

DESPEGUES Y ATERRIZAJES

Fatiga: un asunto de alta prioridad

La importancia que se le ha dado a los factores humanos en la aviación en las últimas décadas deriva del análisis de los accidentes aéreos que, como se sabe, se hacen con todo rigor, no buscando culpables, sino factores contribuyentes y elementos críticos que sirvan de base a recomendaciones que todas las aerolíneas serias del mundo adoptan, para que en el futuro las condiciones de un accidente no vuelvan a repetirse.



ROSARIO AVILÉS
raviles_2@prodigy.net.mx
twitter: @charoaviles

Todo ello se hace para seguridad de los viajeros, pues la aviación no sería lo que hoy es sin el factor seguridad.

Para tratar el tema de la fatiga, así como la capacidad psicofísica de las tripulaciones y del personal técnico aeronáutico, en estos días se lleva a cabo el XIII Seminario Regional OACI/ASPA sobre las tendencias en el factor humano.

La Organización de Aviación Civil (OACI) y la Asociación Sindical de Pilotos Aviadores (ASPA) han trabajado de la mano en estos temas de seguridad operacional desde hace muchos años y esta alianza ha resultado sumamente benéfica no sólo para las tripulaciones, sino para toda la industria.

En esta ocasión se están tratando temas relativos a la fatiga de vuelo y a los programas de monitoreo activo de vuelo y participan pilotos de otros países para, entre otras cosas, impulsar políticas públicas que ayuden a salvaguardar la seguridad de las operaciones aéreas.

En el tema de fatiga, es importante mencionar que en México se publicó en mayo del 2014 el proyecto de Norma Oficial Mexicana Proy-117-SCT3-2013 y se tenían 60 días para recibir las observaciones por parte de los actores interesados. No obstante, algo pasó y al parecer se atoró el proyecto en la Cofemé (esas siglas aluden a la "Mejora Regulatoria") y desde entonces no ha podido ser publicada.

Lo importante es la obligación de las empresas para tener entre sus procedimientos el Sistema de Gestión de Riesgos Asociados a la Fatiga (FRMS por sus siglas en inglés) y que el propio gobierno, es decir, la Dirección General de Aeronáutica Civil tenga activo el Sistema de Seguridad Operacional (SSP) con objeto de estar siempre vigilando el cumplimiento de la norma (¡publicada!) y que las aerolíneas incorporen todas las actividades que requiere tener un sistema de esta naturaleza, incluida la obligación de registrar tiempos de vuelo, jornadas de servicio, horarios de descanso para la tripulación de vuelo y de cabina.

Otro factor se relaciona con la capacitación constante del personal técnico aeronáutico para no exceder los periodos de trabajo, obviamente con la corresponsabilidad de la empresa de no exigirlos,



Fecha 01.07.2015	Sección Negocios	Página 26
----------------------------	----------------------------	---------------------

para que éste no sea un factor de riesgo que ponga en peligro a las **operaciones**.

Así como es indispensable que las **aerolíneas** tengan este sistema incorporado, es vital que las autoridades lo vigilen constantemente. Y no sólo hablamos de los tripulantes de aeronaves, sino de el personal técnico como despachadores, mecánicos y controladores de vuelo. En este caso es urgente que se tomen medidas para que los planes de educación permitan tener más controladores, pues se dijo ayer mismo que cada año se requieren al menos 30 nuevos controladores para cubrir las plazas de los jubilados.

Por otro lado, es muy importante que las empresas aéreas revisen sus prácticas corporativas. A la fatiga de vuelo se puede unir la presión laboral exacerbada que afecta gravemente a la capacidad psicofísica del personal técnico aeronáutico. Y no olvidemos que todos —pasajeros y tripulantes— somos seres humanos y vamos en el mismo avión.

Lo oí en 123.45: Además, se debe investigar y hacer justicia en el caso de Mexicana de Aviación: anular las irregularidades, castigar a los responsables y resarcirle a los trabajadores su patrimonio ■