La clave es el ser humano

JULIO VALENTÍN SENDÍN DOMÍNGUEZ
Comandante de Aviación

César González Gómez

La constante evolución a la que nos vemos sometidos hace que nunca podamos bajar la guardia ni reducir valores de los parámetros que permiten que todas nuestras actividades diarias, sean o no relacionadas con nuestro trabajo, mantengan un alto grado de seguridad y nos garanticen la obtención del éxito total en su realización.

La velocidad con la que la mayor parte de las cosas que nos rodean cambian nunca podrá ser una excusa tras la cual escondernos y así poder justificar algún tipo de suceso que nos afecte e impida alcanzar los objetivos que nos han sido fijados.

El mundo de la aeronáutica no ha sido una excepción y, por supuesto, no sólo no se ha quedado atrás sino que podemos considerarlo como uno de los mayores impulsores del desarrollo y el progreso de la sociedad actual, bien por sí mismo, bien como vehículo de pruebas y de aplicación de nuevas tecnologías.

La mejor manera de alcanzar el éxito de la misión, evitar la pérdida de vidas y de material, mante-

Ismael Abeytua Vega

niendo alta la moral del personal, se debe basar en la aplicación de una activa política de prevención, sustentada en un buen programa de prevención de accidentes que, apoyándose en cuatro pilares básicos tales como la evaluación de riesgos, el análisis de sucesos, el asesoramiento constante a los jefes y la educación (también llamada instrucción y adiestramiento) del personal, permita a la organización alcanzar con éxito los objetivos marcados.

La prevención se ejerce mediante el respeto a las leyes y normas, la aplicación de la doctrina de seguridad en el trabajo, la disciplina en la ejecución de los procedimientos y la colaboración proactiva de todo el personal con una estructura de seguridad de vuelo que utiliza un sistema de trabajo basado en unos pilares básicos o disciplinas, y que debe ser acorde con los medios de personal, material y económicos de que disponen.

Haciendo un símil, en el mundo de la aeronáutica esta estructura sería un árbol del que salen tres ramas principales que representan al ser humano, a la máquina y al entorno, en las que la organización

vuelca sus esfuerzos para conseguir transformar el desarrollo teórico y conceptual en nuevos sistemas que permitan volar y cumplir las misiones de una manera más eficiente, confortable y sobre todo segura.

Estas tres ramas son las que se ocupan, por un lado, de buscar y estudiar las opciones disponibles con el fin de desarrollar materiales que permitan mejorar las características de los sistemas a los responsables de fabricar cada una de las piezas que componen el complicado sistema que hace que los aviones no sólo vuelen sino que cumplan la misión asignada con totales garantías de éxito; además en otra de esas ramas se ocupan de estudiar la evolución del entorno en el que se mueve el colectivo aeronáutico con el fin de elaborar mapas de situación y de previsión que nos faciliten la toma de decisiones al permitirnos acceder a los distintos modelos de situaciones que se pueden ir produciendo durante el desarrollo de una actividad como la aeronáutica, dentro en un medio tan cambiante como la atmósfera. Por último y no por ello menos importante, no podemos olvidarnos de la rama en la que existen una serie de disciplinas cuyos estudios nos permiten conocer y actuar sobre el elemento más participativo, más delicado, más desconocido y más cambiante, el ser humano, el cual participa activamente en el estudio y desarrollo de todos los procesos relacionados anteriormente. En resumen, si queremos trabajar con seguridad en el mundo de la aeronáutica nos es necesario conocer en profundidad las características de los materiales que se emplean, las del entorno en el que se desarrollan los vuelos y todas las que influyen sobre los seres humanos, presentes en todas las etapas y los procesos que tienen lugar durante el desarrollo de todas las fases y actividades relacionadas con el vuelo.

