

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 40° PERÍODO DE SESIONES****COMISIÓN TÉCNICA****Cuestión 30: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Técnica****APTITUD PSICOFÍSICA****FOMENTO DE UNA CULTURA DE AVIACIÓN SANA MEDIANTE LA EDUCACIÓN Y
CONCIENTIZACIÓN SOBRE TRASTORNOS POR USO DE SUSTANCIAS Y SALUD
MENTAL**

(Nota presentada por Canadá)

RESUMEN

Los trastornos por uso de sustancias y los problemas de salud mental son comunes en muchas sociedades y afectan a millones de personas en todo el mundo. La OACI y la comunidad internacional ya han adoptado muchas de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI para abordar esta temática. Sin embargo, es posible intensificar aún más los esfuerzos para atraer mayor atención e implementar medidas de respuesta adecuadas para abordar la problemática mundial en torno a los problemas de salud mental y trastornos por uso de sustancias mediante la prevención eficaz, la identificación temprana y la gestión adecuada de estas cuestiones con miras a minimizar la amenaza que plantean para la seguridad operacional de la aviación mundial. Es importante que todos los Estados revisen sus prácticas y medidas en materia de seguridad operacional, sigan adelante con sus iniciativas para generar conciencia e impartan instrucción al personal de aviación sobre los problemas de salud mental y los riesgos que plantea el uso de sustancias. A su vez, todos los Estados deberían ofrecer programas de apoyo y tratamiento para seguir resguardando la seguridad operacional de la aviación mundial.

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

- apoyar a la OACI en el fomento de un entorno de aviación mundial sano a través de la atención permanente de los problemas de salud mental y trastornos por uso de sustancias, la reducción del riesgo de accidentes de aviación y la mejora de la seguridad operacional de la aviación;
- alentar a los Estados a seguir haciendo fuerte hincapié en el fomento de la educación y concientización sobre salud mental y trastornos por uso de sustancias del personal de aviación;
- solicitar a los Estados que compartan información y mejores prácticas; y
- recomendar que el grupo de expertos pertinente incorpore a su plan de trabajo la inclusión de trastornos por uso de sustancias y problemas de salud mental en el Anexo 19 —*Gestión de la seguridad operacional*, para un estudio más profundo del tema.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico de Seguridad operacional.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.

<i>Referencias:</i>	<i>Anexo 1 – Licencias al personal</i> <i>Anexo 19 — Gestión de la seguridad operacional</i> <i>Manual de procedimientos para el establecimiento y gestión de un sistema estatal para el otorgamiento de licencias al personal (Doc 9379)</i> <i>Manual de medicina aeronáutica civil, Capítulo 9 – Textos de orientación sobre salud mental proporcionados a los Estados (Doc 8984)</i> <i>Manual sobre prevención del uso problemático de ciertas sustancias en el lugar de trabajo en la esfera de la aviación (Doc 9654-AN/945)</i>
---------------------	---

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), los trastornos por uso de sustancias y los problemas de salud mental son comunes en muchas sociedades y afectan a millones de personas en todo el mundo. Esta circunstancia plantea una posible amenaza para la seguridad operacional de la aviación mundial relativa a la “aptitud psicofísica” del personal de aviación. Al igual que en el resto de la sociedad, las experiencias con problemas de salud mental y trastornos por uso de sustancias no son ajenas al personal de aviación, y no es de sorprender que surjan problemas en el desempeño de actividades relacionadas con la seguridad operacional.

1.2 En general, los niveles actuales de seguridad operacional en la esfera de la aviación comercial y, en particular, los relativos al uso de sustancias y salud mental de la tripulación de vuelo son muy elevados. Aunque han sido escasos, en los últimos años se produjeron ciertos incidentes relacionados con la aptitud psicofísica de pilotos de vuelos de cabotaje e internacionales. A su vez, la legalización del cannabis en Canadá en octubre de 2018 también trajo aparejado el reto de seguir resguardando y mitigando posibles riesgos en el sector de aviación canadiense. En este sentido, Canadá efectuó una revisión de sus reglamentos vigentes y adoptó medidas adicionales para abordar posibles riesgos para la seguridad operacional de la aviación.

