarse en principios científicos, conocimientos y experiencia operacional sobre la fatiga.

2.9.2 La legislación nacional debe reconocer explícitamente la fatiga como un riesgo operacional crítico en el mantenimiento aeronáutico y proporcionar el marco legal para su gestión sistemática dentro de los SMS de los organismos de mantenimiento. También deben exigir a los organismos de mantenimiento la implementación de un sistema de gestión de riesgos asociados a la fatiga (FRMS) como parte integral de su SMS.

2.9.3 Hay que asegurar que los inspectores de seguridad operacional estatales estén debidamente capacitados para evaluar la eficacia de los FRMS y los controles de fatiga en los organismos de mantenimiento e implementar programas de instrucción y educación sobre los efectos de la fatiga, sus síntomas y estrategias de mitigación para todo el personal de mantenimiento.

2.9.4 Promover una “cultura positiva de seguridad operacional” estableciendo un entorno de confianza que aliente al personal técnico a notificar incidentes relacionados con la fatiga sin temor a represalias, garantizando la protección de los datos y la información de seguridad operacional y sus fuentes. Fomentar el intercambio de información y mejores prácticas sobre la gestión de la fatiga en el mantenimiento entre los Estados Miembros y la industria, incluyendo a través de los Grupos Regionales de Seguridad Operacional de la Aviación (RASG).

2.9.5 Los Estados deben asegurar que las autoridades de vigilancia de la seguridad operacional y los organismos de mantenimiento cuenten con los recursos financieros y el personal técnico cualificado suficientes para implementar y mantener programas efectivos de gestión de la fatiga.

3. **CONCLUSIÓN**

3.1 La integración efectiva de límites máximos de trabajo y mínimos de descanso, junto con la implementación de sistemas robustos de gestión de la fatiga para el personal técnico y mecánico aeronáutico, es un componente indispensable para el logro de la visión de la OACI de “cero víctimas mortales en las operaciones comerciales”. Al priorizar el bienestar de estos profesionales, los Estados Miembros no solo cumplen con sus obligaciones laborales internacionales, sino que también refuerzan la

seguridad intrínseca del sistema de aviación, mitigan riesgos operacionales y evitan los costos catastróficos asociados a los accidentes. Es fundamental que la comunidad de la aviación reconozca que la inversión en la gestión de la fatiga es una inversión directa en la seguridad, la resiliencia y la sostenibilidad de la aviación civil global.

— FIN —