

El gran reto de la reactivación

27 de abril de 2021



División de Seguridad

Tras el desconcierto inicial que genera una gran parada en un mundo diseñado para no detenerse nunca, muchas organizaciones, supervisores y reguladores trabajamos para asumir **el gran reto de la reactivación** en el que todos los profesionales de ENAIRe tendremos que readaptarnos en paralelo a la recuperación.

Desde los primeros momentos de la pandemia, todas las organizaciones con actividad en el transporte aéreo identificaron el **riesgo común**, el descenso en los niveles de exposición a la actividad de primera línea y su posible **efecto negativo en el ámbito competencial**.



EASA publicó en octubre del 2020 el informe de seguridad "Safety Issue Report – Skills and Knowledge Degradation due to Lack of Recent Practice" (Degradación de habilidades y conocimientos por falta de práctica reciente")

<https://www.easa.europa.eu/community/topics/skills-and-knowledge-degradation>

En esta situación es más probable que se produzcan errores o actuaciones del personal de primera línea, como pilotos, controladores aéreos o ATSEPs, que afecten a la operación. Estas actuaciones con efectos indeseados, llamados comúnmente errores, son una consecuencia natural de nuestra actividad humana, más aun en este contexto. Por ello, entre todos, debemos tejer una tupida red que permita capturarlos, confinarlos y mitigarlos, evitando que tengan una afección a la seguridad.

¿Hay realmente una degradación competencial?

No existen precedentes similares en la literatura científica que aborden los efectos

a nivel socio-económico global de una situación como la actual en el **desempeño del componente central** de un sistema tan complejo como el transporte aéreo, **el ser humano**. Sin embargo, la actividad en este campo durante el último año ha sido frenética para valorar si realmente existe una pérdida de competencia y qué aspectos de la misma se verían más afectados, así como tratar de identificar **estrategias organizacionales y personales** que permitan mitigar los posibles efectos negativos. Estas estrategias serán clave para una recuperación segura de la actividad aeronáutica.

Los pocos estudios existentes (Dr. Nathan Vink, 2020) en este ámbito se centran en los **efectos de la baja actividad** de primera línea en el ámbito militar y en el marino, que han evidenciado un "desvanecimiento" de las habilidades (calificativo más apropiado que "degradación") que tarda entre 3 y 18 meses en producirse, donde no todas las dimensiones competenciales se ven afectadas de igual manera.

¿Se produce por igual en todos los aspectos de la competencia?

No, existe una **relación directa entre el nivel de automatización de una tarea y su robustez frente al transcurso del tiempo**. El efecto es análogo al que se produce cuando alguien vuelve a esquiar después de un año, la *teoría* la conoce y recuerda en gran medida, pero cuesta ponerla en práctica, ya que requiere de distintos tipos de memoria y procesos generales (inferencia, toma de decisiones, control atencional...).

El modelo competencial más extendido en aviación desglosa la competencia en **tres aspectos** fundamentales: **conocimientos** (incorporan tanto memoria procedimental como episódica, nuestras experiencias), **habilidades** (modo en que ponemos en práctica nuestros conocimientos) y **actitudes** (componente más emocional que dirige la motivación intrínseca hacia la tarea). Todo ello está sujeto a mecanismos neurales de **degradación de la memoria**.

En general, lo más robusto frente a la degradación es el **conocimiento más interconectado**, el que ha pasado por un proceso intenso o más largo de elaboración interna. Por el contrario, en procedimientos especialmente **largos o complejos**, es más probable que olvidemos determinados pasos o condiciones necesarias para la aplicación de una tarea. Además, la **experiencia previa** otorga a las personas más veteranas reglas generales más eficaces y adaptadas a la realidad operativa.

La **dimensión emocional** también puede tener un efecto sobre la competencia. Las preocupaciones, estrés, nuevos hábitos de protección o la "fatiga pandémica" pueden **alterar la confianza** de los profesionales hacia dos extremos: la falta de confianza y la sobreconfianza. Es importante modular, tanto a nivel personal como en el seno de los equipos unos niveles adecuados de confianza, en especial con respecto a las **nuevas incorporaciones**.

Los procesos más transversales como el control atencional y la toma de decisiones también pueden resultar afectados:

- Nos cuesta más trabajo cambiar el foco de atención.
- Somos más vulnerables al efecto de captura atencional.
- El horizonte de planificación temporal que se ve reducido.
- La cantidad de información tomada en cuenta para la toma de decisiones tiende a ser menor y más imprecisa.

El Servicio de Tránsito Aéreo (ATS), la red de seguridad de los pilotos

La **falta de práctica reciente** es un problema transversal para **todos los colectivos**. El *skill fading* de pilotos podría conllevar mayor tiempo de respuesta a instrucciones, menor capacidad de atención a comunicaciones, maniobras y velocidades más conservativas, mayor ocupación de pista, etc, **tu papel es clave para mejorar la seguridad**.



Desde el lado de tierra podemos contribuir a **facilitar la labor de los pilotos**:

- con una cadencia más reducida en **comunicaciones**
- menor cantidad de **bloques de información**,
- prestando especial atención a las **colaciones incorrectas** (e insistiendo en corregirlas)
- evitando situaciones como **transferencias tempranas, descensos** a muy alta velocidad o recortes que puedan ocasionar aproximaciones no estabilizadas y maniobras de "motor y al aire".

La generosidad en el ámbito ATC es fundamental para afrontar esta situación, pide u ofrece ayuda siempre que lo consideres necesario.

Estrategias extraídas del *TRM* para un servicio ATS más seguro:

- **Evitar asumir** (factor presente en gran cantidad de incidentes de seguridad).
- **Autoobservación** de tu nivel de alerta, y el de tus compañeros.
- Tendencia hacia el "**control defensivo**".
- **Gestión** adecuada de tu **carga de trabajo** (demorando o delegando tareas).
- Identificación de **sesgos cognitivos**, como el de continuidad de plan y el de expectativa.
- Mentalidad de "**cazar el error**".
- **Bajar el ritmo** cuando sea necesario.
- Ampliar el horizonte temporal de **planificación**.
- Utilizar de **estrategias de equipo** (procesos estructurados de toma de decisiones, comunicar y verbalizar acciones e intenciones, romper barreras de comunicación con los compañeros...).