



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

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

SALVAR LA BRECHA: ELABORACIÓN DE ORIENTACIONES NORMALIZADAS DE EVALUACIÓN PSICOMÉTRICA PARA EL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE PILOTO A FIN DE MEJORAR LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN MUNDIAL

(Nota presentada por Kazajstán)

RESUMEN

La aptitud psicométrica es una dimensión crítica pero poco normalizada de la competencia de pilotas y pilotos. Si bien el Anexo 1 — *Licencias al personal*, el *Manual de medicina aeronáutica civil* (Doc 8984) y los textos de orientación conexos tratan exhaustivamente cuestiones como la edad, la aptitud psicofísica y las habilidades prácticas que deben tener las pilotas y los pilotos, sigue existiendo una brecha considerable en todo el mundo en lo que respecta a la evaluación normalizada de los atributos psicológicos esenciales para un desempeño seguro. En esta nota, se propone que la OACI encabece un proceso de elaboración de orientaciones mundiales con base empírica sobre la evaluación psicométrica de pilotas y pilotos como una mejora estratégica de los marcos actuales de otorgamiento de licencias.

Las pilotas y los pilotos trabajan en un entorno singularmente exigente que requiere sensatez, estabilidad emocional, capacidad de tomar decisiones bajo presión y resiliencia. Incluso pilotas y pilotos altamente calificados podrían tener conductas imprudentes si no se realizan evaluaciones psicométricas para detectar condiciones subyacentes. Dado que la aviación es una profesión mundialmente interconectada y que la seguridad operacional es una responsabilidad compartida, resulta imperativo que la comunidad internacional analice la posibilidad de establecer un criterio mundial uniforme para las evaluaciones psicométricas.

La iniciativa propuesta no tiene como objetivo imponer una uniformidad rígida, sino más bien ofrecer orientaciones armonizadas que sirvan a los Estados para incorporar herramientas psicométricas validadas y científicamente comprobadas en sus sistemas de otorgamiento y supervisión de licencias. De esta manera, se fortalecería la red de seguridad transfronteriza y se contribuiría a la consecución de los objetivos estratégicos de la OACI delineados en el Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y en el programa Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP).

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a) reconocer la importancia de la aptitud psicométrica como elemento clave de la competencia de pilotas y pilotos y de la seguridad operacional de la aviación;
- b) invitar al Consejo de la OACI a que inicie la elaboración de orientaciones mundiales sobre la evaluación psicométrica en el otorgamiento de licencias de piloto;
- c) alentar a los Estados miembros a que compartan sus prácticas nacionales y participen en el proceso de elaboración de las orientaciones; y
- d) respaldar la creación de un grupo experto multidisciplinario con el patrocinio de la OACI que se encargue de encabezar esta iniciativa en consonancia con el GASP.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico <i>Todos los vuelos son seguros y protegidos.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Dependerán de las decisiones que se aprueben.
<i>Referencias:</i>	Anexo 1 — <i>Licencias al personal</i> <i>Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación 2023-2025</i> (Doc 10004) <i>Manual de medicina aeronáutica civil</i> (Doc 8984)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La profesión aeronáutica, especialmente en el caso de las pilotas y los pilotos, conlleva una alta demanda cognitiva, tolerancia al estrés, velocidad en la toma de decisiones y un comportamiento confiable. Estas características no se pueden observar plenamente mediante las tradicionales evaluaciones de conocimientos o habilidades.

1.2 Aunque el Anexo 1 — *Licencias al personal*, el *Manual de medicina aeronáutica civil* (Doc 8984) y los documentos de la OACI conexos proporcionen marcos amplios para evaluar la aptitud física y técnica, no existe ninguna norma mundialmente armonizada para evaluar la madurez psicológica y las características de personalidad esenciales para el desempeño de pilotas y pilotos.

1.3 La industria de la aviación ha sido testigo de incidentes aislados pero significativos que se pueden atribuir, al menos parcialmente, a la falta de diagnóstico o de tratamiento de condiciones detectables en evaluaciones psicométricas. Esta situación subraya la necesidad imperiosa de que se utilice un criterio internacional uniforme.

