



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 24: Iniciativas prioritarias de seguridad operacional de la aviación y navegación aérea

MEJORAR LA SEGURIDAD OPERACIONAL Y EL DESEMPEÑO MEDIANTE
PROGRAMAS DE APOYO ENTRE PARES (PSP) PARA TITULARES DE
LICENCIAS DE AVIACIÓN

(Nota presentada por Australia y el Canadá)

RESUMEN	
Los programas de apoyo entre pares (PSP) existen desde hace muchos años en el sector de la aviación como una medida de bienestar y las personas titulares de licencias de aviación los han aceptado como una parte importante y valiosa de su entorno operacional. También se reconoce que el éxito de los PSP en su contribución al bienestar de titulares de licencias de aviación tiene un efecto positivo en su desempeño seguro y eficaz, tengan o no afecciones médicas que puedan afectar a la seguridad operacional. Para poder incluir los beneficios de los PSP dentro de los sistemas de gestión de la seguridad aeromédica y la seguridad operacional de la aviación, los PSP deben elaborarse e implantarse de manera normalizada. Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a: a) tomar nota de la función que los PSP desempeñan en los sistemas de gestión de la seguridad aeromédica y la seguridad operacional de la aviación; b) alentar a la OACI a publicar textos de orientación para el diseño y la implantación de PSP dentro de los procesos de evaluación médica y del sistema de gestión de la seguridad operacional; y c) apoyar la colaboración de los Estados para elaborar soluciones locales y regionales para introducir PSP destinados a titulares de licencias de aviación,	
Objetivos estratégicos:	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico <i>Todos los vuelos son seguros y protegidos.</i>
Repercusiones financieras:	No tiene
Referencias:	Anexo 1 — <i>Licencias al personal</i> Documento 8984, <i>Manual de medicina aeronáutica civil</i> Informe de la AESA - Grupo de Trabajo sobre Medidas tras el Accidente del Vuelo 9525 de Germanwings (2015) AESA - Reglamento de la Comisión (UE) 2018/1042 CAT. GEN. MPA.215 ("Programa de apoyo") (2018) Guía sobre el apoyo entre pares (2020) de la Iniciativa Europea de Apoyo entre Pilotas y Pilotos (EPPSI) Manual de asistencia a pilotas y pilotos de la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA) (2022) Comité de Reglamentación Aeronáutica en materia de Salud Mental de la FAA (2024) – Recomendación 3 A41-WP/256, <i>Certificados médicos y enfermedades mentales</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La OACI exige que todas las personas titulares de licencias se sometan a un reconocimiento médico y a un proceso de evaluación que incluya una evaluación de la salud mental con arreglo al capítulo 6 del Anexo 1 — *Licencias de personal*. En apoyo de esta evaluación, la OACI también exige a los Estados que tengan en cuenta los aspectos de la promoción y prevención de la salud relacionados con la aviación en las evaluaciones médicas en virtud del capítulo 1 del Anexo 1.

1.2 Las personas titulares de licencias con acceso al apoyo entre pares tienen más probabilidades de gozar de un mejor bienestar mental¹ y menos probabilidades de experimentar problemas de salud mental que conlleven la revocación del certificado de aptitud psicofísica. Por lo tanto, es evidente que los PSP son consideraciones importantes en las actividades para que los procesos de evaluación médica cumplan con el capítulo 6 y el capítulo 1 del Anexo 1.

1.3 Para que los Estados incorporen programas de apoyo entre pares (PSP) en sus sistemas de gestión aeromédica y de la seguridad operacional de una manera sistemática que contribuya a mejorar la seguridad operacional de la aviación a escala mundial, es preciso adoptar un enfoque normalizado del diseño e implantación de PSP que pueda adaptarse al contexto local y, al mismo tiempo, cumplir con los requisitos de reglamentación y de seguridad previstos en las disposiciones de la OACI.

2. RECOMENDACIONES PARA PROGRAMAS DE APOYO ENTRE PARES COMO MEDIDAS DE DESEMPEÑO Y DE SEGURIDAD OPERACIONAL

2.1 En el *Manual de medicina aeronáutica civil* (Doc 8984) se ofrece orientación sobre la importancia aeromédica de las enfermedades mentales y los procesos de evaluación de riesgos de titulares de licencias que las padecen, pero no se proporcionan recomendaciones sobre cómo el personal médico examinador y evaluador puede incorporar la promoción y prevención de la salud mental, en particular mediante el uso de PSP.

