

Comentarios a las Secciones de “Psicología” propuestas a EASA FCL por AEPA, Asociación Española de Psicología de la Aviación

AEPA, la Asociación Española de Psicología de la Aviación es la plataforma de los psicólogos de la aviación españoles y especialistas en factores humanos que se desenvuelven en todas las áreas de aviación como, por ejemplo, seguridad de vuelo, instrucción, selección, investigación de accidentes, formación en factores humanos en escuelas de vuelo, centros de obtención y renovación de licencias al personal de vuelo, atención psicológica, etc., tanto en el ámbito civil como en el militar. Sus socios trabajan en líneas aéreas, centros de mantenimiento, handling, Ministerio de Defensa, Autoridades Aeronáuticas, etc. AEPA ha realizado acuerdos con algunas instituciones del ámbito nacional, europeo y latinoamericano, tales como el Colegio Oficial de Pilotos Comerciales Españoles, el Consejo de Asociaciones de Psicólogos de España, las Universidades Rey Juan Carlos y Camilo José Cela, la Asociación Civil *ATENEO de Seguridad en la Aviación* de Argentina, etc. Asimismo ha organizado o co-organizado varias conferencias sobre seguridad de vuelo y factores humanos en América Latina y el pasado mes de octubre fue el organizador local de la Conferencia de la EAAP (European Association for Aviation Psychology). Actualmente, nuestra asociación en colaboración con las Universidades Rey Juan Carlos y Camilo José Cela está lanzando el primer Curso Superior para especializar a psicólogos en psicología de la aviación, llamado *Curso Superior de Psicología de la Aviación: Factores Humanos en Salud y Seguridad*. AEPA se creó hace 10 años y durante este tiempo se ha comprometido con la seguridad de vuelo siguiendo las mejores prácticas de los psicólogos en el dominio de la aviación.

En lo que respecta a la seguridad de vuelo es bien conocido que un buen conocimiento de la actuación de las tripulaciones y de todo el sistema es la llave determinante para la prevención y la evitación de accidentes. En este sentido los psicólogos de la aviación hemos trabajado en:

- a) La mejora de los estándares y la cualificación en factores humanos de los tripulantes y todos los trabajadores en el negocio de la aviación, estableciendo métodos para una eficiente selección y entrenamiento
- b) Adecuada creación y utilización de herramientas y tests de medición para la selección y predicción de la actuación y limitaciones (tests de aptitudes, actitudes, tests objetivos para evaluar las funciones perceptivas, motoras, atención selectiva y distribuida, habilidades de gestión de la carga de trabajo, conciencia situacional, estrés y fatiga, etc.).
- c) Debido a las bien documentadas causas de accidentes de aviación, la psicología de la aviación y el estudio de las actuaciones y limitaciones humanas tienen una gran tradición en aviación y sus recomendaciones se han vertido en los criterios de selección y formación de pilotos, tripulantes de cabina, personal de mantenimiento, despachadores, etc., tanto en el entrenamiento inicial como en el recurrente.

En línea con estos desarrollos los sectores profesionales de la Medicina y Psicología de la Aviación se han establecido como disciplinas que, entre otras, cooperan a fin de que se tengan en cuenta requisitos específicos en aviación.

Algunas de las Regulaciones de la actual JAA han apreciado el desarrollo de la Psicología de la Aviación como profesión y ciencia como, por ejemplo, en las JAR-FCL 1 “*Human Performance and Limitations*”, JAR-FCL 3 “*Psychological Requirements*” y JAR-OPS. La JAR-FCL 3 ha definido incluso el criterio para la evaluación psicológica y requiere que esta evaluación sea realizada por un psicólogo aceptado por la autoridad. Es decir, la Psicología de la Aviación, y por tanto de los psicólogos de la aviación, han demostrado ser de una ayuda fundamental para la seguridad operacional. Desde la implementación de las Regulaciones JAA, la psicología de la aviación y los psicólogos de la aviación han sido reconocidos por las leyes de algunos países europeos como Austria. Sin embargo, desafortunadamente, el actual borrador de la EASA FCL (NPA 2008-17c, MED.B.055 Psychology) interfiere con tan importante mejora. Nuestra principal preocupación es que el borrador establece una evaluación psicológica sin considerar a los psicólogos como la profesión a la que por ley se le permite realizar evaluaciones psicológicas basados en amplios estudios y larga experiencia a lo largo de décadas.