1.4 Son muchos los Estados que han implementado diversas formas de evaluación psicométrica a nivel nacional, pero esas evaluaciones no están armonizadas, normalizadas ni validadas a escala mundial. En consecuencia, su efectividad varía notablemente.

2. ANÁLISIS

2.1 El carácter mundial de la aviación civil implica que las pilotas y los pilotos trabajen en una diversidad de lugares, culturas y entornos operacionales. Sin embargo, la evaluación de las competencias psicológicas y comportamentales sigue siendo dispar.

2.2 La OACI ha avanzado con éxito hacia un consenso mundial en materia de aptitud física, competencia lingüística y otorgamiento de licencias a la tripulación de vuelo. El establecimiento de orientaciones psicométricas sería una ampliación lógica y beneficiosa de esas iniciativas.

2.3 La evaluación psicométrica, si se emplea adecuadamente, permite evaluar las características de personalidad, las capacidades cognitivas, la gestión del estrés, la estabilidad emocional y las tendencias comportamentales de una persona. Estos son aspectos cruciales para preservar la seguridad operacional de las operaciones en condiciones normales y anormales.

2.4 La ausencia de orientaciones normalizadas es un obstáculo que dificulta el reconocimiento mutuo de licencias, la supervisión y el aseguramiento de niveles uniformes de seguridad operacional.

Contar con orientaciones mundialmente aceptadas serviría para fundamentar las decisiones de otorgamiento de licencias, así como para guiar la instrucción, la selección y la observación continua del desempeño.

3. **PROPUESTA**

3.1 Se propone que la OACI inicie la elaboración de orientaciones mundialmente reconocidas y con base empírica para la evaluación psicométrica de pilotas y pilotos, que:

- a) detalle los atributos psicológicos centrales pertinentes a la competencia de pilotas y pilotos;
- b) recomiende herramientas psicométricas y metodologías de evaluación validadas;
- c) ofrezca estrategias de implementación que sean respetuosas de la diversidad cultural y operacional; y
- d) se adapte para su uso en las distintas etapas del otorgamiento de licencias (otorgamiento inicial, renovación, reingreso).

3.2 Las orientaciones se elaborarían en consulta con los Estados miembros, psicólogos(as) profesionales especialistas en psicología de la aviación y las organizaciones internacionales pertinentes, tales como la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA) y la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA).

3.3 El objetivo no es prescribir una prueba psicométrica mundial obligatoria, sino más bien ofrecer un modelo de referencia científicamente comprobado que los Estados puedan adoptar o adaptar de manera voluntaria.

4. **ESTRATEGIA DE IMPLEMENTACIÓN**

4.1 La OACI podría considerar la creación de un grupo experto multidisciplinario en el marco del Grupo Experto en Instrucción y Licencias al Personal (PTLP) o un equipo especial dedicado específicamente al tema. El grupo se encargaría de realizar una revisión mundial de las prácticas actuales, evaluar la información científica disponible y elaborar un proyecto de orientación en coordinación con especialistas de renombre.

4.2 Se recomienda que la iniciativa se ejecute por etapas:

Etapa 1: Estudio de viabilidad y consultas con especialistas.

Etapa 2: Redacción del documento base de las orientaciones.

Etapa 3: Implementación piloto voluntaria por parte de los Estados interesados.

Etapa 4: Refinamiento y publicación del texto de orientación de la OACI.

4.3 La OACI también podría brindar asistencia a los Estados miembros dictando talleres, ofreciendo plantillas y orientación de apoyo a la implementación, especialmente para aquellos con recursos limitados o sin suficientes conocimientos técnicos sobre evaluaciones psicológicas.

6. **CONCLUSIÓN**

6.1 La aptitud psicométrica de las pilotas y los pilotos es un aspecto necesario para mejorar la vigilancia de la seguridad operacional de la aviación y un complemento vital de los criterios de otorgamiento de licencias actuales.

6.2 El liderazgo de la OACI en esta área permitirá salvar una brecha crítica, mejorar la uniformidad en las normas sobre el otorgamiento de licencias y promover un sistema de aviación mundial más seguro y más resiliente.

6.3 Kazajstán opina respetuosamente que tal marco constituiría un hito importante en consonancia con los objetivos estratégicos de la OACI e insta a que se estudie minuciosamente esta propuesta.

— FIN —