2. ANÁLISIS – LOS ESFUERZOS EN CURSO DE CANADÁ POR SEGUIR RESGUARDANDO LA AVIACIÓN

2.1 Canadá ostenta uno de los sistemas de transporte aéreo más seguros del mundo. Canadá sigue fortaleciendo la seguridad y protección de su sistema de transporte aéreo y público por medio de sistemas de vigilancia sólidos, actividades regulatorias permanentes y servicios a la industria de la aviación. El organismo regulador del transporte es responsable de todas las cuestiones inherentes a la aptitud psicofísica, incluyendo estado de salud (física y mental) y ausencia de deficiencias en el desempeño relacionadas con la seguridad operacional en medios de transporte aéreos, marítimos, ferroviarios y terrestres operados por empleadores sujetos a regulación federal.

2.2 En junio de 2017, Canadá organizó un taller de “Aptitud psicofísica para volar” para el sector de aviación. El objetivo del taller fue seguir cultivando una cultura de seguridad operacional dentro de la comunidad de la aviación, generar conciencia sobre problemas de salud mental y uso de sustancias, brindar información sobre mejores prácticas y programas y compartir métodos prácticos a fin de promover la salud de la dotación. Otro de los objetivos del taller fue el de impulsar un cambio en la cultura de la aviación para generar confianza y aceptación, de modo que quienes necesiten ayuda puedan solicitarla sin temor. El taller de “Aptitud psicofísica para volar” convocó a más de 200 asistentes de toda la industria de la aviación, incluidos sindicatos de pilotos, el proveedor de servicios de navegación aérea, asociaciones y personal de aviación, otros departamentos federales y profesionales de la salud.

La comunidad internacional debe seguir trabajando en pos de hacer mayor hincapié en la aptitud psíquica y en brindar acceso a servicios de salud mental de buena calidad al personal de aviación.

2.3 En octubre de 2018, Canadá introdujo la *Ley de cannabis* con el fin de legalizar, regular y restringir el acceso al cannabis. La *Ley de cannabis* creó un marco jurídico para controlar la producción, distribución, venta y posesión de la sustancia en Canadá. Canadá consultó a sus asociados internacionales respecto al transporte transfronterizo de cannabis. También informó a sus ciudadanos, mediante diversas campañas de concientización pública, que el transporte de cannabis, incluido el de uso médico, por cualquier medio fuera de los límites internacionales de Canadá sigue siendo ilícito, incluso en vuelos internacionales a otros países.

2.4 El programa de Medicina aeronáutica civil de Canadá utiliza la certificación médica del personal de aviación expedida por examinadores médicos de la aviación, que exige al personal de aviación declarar, con franqueza y honestidad, sus problemas e inquietudes. En respuesta a la legalización del cannabis, Canadá introdujo una nueva política sobre uso de cannabis para fortalecer su proceso de certificación médica y evaluación. La política de uso de cannabis establece que a efectos de expedir, renovar o mantener vigente un certificado médico, el personal de aviación no debe consumir cannabis durante los 28 días previos. La política se aplica a todos los miembros de la tripulación de vuelo (pilotos e ingenieros de vuelo) y controladores de tránsito aéreo. La política de uso de cannabis se formuló en base a pruebas, apoya el reconocimiento voluntario del uso de cannabis y sienta los criterios para enseñar a aviadores y controladores a autoevaluar correctamente si cumplen con los requisitos de aptitud psicofísica.

2.5 Asimismo, Canadá participa y apoya un programa tripartito que consta de un protocolo global de gestión de uso de sustancias. El programa establece un comité de dirección y vigilancia integrado por un médico, un representante del sindicato y un representante del empleador, para brindar tratamiento a pilotos que tienen problemas con el uso de sustancias con miras a mitigar el riesgo de deficiencias en el desempeño en el sector de aviación. El protocolo global de uso de sustancias de Canadá apoya tratamientos efectivos y programas de regreso al trabajo bajo supervisión para pilotos, controladores de tránsito aéreo e ingenieros de vuelo. Se alienta a la comunidad internacional a implementar programas similares para ofrecer acceso y apoyo al personal de aviación.