Como bien sabemos, el ser humano por su naturaleza y presencia, además de ser parte fundamental del sistema, también es el gobernador del mismo, circunstancia esta que introduce en el sistema una posible vulnerabilidad intrínseca que aparece y se manifiesta dentro de un sistema creado por un ser imperfecto y con limitaciones.

Aunque durante mucho tiempo el propio ser humano buscaba las fallas de los sistemas en problemas relacionados con el uso de materiales adecuados y con la falta de un conocimiento completo del entorno y de los cambios rápidos que en él podrían producirse, en la actualidad (desde hace varios décadas) las corrientes de pensamiento asociadas a las ciencias que estudian la complejidad del ser humano (fisiología, psiquiatría, sociología, etc.), han logrado elaborar teorías que permiten situar al ser humano y a sus imperfecciones en el centro del lugar geométrico en el que se estudian las difíciles relaciones que mantienen entre sí los elementos humanos, con los materiales y con el entorno variable que les rodea.

El constante estudio de todas y cada una de las particularidades de los elementos y de los actores que intervienen en las operaciones relacionadas con el vuelo hace que debamos volcar nuestros esfuerzos en el estudio y conocimiento profundo del ser humano y de su interrelación de los demás factores (materiales y entorno) que participan en el desarrollo de las actividades aeronáuticas, sin olvidarnos del estudio de los otros elementos que intervienen en el proceso.

No debería parecer extraño el considerar que, si la razón de ser de las organizaciones civiles y militares dedicadas al vuelo es la de realizar operaciones aéreas o apoyar al éxito de las mismas, siendo la actividad aeronáutica una actividad laboral más, esta debería estar amparada y protegida por las leyes que controlan, supervisan y gobiernan todas las actividades laborales de un país.

Reconociendo la extremada complejidad de todos u cada uno de los elementos que componen las cadenas operacionales de las organizaciones implicadas en realizar las operaciones aéreas, debe ser normal el aceptar que estas organizaciones generen normas, procedimientos y reglamentos propios que

Angel Barreiro Barba

faciliten el uso y conservación de los medios, garanticen la seguridad en las operaciones y respeten en todo momento el espíritu y la finalidad de la ley superior que obliga a todos los elementos laborales de un país.

Además, teniendo en cuenta la gran importancia que tiene el conocimiento del elemento humano y su relación con el trabajo que este realiza, no sería pretencioso concluir que las organizaciones encargadas de llevar a cabo los trabajos relacionados directa o indirectamente con los vuelos, deben esforzarse en conocer en profundidad todos los factores que de manera directa o indirecta actúan y afectan al elemento humano, pieza vital para la consecución del éxito en el trabajo que debe ser realizado.

Por ello este tipo de organizaciones debe focalizar esfuerzos en el estudio y control de las capacidades y aptitudes de todo su personal, teniendo en cuenta que son estos individuos los que poseen la mayor parte de las respuestas a las preguntas que deben ser respondidas a la hora de preparar planes que eviten caer en situaciones de riesgo, o que aporten luz y esclarezcan qué pudo haber ocurrido, a la hora de analizar qué pudo ocasionar un suceso que afectó al desarrollo de las operaciones.

La mejor herramienta de que se dispone actualmente para evitar las situaciones de riesgo o para afrontarlas con las máximas garantías de éxito es la prevención, entendida como "el estudio metódico y sistemático de todos los factores que de una forma directa o indirecta, influyen en los aspectos del Hombre, Material y Entorno que los rodea, a fin de eliminar aquellos riesgos existentes con capacidad potencial de provocar un accidente", siendo la prevención una parte de nuestra labor y una responsabilidad de todos.

La prevención se asienta sobre tres acciones básicas que deben ser practicadas por todos el personal y que son: prever, predecir y preactuar, alcanzando sus objetivos mediante la identificación, evaluación y gestión de todos los riesgos inherentes al desarrollo de las operaciones aéreas en todas sus fases. Este proceso se encamina a la adopción de una serie de medidas que garanticen que el riesgo de las operaciones aéreas y del apoyo y sostenimiento de las mismas es conocido, valorado, controlado y aceptado.