En el apéndice 1 reseñamos algunas de nuestras mayores preocupaciones relativas al actual borrador sobre Psicología en las *medical* NPA. Consecuentemente, el actual borrador de la EASA respecto a la Psicología supone un paso hacia atrás en la seguridad de vuelo en aviación. Pareciera que se mantienen normas obsoletas tratando de excluir, bien la psicología de la aviación o los psicólogos de la aviación, o hacer depender artificialmente a la psicología de la aviación como una parte de la medicina de la aviación.

Pensamos, sin embargo, que lo que se necesita es una aproximación objetiva en las licencias de la tripulación de vuelo, teniendo en cuenta tanto a la medicina de la aviación como a la psicología de la aviación. Si dichos procedimientos no son tenidos en cuenta, en un momento además donde cada día es más necesario contar con buenos gestores de riesgos, tendremos menos oportunidades de una creciente seguridad de vuelo en el transporte aéreo.

Por las razones antes descritas recomendamos mantener, como mínimo, la formulación usada por las JAR-FCL 3. No obstante, en el anexo siguiente hacemos algunas otras propuestas que, en nuestra opinión, mejorarían el desarrollo del anterior y serían una solución para las mencionadas deficiencias en el actual borrador de la EASA.

María Luz Novis
Presidenta de AEPA
Orellana, 3 – 4º A
28004 Madrid (Spain)
www.aepa-spain.com

Appendix 1

Comments in regard to the Psychological Part of the 2008-17 c NPA (MED.B.055 Psychology (including AMC A to MED.B.055 PSYCHOLOGY (AMC class1 medical certificates), AMC B to MED.B.055 (AMC for Class 2 medical certificates and Psychological and the “Specific requirements for LPL medical certificates - Psychology) draft

- The psychology sections are underdeveloped, lack detail and are therefore open to misinterpretation and misuse.
- The wording used is inconsistent, the terminology psychological “disorders” and/or “deficiencies” are both used but lack any definition or specification.
- The psychological evaluation is only indicated “as part of” a medical examination. There can be many other safety related indications for a psychological evaluation or treatment such as training and proficiency problems, insufficient coping with stresses of work, changes in operational risk taking behavior, recurring incidents, operational performance deviations and not at least findings in accident investigations etc. (See JAR-FCL 3 Appendix 17 to JAR-FCL 3.240 and 3.360)
- A clinical evaluation, as part of the medical evaluation differs in many aspects from a psychological performance evaluation of a pilot or pilot candidate. While a clinical evaluation leads to a diagnose of “pathology” or “not pathology”, the psychological performance evaluation is based on the assessment of the person’s cognitive functions, mental abilities, motivational factors and other personal factors in relation to the operational job requirements of a pilot.
- It is not specified or recommended who should perform the psychological evaluation, nor any specification of the required certification. This is in conflict with the high level safety objectives of the commission with FCL that a.o. includes: *“to require organizations, flight synthetic training devices and persons involved in the training, testing, checking and medical assessments to be certified on the basis of common rules.*
- With all respect for the medical science and the good collaboration in the clinical fields, psychology was and is an independent science focusing on the abilities and mental capacity in a specified operational, technical, organizational and cultural context. To understand the complexity and professionally assess such psychological performance factors is of outmost relevance for safety in aviation. Not at least do the incident and accident rates provide the evidence.
- Oversight over a psychological evaluation is not within the competence of an AME who is untrained in Aviation psychology.

