

## **POSICIONAMIENTO DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE PSICOLOGÍA DE LA AVIACIÓN (AEPA) CON RESPETO AL ACCIDENTE DEL VUELO 4U9525 DE GERMANWINGS EN FRANCIA**

AEPA lamenta profundamente el trágico fallecimiento de los pasajeros y tripulantes del vuelo accidentado, y acompaña a todos sus familiares, amigos y compañeros en su amargo dolor.

AEPA también quiere expresar la necesidad de esperar a la lectura de las conclusiones que resulten de la investigación completa de aquellas circunstancias que pudieron concurrir en el fatal desenlace, para de este modo evitar especulaciones sobre las causas reales que pudieran haber motivado al copiloto para estrellar el avión de manera voluntaria.

**Primero**, como Asociación Profesional de Especialistas en Psicología Aeronáutica **consideramos inapropiado debatir sobre el diagnóstico de un trastorno mental sobre la base de informaciones no científicamente comprobadas e incompletas**, y concluir la atribución del papel de una posible enfermedad mental a la presunta decisión del copiloto de estrellar el avión.

Es necesario completar la información sobre el copiloto y sus antecedentes, rasgos de personalidad, historial médico, posibles tratamientos en curso, condiciones actuales de vida, potencial estrés psicosocial, problemas de autoestima, ambición desmedida, circunstancias personales actuales, contexto profesional, etc..., que deben tenerse siempre en cuenta antes de emitir un diagnóstico de trastorno mental fiable.

A título informativo se estima que el 90% de los casos de suicidio, en los cuales concurrió una enfermedad mental no reconocida o inadecuadamente tratada, fueron llevados a cabo en la soledad de la persona. En los extraños suicidios acompañados de homicidio las víctimas suelen ser personas cercanas al suicida y que, por algún motivo, este no quiere dejar "abandonados" en su "huida".

**Segundo**, es preocupante trasladar a la calle la errónea inquietud de que las enfermedades mentales, en particular una de las más comunes, la depresión, representan un riesgo para la población y que se necesitan medidas excepcionales de protección contra quienes las padecen.

Es un error que favorece la estigmatización de estas personas y, como consecuencia, un decremento en su auto reconocimiento y aceptación y consecuente retraimiento de la búsqueda de tratamiento.

Una de cada cuatro personas en el mundo se verán afectadas por trastornos mentales, más o menos importantes, en algún momento de sus vidas y no debería ser discriminada o estigmatizada por la discusión pública y los medios de comunicación.

Creemos que la solución está en la prevención a través de un diagnóstico precoz y el tratamiento psicoterapéutico adecuado.

**Tercero**, para la obtención de la pertinente Licencia Aeronáutica, se precisa de un Certificado Médico que garantiza el adecuado mantenimiento de las condiciones psico-físicas de todos los profesionales de vuelo, control aéreo y los relacionados con ellos. En España es la Dirección General de Aviación Civil quien concede las licencias y establece los requisitos psíquico-físicos que deben cumplir estos profesionales, basándose en el reglamento 1178/2011 de la Comisión Europea que todos los países de la Unión Europea deben cumplir.

No obstante, **la normativa europea tan sólo indica la obligatoriedad de la evaluación psicológica y psiquiátrica para la obtención INICIAL de la licencia**. Sin embargo, en estos momentos iniciales, no es posible predecir los acontecimientos de la vida y los problemas de salud mental que se puedan producir a lo largo de la vida de cada profesional, así como la personal manera que él o ella va a utilizar para afrontar los mismos.

Es, por todo lo anteriormente manifestado, que **la posterior Evaluación periódica de la Salud Mental de estos profesionales debería ser un complemento esencial y obligatorio** de la selección psicológica inicial. En la actualidad esta valoración psicológica es delegada en el personal médico aeronáutico sin el apoyo de ningún psicólogo especialista.