2.2 Una serie de accidentes catastróficos y cuasiaccidentes se han atribuido en parte al bienestar mental y a la salud de titulares de licencias. El vuelo 9525 de Germanwings sirvió como catalizador para que la Comisión Europea adoptara medidas para que el bienestar mental y la salud se atendieran de manera eficaz en los procesos de evaluación médica y seguridad operacional de la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA). La recomendación 3 del informe del Grupo de Trabajo Germanwings de la AESA instaba a la creación de programas de apoyo para las pilotas y los pilotos para ayudarles a buscar voluntariamente asistencia ante problemas de salud mental u otros problemas personales sin temor a sufrir el estigma ni a arrostrar consecuencias punitivas. De resultados de esta iniciativa, se incorporaron disposiciones pertinentes en el Reglamento de Operaciones Aéreas (Reglamento de la Comisión (UE) núm. 965/2012) a través del Reglamento de la Comisión (UE) 2018/1042, más concretamente en CAT. GEN. MPA.215 "Programa de apoyo". Para ayudar a los Estados miembros de la AESA a aplicar esta recomendación, se publicó la Guía de la EPPSI de apoyo entre pares para pilotas y pilotos. Además del trabajo de reglamentación de la AESA, en el Manual de asistencia a pilotas y pilotos de la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA) (disponible en inglés) se ofrece orientación complementaria para promover un enfoque más global y armonizado de los programas de apoyo.

¹ Santilhano, W., Bor, R., & Hewitt, L. M. M. (2019). El papel del apoyo entre pares y su contribución como respuesta eficaz para atender el bienestar emocional de las pilotas y los pilotos: un estudio cualitativo de las partes interesadas sudafricanas. *Psicología de la aviación y factores humanos aplicados*, 9(2), 67–76. <https://doi.org/10.1027/2192-0923/a000163> (en inglés)

2.3 Más recientemente, tras un incidente crítico en el que se vio implicada Alaska Airlines en 2023, el Comité de Reglamentación Aeronáutica en materia de Salud Mental de la Administración Federal de Aviación (FAA) formuló recomendaciones respecto a los PSP. En particular, en la recomendación 3 se aconseja una ampliación de la función de los PSP y se incluyen consejos para elaborar programas, protocolos y procesos normalizados que creen PSP en toda la comunidad de la aviación.

2.4 Estas recomendaciones se han introducido con una aceptación y un éxito desiguales en todo el mundo. Una de las barreras es que las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI no los exigen. Por lo tanto, corresponde a cada Estado y a las autoridades determinar si los PSP pueden aplicarse en su sistema de gestión de la seguridad operacional y cómo hacerlo, y si pueden incluirse en los procesos de evaluación médica. En muchos casos, es posible que los Estados no cuenten con la experiencia o los recursos para formular las políticas y los procedimientos necesarios para una implantación eficaz dentro de su proceso de reglamentación. Como consecuencia de ello, las personas titulares de licencias quedan excluidas de los beneficios que brindan los PSP en términos de seguridad operacional, desempeño y bienestar.

2.5 Muchas organizaciones de la industria están ofreciendo en la actualidad instrucción entre pares e incorporando el apoyo entre pares dentro de sus procesos de bienestar y desempeño. Si bien la mayoría de estos procesos se basan en la experiencia de otros sectores, incluidos los servicios de salud y emergencias, el contenido de la instrucción y los programas siguen siendo heterogéneos y carecen de uniformidad entre las organizaciones de aviación. Así, lo que un organismo designa "par" puede no brindar el mismo grado de apoyo, vigilancia o calidad que el de otro organismo y, de hecho, puede no ser seguro o eficaz en absoluto.

2.6 Estos problemas de falta de uniformidad o recursos traen consigo que no se pueda confiar en la función de los PSP dentro del sistema de reglamentación y de la seguridad operacional como solución para todo el sistema o toda la industria. Para que las aportaciones de los PSP se integren de manera fiable en un sistema de gestión de riesgos de los sistemas de certificación de aptitud psicofísica y seguridad operacional, la estructura y función del PSP deben estar normalizadas y efectivamente reguladas, con recursos disponibles para todos los Estados, autoridades y participantes que decidan utilizarlos.

3. INCLUSIÓN DE PROGRAMAS DE APOYO ENTRE PARES EN LA EVALUACIÓN Y CERTIFICACIÓN DE RIESGOS AEROMÉDICOS

3.1 La nota de estudio A41-WP/256 introdujo los principios del bienestar como factor protector del certificado de aptitud psicofísica en caso de enfermedades mentales. Estos principios, denominados "salutogénesis", han sido la base para la elaboración por parte de Australia y Nueva Zelanda de un modelo aeromédico regulatorio que integra los PSP en un enfoque tanto del bienestar mental como del certificado médico centrado en la prevención (Seguridad-2) y basado en el riesgo.

3.2 La evaluación del desempeño técnico en el lugar de trabajo se realiza de forma periódica a lo largo de la carrera de las y los profesionales de la aviación. Los exámenes por pares, cuando son proporcionados de manera normalizada y sistemática por pares debidamente acreditados, también pueden informar a las personas titulares de licencias y a su personal médico examinador si existe un deterioro del desempeño debido a problemas de salud o bienestar, si este tiene una incidencia en la seguridad operacional y si una condición o restricción de las atribuciones aeronáuticas puede ser un medio efectivo de gestión de los riesgos para permitir que se otorgue el apto médico. Las personas titulares de licencias también pueden utilizar las aportaciones de sus pares a la evaluación de riesgos aeromédicos para respaldar la recuperación del certificado médico de manera segura.