- It is therefore recommended that any psychological evaluation should only be performed by psychologists specialized and trained in “Aviation Psychology”. Their training will allow the timely detection and mediation of potential deviations in performance capabilities and protects the pilot community against unrealistic assessments that do not address the specific aviation working context.
- Psychological evaluation is today not always under the head of Aviation Medicine. This position has been and is supported by national authorities (example Austria) who already maintain a list of certified aviation psychologists for psychological evaluations next to a list of AeroMedical Examiners (AME).
- In order to assure a “level playing field”, the Commission is proposing that examiners are no longer acting on a delegation from the authority, but exercising the privileges that are given to them by the certificate they hold. Also, for approval “instructors providing flight training and flight simulation training, as well as examiners and aeromedical examiners, shall hold a certificate attesting their compliance with the essential requirements and relating implementing rules”.
- Consistent rulemaking would benefit from developing a certificate for an “Aero Psychological Examiner” or accept and approve the authorization in Spain set up by AEPA, the Spanish professional organization in the field.
- An “Aero Psychological Examiner” or Aviation Psychologist certificate is recommended as an alternative to delegation by national authorities only and/or detailing many specific psychological requirements in the rule text and/or AMC. A certification as an Aero Psychological Examiner or as Aviation Psychologist would assure at least a standardization of criteria and methods.
- Our association, AEPA, could assist either in providing adequate training for an “Aero Psychological Examiner” or in advising the Authorities in these issues.

Appendix 2

Proposal for solution

MED.B.055 Psychology (for class 1 and 2, and for the Leisure Pilot License (LPL)

(a) Applicants shall have no established psychological deficiencies (operational aptitudes, memory, attention, etc.) or mental disability, particularly in operational aptitudes or any relevant personality factor, which are likely to interfere with the safe exercise of the privileges of the applicable licence(s).

(b) When the authority receives verifiable information from an identifiable source which evokes doubts concerning the mental fitness, behaviour or personality of a particular individual a psychological evaluation may be required. Sources for this information can be accidents or incidents, problems in training or proficiency checks, delinquency or knowledge relevant to the safe exercise of the privileges of the applicable licences.

(c) Psychological evaluation must be mandatory and it has to be done by a psychologist who is entitled to do such evaluation through applicable European law or, in the absence of European law, the national law of such state where the authority

(represented by the AMS, the AMC or the AME) requiring the evaluation is located. Such psychologist must have demonstrated sufficient knowledge in Aviation Psychology to the relevant authority which defines such knowledge and publishes it in an adequate way. The relevant authority has to run a list of such psychologists and to publish it in an adequate way.

(d) The psychologist shall submit to the relevant authority a written report detailing assessment results and recommendations.

AMC A to MED.B.055 PSYCHOLOGY (AMC for class 1 medical certificates)

AMC B to MED.B.055 (AMC for class 2 medical certificates)

Specific requirements for LPL medical certificates

The psychological evaluation may include any psychological technical or professional tool such as the collection of biographical data, the administration of aptitudes, attitudes and personality tests as well as psychological interview.

In case of an accident, psychological reasons for that accident must be evaluated also according to the human-factors criteria published by the ICAO - Human Factors Digest No. 7, ICAO-Circular 240-AN/144.

From JAR-FCL to EASA-FCL

Anexo 3

Desde la Asociación Española de Psicología de la Aviación exponemos los siguientes comentarios con el único objetivo de mejorar la evaluación psicológica para la obtención de licencias. Las consideraciones generales que formulamos parten de la concepción que esta asociación tiene sobre la salud y la enfermedad basadas en la definición de la Organización Mundial de la Salud (OMS) que la define como "... un estado de completo bienestar físico, psíquico y social y no meramente la ausencia de enfermedad". En este sentido los individuos son una totalidad física, psíquica y social y por tanto una evaluación psicológica debe ser parte fundamental de la evaluación.

