



Contradicciones que afectan a la seguridad operacional

El sector aéreo presenta en ocasiones contradicciones y peculiaridades que afectan a las distintas disciplinas de la profesión de piloto y a la propia seguridad de las operaciones.

Año tras año, la aviación de transporte de pasajeros arroja unas cifras en constante crecimiento, con récords de operaciones y usuarios. Solo en nuestro país entre enero y julio, se superaron los 176 millones de pasajeros, un 10,6% más que en el mismo período de 2023, mientras el gestor del espacio aéreo gestionó más de 1,3 millones de vuelos en los primeros siete meses, el 8,5% más que el año anterior.

En paralelo, los accidentes aéreos se han contenido. En 2023 se produjeron 37 millones de movimientos de aeronaves a nivel mundial (reactores y turbohélices), un aumento del 17% respecto al año anterior, y los accidentes registrados dejaron un reducido número de víctimas mortales.

A pesar de estos datos, no podemos pensar que la seguridad está garantizada ni bajar el listón respecto al pilar esencial de la industria aérea: El continuo progreso y dedicación para ofrecer certidumbre a los usuarios sobre la seguridad de sus vuelos. Sin embargo, esta industria que acumula cifras de crecimiento récord, está considerando cambios de modelo de negocio que afectarían clara y directamente a la seguridad de las operaciones aéreas y que generan incertidumbre e inquietud a profesionales y usuarios.

La posibilidad de que los vuelos de transporte de pasajeros estén gestionados por un solo piloto en cabina es una propuesta desafortunada. Apostar en exceso por la tecnología y priorizar determinados y muy concretos beneficios financieros o de otro tipo implica serios riesgos que no se pueden minimizar ni obviar y que no son aceptables. Se debe buscar el aumento de los beneficios del negocio de otra forma.

Mientras una parte de la industria aeronáutica se plantea el escenario de volar con un solo piloto, en los trabajos aéreos hay un claro déficit de profesionales y un problema de relevo generacional que año tras año aumenta. Esta falta de pilotos en actividades como SAR, y sobre todo LCI, tiene una explicación y a nadie debe sorprenderle: las exigencias y condiciones del sector han empeorado

progresivamente y la vocación compensa cada vez menos un entorno profesional plagado de dificultades que lejos de resolverse no cesan de crecer. La sensación de orfandad y dejación es cada vez mayor.

El COPAC lleva años advirtiendo de esta deriva tanto a los operadores como a la autoridad aeronáutica y, aunque son muchos los factores que entran en juego, ni unos ni otros están actuando con la seriedad y visión que requiere un problema que a medio plazo va a ser insostenible.

El episodio más reciente ha sido la regulación FTL para LCI y SAR, en desarrollo desde hace dos años a través de un grupo de trabajo gestionado por AESA en el que participa el COPAC con expertos en limitación de tiempos de vuelo y fatiga en las tripulaciones. El malestar de este colegio profesional ha ido en aumento por la falta de rigor científico y visión operacional hasta, finalmente, recibir un borrador de regulación inaceptable que no cumple los mínimos requisitos que debe tener una norma efectiva de prevención y gestión de fatiga.

La regulación de toda actividad establece el marco de actuación de la misma. Con el borrador propuesto por AESA se producirán episodios de fatiga aguda y crónica que contribuirán a futuros incidentes y accidentes. Como ya se ha comprobado y aceptado a nivel global, los accidentes son sistémicos y es en algunos despachos donde se siembra el germen de la pérdida de vidas en el entorno operacional tiempo después. En definitiva, como resultado de este tipo de actuaciones, el sector de trabajos aéreos es cada vez menos atractivo para profesionales cualificados que requieren unas condiciones de trabajo dignas y seguras. La solución debe ser atraer el talento y las vocaciones en lugar de desincentivarlas intentando cuadrar la falta de imaginación e inversiones a costa de los profesionales.

Frente a las contradicciones que plantean los intereses de la industria o las autoridades aeronáuticas, coincidentes demasiado a menudo, como ya ha sido puesto de manifiesto en altas instancias de otros países, seguimos trabajando cada día para trasladar el criterio de los pilotos desde la independencia, el rigor y la profesionalidad.

Carlos San José, decano del COPAC