



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

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

ELABORACIÓN DE ORIENTACIONES SOBRE LA EVALUACIÓN DE RIESGOS DE SALUD MENTAL PARA EL PERSONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

(Nota presentada por Kazajstán)

RESUMEN

El dinamismo y la exigencia de las actividades de seguridad de la aviación someten al personal del área a presiones mentales, emocionales y psicológicas singulares que pueden afectar el desempeño, la capacidad de decisión y la integridad general del sistema de seguridad de la aviación mundial. A diferencia del personal de pilotaje y de control de tránsito aéreo, cuya salud mental ha recibido atención internacional, para el personal de seguridad de la aviación no existen normas mundialmente armonizadas de evaluación de los riesgos de salud mental. Kazajstán propone que, bajo el liderazgo de la OACI, se elaboren orientaciones integrales al respecto.

Las orientaciones propuestas establecerían criterios normalizados y científicamente comprobados para evaluar, monitorear y fomentar el bienestar psicológico y la salud mental del personal que realiza funciones críticas de seguridad de la aviación, con exámenes preingreso, evaluaciones periódicas, programas de gestión del estrés, detección temprana de factores de riesgo e intervenciones adecuadas, donde prime el respeto de la confidencialidad del acto médico y las sensibilidades culturales. La elaboración de estas orientaciones mundiales fortalecería el pilar relativo a los factores humanos de la seguridad de la aviación y mejoraría la fiabilidad del personal, la conciencia de la situación y la resiliencia en todo el sector de seguridad de la aviación.

Se invita a la Asamblea a respaldar la elaboración de estas orientaciones como un nuevo componente de la labor de la OACI, que complementaría los marcos actuales de seguridad de la aviación y contribuiría a la concreción de los objetivos del Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP).

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

- a) reconocer la importancia crítica de la salud mental del personal de seguridad de la aviación a fin de que las actividades que desempeñan sean efectivas;
- b) invitar a la OACI a iniciar la elaboración de orientaciones mundiales para la evaluación de riesgos de salud mental en las funciones de seguridad de la aviación;
- c) promover la creación de un grupo experto o un equipo especial multidisciplinario que se encargue de dirigir la elaboración de textos de orientación con base empírica y culturalmente sensibles; y
- d) alentar a los Estados miembros a que pongan en común sus prácticas, experiencias y metodologías nacionales de evaluación de la aptitud mental del personal de seguridad de la aviación (AVSEC).

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio está relacionada con el objetivo estratégico <i>Todos los vuelos son seguros y protegidos.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	
<i>Referencias:</i>	Anexo 17 — <i>Seguridad de la aviación</i> Anexo 19 — <i>Gestión de la seguridad operacional</i> <i>Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP)</i> (Doc 10118) <i>Manual de medicina aeronáutica civil</i> (Doc 8984) <i>Manual de actuación humana para organismos reguladores</i> (Doc 10151) <i>Manual de seguridad de la aviación</i> (Distribución limitada) (Doc 8973)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La industria de la aviación sigue evolucionando con rapidez en respuesta a las nuevas amenazas, tecnologías y complejidades operacionales. En este cuadro dinámico, el personal de seguridad de la aviación suele ser la primera línea de defensa contra interferencias ilícitas y carga con la gran responsabilidad de proteger al público pasajero, las aeronaves y la infraestructura.

1.2 A pesar de ello, las disposiciones actuales de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en el Anexo 17 — *Seguridad de la aviación* no hacen referencia explícita a la salud mental ni a la aptitud psicométrica del personal de seguridad de la aviación (AVSEC). A diferencia del Anexo 1 — *Licencias al personal* que versa sobre el marco aplicable al personal con licencias, no existe un marco mundial armonizado que haga referencia a las evaluaciones psicológicas. Tendencias mundiales como el aumento del volumen de personas transportadas, las cambiantes amenazas a la seguridad y la solicitud psicológica de tener que mantener una vigilia permanente profundizan la necesidad de evaluar y cuidar la aptitud mental del personal de seguridad de la aviación.

1.3 El sector de la aviación está comprometido a construir una cultura de seguridad operacional y protección, y la salud mental no puede seguir siendo una preocupación periférica. Reconociendo esta laguna crítica, Kazajstán propone que la OACI encabece la elaboración de orientaciones mundiales para la evaluación de riesgos de salud mental destinadas específicamente al personal de seguridad de la aviación. Estas orientaciones mejorarían la resiliencia general y la fiabilidad del plantel de seguridad de la aviación y contribuirían a la consecución de los objetivos del Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP).

2. ANTECEDENTES Y FUNDAMENTOS

2.1 La OACI ha dado pasos sustanciales para dar respuesta a la cuestión de la aptitud psicológica del personal de pilotaje y de control de tránsito aéreo en el Anexo 1 del Convenio de Chicago, el *Manual de medicina aeronáutica civil* (Doc 8984) e iniciativas afines. Si bien se ha colocado el mayor énfasis en el personal aeronáutico, existe la oportunidad de ir más allá y concentrarse también en otros puestos esenciales para la seguridad operacional, como aquellos relacionados con la seguridad de la aviación, que se desenvuelve en condiciones muy exigentes, donde hay un riesgo elevado de exposición a factores de tensión tales como los horarios rotativos, las impredecibles amenazas a la seguridad y las interacciones tensas con el público pasajero. La exposición prolongada a estas condiciones puede afectar la salud mental de la persona y, por extensión, su desempeño y capacidad de decisión.