Tampoco es práctica habitual, que las empresas aeronáuticas faciliten intervenciones que prevengan, detecten y eviten actuaciones de riesgo operativo entre su personal aeronáutico como consecuencia de posibles problemas en su salud psicológica.

En este sentido, apunta la Presidenta de AEPA, que en "la Ley de Prevención de Riesgos Laborales de 1995, el ámbito de riesgos psicosociales es el que menos consideración y énfasis ha tenido. Es fundamental invertir en prevención y diseñar políticas para evitar este tipo de circunstancias derivadas de las condiciones laborales y del estado emocional de la persona. Sobre todo en determinadas profesiones, como la de los pilotos, controladores aéreos y cualquier otra relacionada con la seguridad aérea donde debería haber una atención psicológica más exhaustiva y continuada".

**Cuarto**, que **el copiloto del vuelo siniestrado ocultara su baja médica puede llevar a pensar que las consecuencias laborales, profesionales y sociales** que él pudo percibir en aquel momento no ayudaron a evitar el riesgo de asumir la responsabilidad de su vuelo a pesar de su conocida disminución de capacidades psicofísicas.

Lamentablemente esto es un problema antiguo. No nos resistimos a recordar lo apuntado por el doctor Hugo Oscar Leimann Patt ya en los años ochenta, en su libro "Psiquiatría aeronáutica Sistémica": *... "el objetivo de los exámenes exhaustivos periódicos no es solo garantizar la seguridad del vuelo, sino también preservar la salud del piloto y prevenir cualquier trastorno por medio de la detección precocísima de sus signos incipientes. Obviamente lo que se denomina la conspiración del silencio atenta contra este objetivo. Si el piloto, a partir de una adecuada toma de conciencia, comprendiera, que en vez de ocultar sus síntomas, problemas, dificultades, le conviene comunicarlo al especialista adecuado... no solo mejoraría su desempeño sino que se reduciría al mínimo las ba-*

*jas por razones psicofisiológicas y, lo que es más importante, avanzaría notablemente la prevención de accidentes”.*

**Quinto.** Por lo tanto **AEPA reivindica el seguimiento psicológico de los profesionales aeronáuticos por medio de Psicólogos y Psiquiatras especializados.** Y también reclama una política que contribuya a concienciar a dichos profesionales sobre la responsabilidad de informar de cualquier problema que pudiera afectar a sus capacidades.

La Psicología Aeronáutica contribuye al mantenimiento y fomenta el aumento de la Seguridad Aérea. Y para ello hace uso de diferentes herramientas y técnicas que la Psicología pone a su disposición. La correcta Selección del personal aeronáutico, (Pilotos, Controladores Aéreos, Auxiliares de Vuelo, y Técnicos de Mantenimiento, entre otros) se basa fundamentalmente en una válida y fiable Evaluación Psicológica.

**La Asociación Española de Psicología de la Aviación (AEPA),** a través de sus asociados, **se ofrece a colaborar** con todos aquellos Organismos y Organizaciones con responsabilidades en el mundo de la Aviación para la oportuna investigación, desarrollo y aplicación de normativas y prácticas que fomenten la Seguridad Aérea a través del uso de las herramientas que la Psicología de la Aviación pone a nuestra disposición.

Así mismo **AEPA también se ofrece a prestar la ayuda psicológica necesaria a los familiares y amigos de las víctimas** que, como consecuencia de cualquier otro accidente, así pudieran necesitarlo.

Por último, nos complace manifestar que los criterios de posicionamiento de la Asociación Española de Psicología de la Aviación (AEPA) en el caso del vuelo 4U9525 de GermanWings, son básicamente coincidentes con lo manifestado en el documento “Declaración sobre el accidente del vuelo 4U9525” publicado por The German Association for Psychiatry, Psychotherapy and Psychosomatics (DGPPN), Professional Association of German Specialists for Neurology and Psychiatry (BVDN) and Professional Association of German Specialists in Psychiatry and Psychotherapy (BVDP)

MADRID, a \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2015