

EL MUNDO

TRIBUNA LIBRE

El por qué de los accidentes de trabajo versus los accidentes de aviación

ANTONIO SÁNCHEZ-CERVERA

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 recientemente 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 como inadvertido a pesar de que en el cómputo anual de nuestro país, los accidentes laborales, por ejemplo, sumen un número de muertes, exagerada y obscenamente, 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 pero no es 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. Las causas de los mismos vienen determinadas en un porcentaje superior al 60% por errores de los pilotos y errores humanos y en un veintitantos por cien por fallos mecánicos, siendo muy inferiores a causa de la meteorología o el sabotaje. Estas son las causas medidas por los profesionales de la aviación, pero hay otras tan o más importantes que las que acabamos de indicar.

Bien es cierto que todos los accidentes, máxime en los de aviación, se suelen dar una concatenación de causas o una secuencia de fallos. 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”. ¿Hasta qué punto un comandante de una aeronave de una compañía inmersa en un proceso de déficit económico y de regulación de empleo puede decidir, libremente y con la suficiente autonomía, el cambio de un avión por otro?



Los accidentes no son casuales sino que se causan, se pueden evitar, de ahí la importancia que se estudien, diferenciándolas, las causas básicas y las causas inmediatas de los accidentes. Si yo, por ejemplo, no uso una prenda de protección -causa inmediata- es probable que me accidente. Si yo no utilizo una prenda de protección porque me resulta incómoda- causa básica- también es posible que tenga un accidente.

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. Hay que significar que las causas básicas se relacionan directamente con los factores personales -capacidad, motivación, ahorro de tiempo- y del trabajo -normas de trabajo insuficientes, mantenimiento inadecuado de máquinas y aparatos, etc.-.

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 que tenga que durar para que alcancemos el control del riesgo, al tiempo que se examinan la adecuación de medios y recursos. No se trata de rellenar formalmente meros documentos o check-list procedimentales que ahorran tiempos preciosos para la rentabilidad económica de la empresa sino de garantizar que se alcanza el óptimo de seguridad, lo que necesariamente pasa por el reforzamiento de las medidas técnicas y de mantenimiento -preventivo y correctivo- y también de aquellas que afectan a la preparación de las personas y sus condiciones de trabajo. No olvidemos que en el mantenimiento de las instalaciones y equipos de trabajo - máquinas, aparatos, instrumentos- es preciso no ahorrar en gastos y llevarlos a cabo durante el tiempo necesario y con la profundidad requerida de tal forma que no se produzcan deficiencias en el servicio de mantenimiento que, aunque disminuyan costes empresariales, originan la aparición de causas básicas de los posibles accidentes. Si una empresa, su consejo de administración, no asume una planificación organizativa y preventiva eficaz e idónea 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 de generarse una simultaneidad de circunstancias, le abocará a su caída irremediable: el accidente. Por eso, muchas veces, las preguntas correctas serían las siguientes: ¿cómo es posible que no haya más accidentes? ¿cómo salen los aviones y no hay más accidentes?



Ahora, han muerto por accidente de trabajo 9 profesionales de la aviación -dos pilotos y siete tripulantes auxiliares de cabina- y algunos otros trabajadores en el llamado accidente en itinere y/o en misión, amén de los demás pasajeros que simplemente viajaban. Es hora de plantearse y llevar a cabo con rigor toda una política preventiva de los accidentes cuyo eje central ha de ser el Plan de prevención de la empresa liderado y asumido por sus titulares y por todos aquellos que en la compañía tienen el poder o la capacidad de decisión sobre comportamientos ajenos. Como consecuencia, en la investigación de la tragedia de Barajas debiera seguirse una línea nítida de análisis y verificación de las causas de la catástrofe que contemple:

La recopilación de datos (técnicos, meteorológicos, de tránsito aéreo, de restos del avión, cajas negras, etc.).

El peritaje e investigación de los datos recopilados, examinando escrupulosamente el historial de vuelo de la tripulación y sus jornadas laborales, el historial de los motores y sus sistemas, revisiones, factores humanos.

El análisis exhaustivo del mantenimiento preventivo y correctivo de la aeronave y el sistema y programa y la operativa del servicio 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).

La adecuación del número de aviones de la compañía que operan, el número de vuelos y el número de pilotos operativos.

Las inspecciones oficiales de la administración y la duración y profundidad de las mismas en lo tocante al funcionamiento de los aviones, incidiendo en el avión siniestrado, y en relación al número de aviones que vuelan y sus tripulantes.

Centrémonos en estas cuestiones del todo fundamentales y dejemos los aspectos formales - sustitución del código de vuelo o ruta- que, aunque no son baladí, no van a resolver que no se produzcan otras tragedias similares.

Antonio Sánchez-Cervera es inspector de trabajo excedente y director de la consultora ACERVERA Abogados, especializada en riesgos. Entre otros títulos ha escrito el libro *Obligaciones del empresario frente a los riesgos laborales*.



AVISO LEGAL

Queda expresamente prohibidos al Usuario la reproducción, transformación, distribución, comunicación pública, puesta a disposición, extracción, reutilización, reenvío o la utilización de cualquier naturaleza, por cualquier medio o procedimiento, de este contenido, salvo en los casos en que esté legalmente permitido o sea autorizado por el titular de los correspondientes derechos.

El Usuario podrá visualizar y obtener una copia privada temporal de los Contenidos para su exclusivo uso personal y privado en sus sistemas informáticos (software y hardware), siempre que no sea con la finalidad de desarrollar actividades de carácter comercial o profesional.