Una organización que esté convencida de que la aplicación de medidas preventivas garantizará la obtención de objetivos tales como la máxima eficacia en sus operaciones y trabajos y la ausencia de pérdidas de vidas humanas y de material, deberá crear dentro de la estructura de su organización una rama con capacidad asesora, en materia de seguridad, hacia las autoridades responsables dentro de cada nivel de la organización, que sea independiente de las ramas operativa y administrativa, pero que aporte a éstas las recomendaciones que considere deben ser implantadas para mejorar la calidad del trabajo asignado, mediante la aplicación de las enseñanzas extraídas del estudio de los sucesos reportados por los propios trabajadores o sucedidos a otras organizaciones del mismo entorno laboral, la continua evaluación de los medios humanos y técnicos de que dispone, la constante instrucción y adiestramiento del personal en todo lo referente a sus labores y puestos de trabajo, y sobre todo, la difusión de todas las informaciones necesarias que permitan un control adecuado y una eliminación o reducción máxima de los riesgos a los que se podrían exponer los trabajadores.

Todo ello serviría para demostrar la decidida implicación tanto de los responsables de la organización como de los trabajadores en conseguir una perfecta comunión en la consecución de los objetivos fijados, a través del seguimiento de los procedimientos de trabajo y en el máximo respeto a las medidas de seguridad y protección del personal

Es responsabilidad de la organización entrenar, educar y concienciar a su personal en la práctica y el desarrollo de estas actividades, para que se sientan aún más integrados en la organización y que llegue a convertirse en algo natural y normal el hecho de colaborar con los encargados de asesorar en materia de seguridad, con el fin de mejorar los medios, métodos y procedimientos de trabajo.

Para ello la organización deberá también esforzarse en generar dentro del ámbito de los trabajadores una sensación y un ambiente de trabajo que facilite el desarrollo de la colaboración a través del principio de lealtad y del principio de confidencialidad, sin olvidar que gracias a la transparencia y al buen uso de las herramientas de que dispone, tanto en prevención dentro de la rama asesora como dentro de la rama administrativa y operativa, está favoreciendo la generación de la tan necesaria atmósfera en la que se puede respirar la cultura de seguridad de vuelo, concepto en el cual se integran todos los demás elementos sin cuya participación no sería posible lograr ningún objetivo en materia de prevención dada la falta de implicación y comunicación entre todas las partes.

Ese ambiente especial que el trabajador siente, podríamos llamarlo "Cultura de Seguridad" y podría ser definida o representada como la actitud o la disposición que todos los trabajadores tienen hacia el respeto a las normas y los procedimientos que se utilizan en sus cometidos, hacia los superiores que coordinan y gestionan los trabajos que se deben realizar y hacia todos los elementos externos que puedan influir en el desarrollo del trabajo, buscando siempre la perfección en el mismo (máxima eficacia), en el convencimiento y conciencia de que, con sus comunicaciones a los responsables de la cadena asesora de cuantas situaciones de riesgo pueden ser eliminadas para evitar accidentes, se aumentan las posibilidades de alcanzar el éxito en la misión y se reducen las posibilidades de que alguien sufra algún daño.

Miguel Hernández Fernández

Para la generación de una buena cultura de seguridad es muy necesario que todo el personal se sienta integrado y protegido por sus superiores a la hora de poder reportar cuantos sucesos o riesgos potenciales considere que pueden afectar a sus cometidos y por ende al trabajo de la organización. En este ámbito de actuación, las jefaturas deberán demostrar con su actuación diaria el alto grado de interés que tienen para ellos todos los comunicados que se elevan desde los usuarios de los sistemas que se emplean, a través de mejoras en los mismos, estudios y modificaciones de los procedimientos y normas de trabajo, aumento de las conferencias de formación del entrenamiento, difusión de futuras modificaciones, concesión de premios o recompensas, etc.