Sin embargo, en nuestra opinión, la concepción de la EASA es básicamente biomédica, concepción que se muestra ya desde el título REQUIREMENTS FOR MEDICAL CERTIFICATES. Esto puede ser una de las causas de que se haya limitado la evaluación psicológica en comparación con las antiguas JAR y se haya reducido sustancialmente el desarrollo de las secciones relativas a los criterios y requisitos psicológicos de la evaluación.

Creemos además que:

- a) Es necesario explicitar la figura del psicólogo aeronáutico en las evaluaciones para la obtención de licencias de los pilotos.
- b) Deben ser asimismo claramente expresados los requisitos relativos a los psicólogos, de la misma forma que lo están los relativos a los médicos aeronáuticos.

Ya en lo relativo a las antiguas JAR, AEPA hizo hace algún tiempo algunas recomendamos a las autoridades aeronáuticas de nuestro país que, lógicamente no podrían ser aplicadas si no dimanaran de la EASA, por lo cual deseamos someterlas a su consideración:

Creación de la Sección de Psicología Aeronáutica (APS) o de la AMPS

- a) Se incluirá en el seno de la Autoridad Aeronáutica, bien en paralelo o como complemento de la Sección de Medicina Aeronáutica (AMS), a uno o más psicólogos expertos en la práctica de la psicología de aviación. (Si se acepta la primer alternativa serían conocidos como Sección de Psicología Aeronáutica (APS) y si son incluidos en la sección de medicina aeronáutica, esta debería adoptar el nombre AMPS (Aeronautical Medicine & Psychology Section)). Los psicólogos que pertenezcan a la sección que se decida adoptar formarían parte de la citada Autoridad o serían debidamente autorizados para actuar en su campo en nombre de la Autoridad, al igual que lo son médicos en la actualidad.
- b) La Sección de Psicología Aeronáutica (APS) (o AMPS) de Aviación Civil podrá exigir la actualización de los conocimientos de los psicólogos que hayan sido acreditados por dicha Sección como psicólogos de la aviación

Creación de la figura del APE (Psicólogo Examinador Autorizado)

Sería recomendable la creación de la figura del APE (Psicólogo Examinador Autorizado) o la certificación como Psicólogo de la Aviación (AP)

- a) La Autoridad designará y autorizará, psicólogos examinadores (APE), licenciados y calificados en la práctica de la psicología. La actividad de tales APE estará restringida a la realización de evaluaciones periódicas ordinarias para revalidación/renovación y los mismos informarán y serán supervisados por la Autoridad de ese Estado.
- b) Número y ubicación de los examinadores. La Autoridad determinará el número y ubicación de los examinadores requeridos, teniendo en cuenta el volumen y distribución geográfica de la población de pilotos de su Estado y elaborará una lista con los nombres de dichos psicólogos aceptados por la Autoridad
- c) Los APE serán licenciados en psicología. Además deberán demostrar una de las siguientes tres opciones a la Autoridad Aeronáutica a través de la APS (o AMPS):
 - (i) Experiencia acreditada como psicólogo de la aviación.
 - (ii) Formación en psicología de aviación. La formación de los psicólogos responsables de la selección y reconocimiento psicológico del personal de vuelo (Clase I y Clase II) consistirá en un mínimo de 330 horas lectivas, incluidos trabajos prácticos, impartidos como Curso Postgrado o Master Universitario.
 - (iii) Tesis doctoral en el área de la psicología de la aviación o áreas u conceptos transversales que haya sido supervisada por un psicólogo de la aviación designado por la Autoridad a través de la APS (o AMPS)

En los tres casos deberán demostrar conocimientos y competencias sobre las condiciones en las que realizan su actividad los titulares de las licencias y habilitaciones. La posesión de un certificado de formación en Psicología de Aviación, tesis doctoral o experiencia demostrada no constituye en sí mismo un derecho legal para ser autorizado por la APS (o AMPS) como APE para reconocimientos Psicológicos.