3.3 Por lo tanto, los PSP cumplen dos funciones en el proceso de reglamentación aeromédica. En primer lugar, en lo que se refiere al capítulo 1, 1.2.4.3 del Anexo 1, que exige la inclusión de la promoción de la salud en cuestiones relacionadas con la aviación, una persona titular de licencia que participe en un programa de apoyo entre pares para tratar sus problemas médicos o su bienestar obtendrá un mejor resultado de salud cuando no se encuentre bien y un mejor desempeño cuando se encuentre bien. En segundo lugar, en lo tocante al capítulo 6 del Anexo 1, que determina si se puede otorgar el certificado médico, la información sobre el desempeño procedente de un Programa de Apoyo entre Pares puede aportarse a la evaluación de riesgos aeromédicos para ayudar a la persona titular de la licencia a mantener el apto médico o recuperarlo más rápidamente.

4. **REQUISITO DE NORMALIZACIÓN DE LOS TEXTOS DE ORIENTACIÓN DE LOS PROGRAMAS DE APOYO ENTRE PARES**

4.1 Los organismos reguladores no pueden utilizar la información de los PSP a efectos de evaluaciones médicas sin un enfoque sistemático y basado en el riesgo que refuerce el papel del par y su relación con la persona titular de la licencia y que, al mismo tiempo contribuya a que las decisiones sobre certificados médicos sean confiables y seguras.

4.2 Para que modelos como los enfoques de Australia y Nueva Zelandia sean adoptados con éxito por otros Estados que decidan aplicarlos, reviste una importancia capital disponer de normas, recomendaciones y textos de orientación con miras a elaborar soluciones locales que sigan siendo uniformes a escala internacional.

4.3 A partir de las directrices y recomendaciones detalladas anteriormente y tomando como guía la experiencia de Australia y Nueva Zelandia en la aplicación de PSP dentro del proceso regulatorio, se debería proporcionar orientación sobre los siguientes elementos centrales:

4.3.1 *Selección de pares.* Una selección bien gestionada redundará en que quien actúe como par tenga las calificaciones y la motivación necesarias para brindar apoyo entre pares, y la capacidad cognitiva y emocional para lidiar con los problemas que está experimentado su colega.

4.3.2 *Instrucción entre colegas pares.* Una instrucción normalizada y una competencia actualizada que permitan a quien actúe como par ofrecer el apoyo más adecuado dentro de un ámbito definido, sin sobrepasar los límites de sus habilidades ni ponerse a sí misma/o ni a su colega en riesgo.

4.3.3 *Supervisión y mentoría entre pares.* Una supervisión y una mentoría para que quien actúe como par se dote de un recurso para su propio bienestar mientras apoya a terceras personas y una vía para el aseguramiento de la calidad y la vigilancia de la seguridad operacional que se espera para la realización de cualquier actividad relacionada con la seguridad operacional de la aviación y el desempeño.

4.3.4 *Procedimientos para la participación y la presentación de informes a la autoridad en materia de certificación médica.* Titulares de licencias de aviación y sus pares pueden optar por utilizar la información de bienestar y desempeño recopilada a través del proceso de PSP para respaldar las decisiones sobre la aptitud psicofísica. El proceso de consentimiento informado para compartir información confidencial, la naturaleza de la información, su recopilación y tratamiento, y la forma en que se utiliza, deben gestionarse cuidadosamente entre el PSP y el organismo regulador. La normalización de estos procesos proporcionará sistematicidad, transparencia y fiabilidad a escala internacional.

4.3.5 *Aseguramiento de la calidad y vigilancia de la seguridad operacional para pares y el PSP.* Los datos utilizados para tomar decisiones sobre certificación médica para titulares de licencias de aviación, así como las decisiones relacionadas con la seguridad operacional que se adoptan utilizando esos datos, deben examinarse para determinar su eficacia. El ciclo de aseguramiento de la calidad es un elemento crítico de un sistema seguro que permite que los elementos reseñados anteriormente se refinan y se reelaboren aún más a medida que los sistemas y los procesos maduran. Un proceso de calidad normalizado para los PSP está alineado con las expectativas de un enfoque mundial de la gestión de la seguridad operacional de la aviación y del desempeño.

5. CONCLUSIÓN

5.1 Los PSP se han implantado de diversas formas en la industria de la aviación para titulares de licencias y otro tipo de personal durante décadas. La contribución de los PSP a la industria de la aviación como medida de seguridad operacional y desempeño, más allá de cualquier beneficio relacionado con los efectos directos en la salud, goza cada vez de más reconocimiento. Sin embargo, los beneficios para las personas titulares de licencias y la industria de la aviación no son accesibles de manera uniforme debido a la falta de textos de orientación normalizados. El efecto directo que se persigue con la presente nota de estudio es que la OACI publique orientaciones sobre los PSP para que los Estados y las personas puedan beneficiarse de manera tal que incida en el lugar donde se desenvuelven, sin separarse de los principios del enfoque normalizado que aplica la OACI a los reglamentos de aviación y los sistemas de gestión de la seguridad operacional.

— FIN —