2.6 De conformidad con la *Ley de aeronáutica* y las Reglamentaciones de aviación canadienses, Canadá tiene reglas, reglamentaciones y normas médicas vigentes que rigen el consumo de estupefacientes y bebidas alcohólicas. Estas normativas imponen requisitos de “aptitud psicofísica” que se cumplen a través de la certificación médica que expide Canadá. La certificación médica de titulares de licencias de transporte puede ser revocada o suspendida si el uso de alcohol o estupefacientes pone en peligro la capacidad de éstos para desempeñar sus funciones en forma segura. Actualmente, los miembros de la tripulación de vuelo pueden ser sometidos a un análisis de alcoholemia y estupefacientes si existe una sospecha razonable de deficiencia en el desempeño (análisis “con causa”), o después de un accidente o incidente. Quienes posean un certificado médico canadiense (pilotos, ingenieros de vuelo y controladores de tránsito aéreo) y se les haya diagnosticado un trastorno por uso de sustancias podrán ser sometidos al análisis de alcoholemia y estupefacientes sin previo aviso, a fin de garantizar el cumplimiento de las disposiciones de abstinencia que exige certificado. Específicamente para el sector de la aviación, Canadá modificó la normativa respecto del lapso de tiempo que debe transcurrir desde el consumo de alcohol hasta el momento del vuelo, incrementándolo de 8 horas a 12 horas, con lo cual la tripulación tiene prohibido trabajar dentro de ese intervalo horario extendido después de haber consumido bebidas alcohólicas.

2.7 Como parte de esta medida, Canadá estableció vías de comunicación con la comunidad de la aviación, entre ellas la industria, organizaciones de relaciones de trabajo, explotadores, pilotos y asociaciones profesionales, para recordarles el marco normativo vigente en materia de deficiencia en el desempeño de tareas y la obligación de operar aeronaves sin la influencia del alcohol o de estupefacientes. Además de las reglamentaciones que rigen en materia de uso de estupefacientes y deficiencia en el desempeño de tareas, la industria de la aviación canadiense es responsable de elaborar sus propias políticas y directrices internas para garantizar que los empleados a cargo de desempeñar funciones sensibles para la seguridad operacional estén aptos para hacerlo con miras a garantizar un entorno de trabajo seguro.

2.8 Además de los sistemas de gestión implementados recientemente, también podría ser conveniente dar consideración proactiva a otras áreas, entre ellas, los trastornos por uso de sustancias y los problemas de salud mental, mediante su inclusión en el Anexo 19 – *Gestión de la seguridad operacional*. Este tipo de sistema de gestión incorporaría un elemento adicional de seguridad operacional a la aviación mundial además de la certificación médica. Este enfoque podría ser una práctica útil para la identificación temprana, la gestión adecuada y la aplicación de las medidas de tratamiento pertinentes.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Canadá se mantiene firme en su compromiso de seguir fortaleciendo la seguridad operacional de la aviación en lo atinente al uso de sustancias y salud mental, tanto a escala nacional como internacional, al trabajar en consulta con las partes interesadas de la industria y sus asociados internacionales. Canadá sigue trabajando para elaborar y desarrollar reglamentos y normas para fomentar la seguridad operacional en Canadá y en el resto del mundo, con arreglo a los SARPS de la OACI. Las operaciones de aviación, si no se llevan a cabo en forma segura, pueden poner en riesgo la seguridad pública y los sistemas de transporte aéreo nacionales e internacionales. La industria de la aviación, junto con los gobiernos y la OACI, deben seguir invirtiendo permanentemente en el bienestar, la concientización y la identificación de problemas de salud mental y trastornos por uso de sustancias en sus respectivas dotaciones para garantizar que la seguridad operacional de la aviación no se vea comprometida. Se alienta a los Estados de la OACI a compartir sus experiencias y mejores prácticas para abordar esta problemática común y se les sugiere recomendar que el Grupo internacional de colaboración sobre el sistema de gestión de la seguridad operacional (SM ICG) incorpore en su plan de trabajo un estudio más exhaustivo sobre la inclusión de trastornos por uso de sustancias y problemas de salud mental en el Anexo 19. Esta medida es esencial para seguir resguardando la seguridad operacional de la aviación nacional e internacional.