Con independencia de las responsabilidades y funciones propias de la estructura de seguridad de vuelo, todos los elementos orgánicos de una organi-

zación tienen la obligación de conocer y la responsabilidad de aplicar la doctrina de seguridad de vuelo mediante la detección y notificación de las condiciones inseguras que detecten y que afecten o puedan afectar a las operaciones aéreas y la gestión del riesgo. De esta forma, todos y cada uno de sus componentes, cuyo trabajo tenga relación directa con las operaciones aéreas y su apoyo, sentirán que también forman parte de la estructura de seguridad de vuelo.

Por ello una organización que se precie debe partir de la premisa de que es muy importante contar con la colaboración y confianza de todo su personal a fin de que estos puedan informar en todo momento y con toda franqueza sobre lo que realmente ha sucedido o habría podido suceder y que pueda afectar al desarrollo de los vuelos.

Esta colaboración e implicación del personal sólo se consigue cuando el trabajador logra apreciar que, por parte de la organización, se presta especial atención en vigilar que todas las informaciones, que se pongan en conocimiento de la organización a través del sistema de información correspondiente, será tratado con el objetivo final de aplicar nuevas medidas preventivas que eviten la aparición de este o de otros sucesos similares, garantizando además la confidencialidad de los mismos.

La organización encargará a la rama asesora la vigilancia estricta y el control sobre todas las colaboraciones prestadas por los trabajadores para que, de ningún modo estas sean utilizadas ni como herramienta reivindicativa, ni utilizadas para sancionar o coaccionar, sino que sean tenidas en cuenta a la hora de realizar mejoras que permitan alcanzar mayores logros con una menor exposición de los trabajadores a los riesgos.

Se debe tener muy presente que en el momento en que la organización detecte que se está produciendo una mala utilización de la información dentro de la estructura de seguridad de vuelo, ésta deberá actuar con celeridad, consciente de que si la respuesta a este uso no adecuado no es contundente y no se da una difusión inmediata, el perjuicio a la organización y a su credibilidad puede ser muy grande, afectando como mínimo a la participación del personal, pieza clave para la política de prevención.

Una buena política de instrucción y educación, entendida desde el ámbito de la prevención de accidentes, se ejerce a través de toda la estructura de seguridad de vuelo de manera que, por un lado se realiza un plan de formación completa de los miembros de la estructura mediante cursos y seminarios, y por otro se aconseja sobre la posible mejora de los Planes de Instrucción y de Adiestramiento Básico de las tripulaciones aéreas y de todos aquellos proyectos o cursos que sean precisos para el buen uso de los elementos y útiles que sean necesarios para la realización de las operaciones aéreas o de su apoyo y sostenimiento.

Uno de los objetivos de la educación es conseguir la plena integración del concepto seguridad de vuelo en la misión, a través de la concienciación y la motivación del personal. Gracias a la información suministrada durante las diferentes fases de instrucción y entrenamiento del personal en las distintas técnicas y disciplinas que van a tener que dominar en su trabajo diario, se consigue la difusión de legislación y normas, que permiten al personal llevar a cabo sus cometidos, después de un entrenamiento adecuado, a través del exacto cumplimiento de los procedimientos establecidos y del conocimiento de los límites que no se deben traspasar.

A través de una buena educación se consigue la aplicación efectiva de la doctrina de prevención y la total integración de la seguridad de vuelo en el planeamiento, ejecución y análisis de las operaciones aéreas y su apoyo.

Con el fin de mejorar en materia de prevención de accidentes y conseguir una participación plena de todo su personal, todas las organizaciones deben demostrar su total implicación a través de la mejora constante de los elementos asociados a los pilares básicos de la prevención (evaluación, análisis de sucesos, asesoramiento constante y educación), conscientes de que impulsando estas disciplinas se transmitirá un mensaje claro a su personal sobre la importancia que tiene el ser humano en todos estos procesos. •