


ANTONIO SÁNCHEZ-CERVERA

Socio director de ACERVERA Abogados

Accidente laboral 'versus' de aviación

Escribía Ramón J. Sender que "la conciencia del peligro es ya la mitad de la seguridad y de la salvación". Lamentablemente, una gran mayoría de conciudadanos hemos asistido al dantesco espectáculo de un avión que despegó hacia la muerte. La sociedad responde muy emocionalmente ante este tipo de tragedias colectivas. Y, ¿cómo reacciona ante el suceso trágico cuando es individual? Generalmente, pasa inadvertido a pesar de que en el cómputo anual de nuestro país, los accidentes laborales, por ejemplo, sumen un número de muertes muy superior al accidente del vuelo JKK 5022 de Spanair.

Si nos desprendemos de la noción atávica que tenemos del accidente –tarde o temprano se tiene que producir–, todo accidente es imprevisto, no imprevisible. Quiere ello decir, que los accidentes tienen sus causas y sus previsiones de riesgo. En tal sentido, hoy sabemos que los accidentes de aviación ocurren en un tanto por ciento muy elevado en las operaciones de aterrizaje, siendo mínimos en tierra o en ruta y bastante inferior al despegar que al aterrizar –más de un 60% son por fallos humanos–. Hay otras tan o más importantes que las que acabamos de indicar.

Bien es cierto que en todos los accidentes se suelen dar una concatenación de causas. Raramente, se producen por un hecho aislado sino por un cúmulo de circunstancias, no siendo menos importantes en la aviación las que afectan a la planificación de la compañía por lo que respecta al número y la calidad de sus recursos que impidan su caos operativo y lo que nosotros denominamos, desde una visión del derecho laboral y de empresa, "la presión de rentabilidad económica sobre la línea de mando de la empresa".

Los accidentes no son casuales sino que se causan, pueden evitar, de ahí la importancia que se estudien –diferenciándolas–, sus causas básicas e inmediatas. Es fundamental descubrir investigando por qué tal o cual operación no se ha realizado convenientemente y con el tiempo requerido –bien por ganar tiempo, bien porque era más costoso...–. Si sólo se actúa sobre la causa inmediata y no se localizan y eliminan las causas básicas, los accidentes volverán a producirse. Otro aspecto que nos parece esencial es el de las inspecciones y los certificados de seguridad, tanto de los que hacen referencia a la autenticación de la seguridad de los equipos y de los aviones como de la fiabilidad de las revisiones, chequeos y exámenes –protocolos de seguridad–.

Desde nuestra experiencia profesional en la investigación y análisis de accidentes mortales laborales, tenemos la certeza de que para que una inspección de seguridad, en general, sea eficaz en evitación del accidente, es primordial que dure el tiempo necesario para que alcancemos el control del riesgo, al tiempo que se examinan la adecuación de medios y recursos. No se trata de rellenar *check-list* procedimentales sino de garantizar que se alcanza el nivel óptimo de seguridad, lo que necesariamente pasa por reforzar las medidas técnicas y de mantenimiento –preventivo y correctivo– y también de las que afectan a la preparación de las personas y sus condiciones de trabajo. Si una empresa no asume una planificación organizativa y preventiva eficaz de recursos humanos, materiales y técnicos, podrá pasar una y cien inspecciones de seguridad, rutinarias o no, podrá pasar un tiempo y hasta años sin un accidente, pero siempre se encontrará al borde de un precipicio que le abocará al accidente.

Ahora, han muerto por accidente de trabajo 9 profesionales de la aviación. Es hora de llevar a cabo con rigor una política preventiva de los accidentes cuyo eje central ha de ser el plan de prevención de la empresa asumido por sus propietarios y toda la cadena de mando. Por ello, la investigación de la tragedia de Barajas debiera concluir con un informe contundente de las causas que contemple el historial de vuelo de la tripulación y sus jornadas laborales, el mantenimiento preventivo y correctivo de la aeronave, el sistema de mantenimiento de la compañía –número de profesionales, el tipo de contratos de trabajo, la cualificación profesional, duración y alcance de las revisiones y la vigencia y actualización técnica del mantenimiento– y las inspecciones oficiales de la administración y, fundamentalmente, la duración y profundidad de las mismas.