

# ¿QUIERES QUE TE CUENTE UN SECRETO?

José Amancio LABANDEIRA ALCÁNTARA



*Los factores crecientes de riesgo requieren de un enfoque más completo para la administración de estos riesgos que lo que nuestra riqueza y aislamiento nos han permitido en el pasado.*

Jerome Lederer.

## Introducción



N secreto sí, y hablo bien, ya que todas las acciones de seguridad de vuelo están catalogadas como secreto (1). Con este artículo quiero exponer unas reflexiones que pretenden dar a conocer los aspectos en los que se trabaja en seguridad de vuelo, idea que me surgió a raíz de que el pasado día 30 de abril el Consejo de Ministros acordó la desclasificación del informe de seguridad de vuelo sobre el trágico accidente aéreo ocurrido en Talavera la Real (Badajoz) el pasado 2 de noviembre de 2012, donde falleció el piloto instructor y un alférez alumno quedó malherido durante la realización de un vuelo de instrucción. La decisión tomada en el Consejo de Ministros viene motivada, a petición del juez togado militar núm. 12 (2), por la creencia de que la investigación llevada a cabo por seguridad de vuelo, paralela a la investigación de la Comisión para la Investigación Técnica de Accidentes de Aeronaves Militares (CITAAM), podría albergar información crucial para esclarecer las responsa-

---

(1) Acuerdo del Consejo de Ministros 28 de noviembre de 1986 por el que se clasifican determinados asuntos y materias con arreglo a la Ley de Secretos Oficiales, ampliado en materias de seguridad de vuelo por acuerdo de Consejo de Ministros 29 de marzo de 1994.

(2) Petición cursada en contra de la opinión del abogado del Estado y del fiscal militar.

bilidades en dicho accidente. No es la primera vez que se levanta el secreto del informe de seguridad de vuelo en un accidente de una aeronave militar, ya que había ocurrido anteriormente en el de un helicóptero de las FAMET, sucedido el 16 agosto de 2005 en Afganistán.

## La seguridad en vuelo

Ante un accidente de aeronaves militares, ¿quién realiza la investigación y qué papel desempeña la seguridad de vuelo en todo el proceso?

Cuando ocurre un accidente de una aeronave militar, la investigación se realiza por un juez de instrucción, ya sea togado militar o civil, según las circunstancias en las que se haya producido el suceso. El juez en su investigación se apoyará en informes técnicos para esclarecer las causas por las que el accidente ocurrió. Al ser de aeronaves militares, la CITAAM lo investigará, y sus conclusiones suelen ser utilizadas por el juez para esclarecer las responsabilidades que correspondan. Paralelamente se realizará una investigación de seguridad de vuelo, pero con la diferencia respecto a la investigación de la CITAAM de que aquella tiene la única intención de sacar lecciones aprendidas para evitar sucesos posteriores.

¿Pero entonces, qué es la seguridad de vuelo? La seguridad de vuelo es un sistema de asesoramiento orgánico del mando, que tiene como misión principal la prevención de accidentes aéreos para potenciar al máximo la capacidad operativa de las unidades aéreas, evitando la pérdida de vidas humanas y de material. Con ello se busca lograr el nivel de «cero accidentes», al tiempo que se cumple la misión con eficacia. Pero, ¿cómo lograr ese objetivo de cero accidentes? Pues teniendo en cuenta que:

- Todo accidente es previsible y, por tanto, evitable: casi todas las causas potenciales de producir daños personales o materiales están bajo control humano, son susceptibles de ser conocidas y, consecuentemente, pueden y deben ser controladas o eliminadas.  
Todo accidente es probablemente repetición de otros similares, cuyas causas, en la mayor parte de los casos, pueden y deben prevenirse.
- La seguridad de vuelo es parte integrante de la misión: la identificación de los factores de peligro asociados a la misión, su valoración y el control del riesgo asociado, mediante la aplicación de medidas correctoras para eliminarlo o reducirlo, convierten la seguridad de vuelo en parte integrante de las operaciones aéreas militares en todas sus fases, desde el planeamiento al análisis de los resultados, pasando por la ejecución.
- Extraer lecciones aprendidas: para poder desarrollar eficazmente la labor de prevención se necesita disponer de información fiable relativa

a las situaciones de riesgo, incidentes y accidentes ocurridos, de forma que se puedan extraer enseñanzas y evitar que se desencadene un accidente o se repitan las causas que provocaron uno anterior.

## **La discreción en la seguridad de vuelo**

¿Por qué entonces son secretas las acciones de seguridad de vuelo? La razón la encontramos en el día a día de las unidades, ya que se ha visto que la manera más eficaz de que el personal encargado de la seguridad de vuelo esté puesto al día de los sucesos e incidentes que ocurren es a través de las confesiones de los propios usuarios, las cuales se fomentan con el anonimato. Aquí creo que es importante recordar, una vez más, que la única intención de la seguridad de vuelo es la seguridad del material y del personal, no la búsqueda de responsables. Se trata, pues, de contar con la confianza y la colaboración del personal para que comunique dicha información, en el entendimiento de que una situación de riesgo/incidente que no se comunica es, simplemente, una situación de riesgo/incidente que no ha ocurrido y, por tanto, de la que no se podrá aprender absolutamente nada. Esto mismo es aplicable a la información que se vierte en los estudios de accidentes que realiza la organización de seguridad de vuelo para evitar que se repitan en un futuro, ya que pueden existir numerosos aspectos, aunque no sean causas directas del mismo, de cuyo análisis también se pueden extraer enseñanzas.

## **Conclusiones**

Aun no queriendo sentar cátedra sobre lo tratado, sí me gustaría recalcar las ideas principales de lo expuesto a modo de conclusiones:

- La CITAAM es el organismo encargado de dilucidar cuáles son las causas directas que provocan un accidente.
- La seguridad de vuelo trabaja en la prevención de accidentes y, cuando estos ocurren, realiza una investigación paralela a la judicial y a la de la CITAAM, cuyas conclusiones buscan evitar que se produzcan accidentes/incidentes por causas iguales o semejantes.
- La principal fuente para identificar los peligros somos las personas, de manera que nuestra confianza en el sistema contribuye de forma activa a reducir, cuando no a evitar, los accidentes y, en el caso de materializarse, a permitir disponer de una sólida base para su investigación y para la extracción de lecciones aprendidas.