2.2 En la actualidad, los Estados tienen diversas prácticas nacionales con variados grados de rigurosidad, basamento científico y transparencia. Esta fragmentación impide su armonización mundial y socava la confianza mutua en la fiabilidad del personal.

2.3 La seguridad operacional de la aviación civil mundial depende en gran medida de la efectividad de los sistemas de seguridad de la aviación. Reconociendo lo humano como un componente central de la seguridad de la aviación, resulta imperativo preservar la aptitud mental de aquellas personas a las que se confía su implementación. Salvar esta brecha a escala mundial impulsará la normalización, la rendición de cuentas y un enfoque proactivo hacia el bienestar del personal.

3. ANÁLISIS

3.1 Se propone que la OACI inicie la elaboración de textos de orientación mundiales sobre la evaluación de los riesgos de salud mental del personal de seguridad de la aviación que:

- a) definan las principales competencias psicológicas y los indicadores de riesgo clave para la salud mental en relación con las funciones del personal de seguridad de la aviación;
- b) recomienden herramientas adecuadas de examen y monitoreo que se puedan adaptar a las diversas culturas;
- c) propongan mecanismos de asistencia continua, intervención temprana y reasignación de funciones cuando sea necesario;
- d) abarquen programas integrados de gestión del estrés y bienestar para fomentar la resiliencia duradera;
- e) incluyan protocolos de identificación y gestión del malestar psicológico, el agotamiento o el trauma;
- f) incluyan mecanismos para preservar la confidencialidad, el tratamiento ético de los datos y el respeto de los derechos individuales y las diferencias culturales; y
- g) fomenten la integración con los programas de instrucción y aseguramiento de la calidad de la seguridad de la aviación de los Estados.

3.2 El marco debería establecerse en consulta con los Estados miembros, profesionales de salud mental, autoridades de seguridad y entidades internacionales tales como la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) y la Organización Internacional de Policía Criminal (INTERPOL).

3.3 El objetivo es proporcionar a los Estados un modelo de referencia flexible y no punitivo, que favorezca el bienestar y la fiabilidad del personal de seguridad de la aviación sin violar la privacidad ni estigmatizar. Kazajstán propone un marco en el que la OACI encabece la elaboración de orientaciones comprobadas científicamente y aplicables universalmente sobre la evaluación de riesgos de salud mental.

3.4 Los beneficios de estas orientaciones se extienden más allá de los efectos en la salud de las personas. Un enfoque mundialmente normalizado:

- a) reduciría las disparidades entre los Estados miembros;

- b) acrecentaría la fiabilidad y el grado de alerta del personal de seguridad de la aviación;
- c) fomentaría una cultura de seguridad psicológica, reduciendo el estigma y promoviendo la búsqueda temprana de ayuda; y
- d) contribuiría a la concreción del objetivo de la OACI de construir un plantel de seguridad de la aviación sostenible, capaz y resiliente.

3.5 Estas orientaciones acompañarían la labor presente de la OACI en el marco del GAsEP y la complementarían, con especial énfasis en los factores humanos y la creación de capacidad. También fortalecerían la colaboración entre la OACI, los Estados miembros, especialistas en medicina y psicología y las partes interesadas pertinentes en el ámbito de la instrucción y la vigilancia de la seguridad de la aviación.

4. **MEDIDAS PROPUESTAS**

4.1 La elaboración de las orientaciones propuestas debería ser gradual, en consulta con las partes interesadas, siguiendo las siguientes etapas:

- a) Etapa 1: Examen de los marcos nacionales actuales y la bibliografía académica sobre la salud mental en las ocupaciones de seguridad de alto riesgo.
- b) Etapa 2: Formación de un grupo de trabajo experto en el que participen profesionales de la psicología y especialistas en seguridad de la aviación y en derecho.
- c) Etapa 3: Prueba piloto de las orientaciones con un grupo de Estados miembros a fin de evaluar si son fiables y culturalmente apropiadas e identificar sus efectos en la práctica.
- d) Etapa 4: Publicación de las orientaciones y las prácticas recomendadas de la OACI para que los Estados las adopten voluntaria o gradualmente.
- e) Etapa 5: Asistencia a través de talleres, módulos de instrucción y apoyo a la implementación específico para cada Estado.

5. **CONCLUSIÓN**

5.1 La salud mental y la fiabilidad psicológica son esenciales para que las actividades de seguridad de la aviación sean efectivas.

5.2 La elaboración de orientaciones mundialmente armonizadas permitirá salvar una importante brecha de vigilancia y promover el liderazgo de la OACI en áreas tales como los factores humanos, la seguridad y la cultura de seguridad operacional en la aviación.

5.3 Kazajstán solicita a la OACI que dé prioridad a esta iniciativa en su programa de trabajo para el próximo trienio e invita a la colaboración de los Estados miembros y las partes interesadas para impulsar su concreción.