



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

A35-WP/141
EX/58
15/9/04
Español, francés
e inglés únicamente¹

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 14: Seguridad de la aviación

LOS FACTORES HUMANOS Y LA SEGURIDAD

[Nota presentada por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)]

RESUMEN

Este documento de trabajo defiende que los recursos humanos constituyen un elemento esencial para la consecución de un transporte aéreo seguro. El documento indica que los gobiernos y la industria necesitan llegar a una visión integrada de la relación entre las soluciones tecnológicas a los problemas de la seguridad y el contexto del personal en el que se aplican dichas tecnologías. Ello equivale a una ampliación de los modelos sobre factores humanos –que tan valiosos han demostrado ser en el sector de la prevención de accidentes– al sector de la mejora de la seguridad y de la gestión de riesgos.

La ITF propone un nuevo planteamiento, que tiene como objetivo la mejora de la seguridad mediante la aplicación sistemática de todos los recursos, con inclusión de la dedicación y capacidad del personal que trabaja en la industria.

La 35ª sesión de la Asamblea General de la OACI escuchará propuestas para la mejora de la seguridad de la aviación y para restaurar la confianza de los pasajeros en el transporte aéreo, tras los horribles acontecimientos del 11 de septiembre del 2001 en Estados Unidos.

Si bien un gran número de las sugerencias que se están llevando a la práctica a nivel nacional o que se están proponiendo dentro de la OACI se basan en la aplicación o desarrollo de sistemas o tecnologías preventivas, que deben recibir la mayor consideración posible, la ITF desea indicar que es esencial que, para que dichas soluciones puedan ser eficaces, se deberá asignar también el debido peso a las condiciones en las que dichas tecnologías deben aplicarse.

¹ Las versiones en español, francés e inglés fueron suministradas por la ITF.

En opinión de la ITF, los proveedores de la industria del transporte aéreo y del servicio de las revisiones de seguridad no han sabido proporcionar los recursos humanos requeridos por la seguridad en la aviación civil. Aunque es cierto que la tecnología ha mejorado significativamente la capacidad de dichos servicios para detectar armas, explosivos o dispositivos peligrosos, una deficiencia sistemática ha sido la no inversión en la competencia del personal necesario para operar dichos sistemas y tecnologías. Consideramos como necesario que la OACI haga frente a esta situación a nivel global, a fin de que sea posible volver a conseguir y mantener la confianza en el transporte aéreo.

Lamentablemente, en muchos casos, las condiciones de trabajo, el entorno laboral, la capacidad y confianza del personal encargado de actividades críticas o importantes relacionadas con la seguridad han socavado su capacidad para proporcionar el rendimiento requerido a fin de que dichas tecnologías o sistemas de seguridad puedan ser eficaces. La realidad es que contamos con experiencia directa y diaria de muchas circunstancias en las que la capacidad humana para proporcionar seguridad en la aviación no existe.

Las inspecciones reglamentarias de los servicios de revisión han revelado importantes variaciones en las normas, no solamente entre países o entre aeropuertos, sino también aun en distintos puntos/terminales de un mismo aeropuerto. La propia Secretaría de la OACI, con ocasión de la 33ª Asamblea General, señaló en el documento de trabajo WP/39, párrafo 2.1.4 que el cumplimiento de las disposiciones en vigor del Anexo 17 era “menos que satisfactorio”.

Existe, en particular, una ausencia generalizada de normas mínimas de competencia profesional, con lo cual, en numerosas jurisdicciones, el sector cuenta con menor reglamentación que el personal de seguridad empleado en lugares públicos de recreo.

Se necesita, pues, un planteamiento sistemático por cuanto a la cadena de comunicación y mando, en el que se preste atención a la capacidad de cada persona de la cadena de seguridad para realizar aquello que se exige de ella.

La industria de la aviación cuenta ya con un excelente ejemplo de la integración del rendimiento humano con las tecnologías avanzadas en el desarrollo de un planteamiento de factores humanos en la prevención de accidentes — planteamiento que deberá ser urgentemente aplicado en el sector de la seguridad.

Dicha estrategia debería contar con los siguientes elementos:

- acreditación y concesión de licencias para personal clave que desarrolla actividades importantes o críticas para la seguridad, con inclusión, en particular, de los tripulantes de cabina y personal encargado de las revisiones de seguridad, tal como el personal de mantenimiento, tripulación de cabina de mando y, en determinadas jurisdicciones, los supervisores de descarga. La concesión de licencias ha demostrado ser un medio eficaz para conseguir calidad en los recursos humanos encargados de la prevención de accidentes, por lo que debería aplicarse ahora a la prevención de sucesos relacionados con la seguridad;
- limitación de aquellos factores que socavan el rendimiento humano en funciones críticas o importantes para la seguridad, tales como la fatiga, el volumen inadecuado de trabajo o entornos laborales no conducentes a un buen rendimiento;
- mejora de la capacidad de comunicación para mantener una ininterrumpida cadena de mando en el sector de la seguridad, modelada de acuerdo con las mejoras

conseguidas en la gestión de recursos de tripulación en el sector de la prevención de accidentes;

- medidas para la protección de informantes y mejora de los regímenes de inspección, que proporcionen una función de seguro de la calidad en relación con los factores humanos en este sector;
- ampliación del mecanismo AVSEC, de forma que proporcione asistencia técnica en torno a la mejora de los recursos humanos relacionados con la seguridad; y
- medidas para lograr que, una vez conseguidos, los conocimientos técnicos sobre seguridad se mantengan dentro de la industria.

Un aspecto particularmente crucial es que el personal de quien depende la consecución de un transporte aéreo seguro debe formar parte del proceso de toma de decisiones por parte de los gobiernos y de la industria para identificar y hacer frente a los nuevos riesgos y requisitos de seguridad.

No parece justo que aquellos individuos de quienes se exigirá que apliquen nuevos procedimientos o que operen nuevas tecnologías de seguridad no formen parte del debate. Lamentablemente, esta es la situación en un excesivo número de Estados y empresas.

La provisión eficaz de la seguridad de la aviación depende de que el personal con responsabilidades importantes de seguridad tenga conciencia constante del elemento de seguridad inherente a las funciones de su labor, cosa que no puede lograrse si dicho personal y sus sindicatos no participan activamente en el desarrollo de las funciones de su trabajo. Los gobiernos y la industria también corren peligro de perder la perspectiva y el buen asesoramiento de quienes se espera desempeñen requisitos clave de seguridad del sistema.

También nos hallamos interesados en la consecución de un potente futuro para la aviación civil. Por mediación de la ITF, los sindicatos de la industria de la aviación están dispuestos a contribuir a encontrar una solución para los retos a la seguridad operacional y protección de la aviación a que tenemos que hacer frente.

DECISIÓN DE LA ASAMBLEA:

Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de este documento;
- b) estudiar medios que permitan mejorar los factores humanos de la seguridad; y
- c) expresar su compromiso con el diálogo social y la participación de la ITF en cualquier iniciativa de seguridad que dimane de este 33º período de sesiones.

A35-WP/141
EX/58