
**ACREDITACIÓN NACIONAL DE EXPERTO/A EN
PSICOLOGÍA AERONAUTICA**

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	3
1. REALIDAD AERONÁUTICA.	3
2. DESARROLLO HISTÓRICO DE LA PSICOLOGÍA AERONAÚTICA.	3
3. OBJETO DE LA ACREDITACIÓN.....	10
4. COMPETENCIAS DEL/LA PSICÓLOGO/A AERONÁUTICO/A.....	11
5. ÁMBITOS DE ACTUACIÓN.	13
6. FORMACIÓN BÁSICA DEL PSICÓLOGO/A AERONÁUTICO/A.....	14
7. PROCEDIMIENTO PARA OBTENER LA ACREDITACIÓN	16

INTRODUCCIÓN

1. REALIDAD AERONÁUTICA.

Los fallos de origen humano han sido históricamente el factor causal predominante en los accidentes e incidentes aéreos (75% a 85% de responsabilidad humana en los incidentes accidentes de aviación), y mientras los seres humanos continúen siendo el elemento central del sistema aeronáutico, la psicología, convertida en disciplina especializada, es un desafiante camino a recorrer, dentro de un contexto obviamente multidisciplinario, en donde confluyen otras ciencias tales como: Ingeniería, Fisiología y Biología, Medicina, Ergonomía, Sociología, Antropometría y Biomecánica, Estadística, etc.

1.1 Definición de Psicología Aeronáutica.

La Psicología Aeronáutica es una especialidad más dentro de la Psicología, en este caso aplicada al estudio de los procesos psicológicos de los individuos, grupos y organizaciones que integran el sistema socio-técnico, aeronáutico y espacial (SSE). Los objetivos de esta especialidad son promover la seguridad y la salud interviniendo en aquellos procesos del sistema para hacerlo más fiable y adaptado a las necesidades de las personas.

La Psicología Aeronáutica (PA) aporta conocimientos teóricos y técnicas en el análisis psicológico de la integración y predice comportamientos que contribuyen a un óptimo funcionamiento de la actividad Aeronáutica, interviniendo en aquellos procesos del sistema para hacerlo más fiable; teniendo la necesidad de valorar y entrenar de forma continua, los factores humanos (FFHH) que desarrollan seguridad en el sistema.

El objetivo de esta especialidad es pues en definitiva promover y potenciar el desarrollo científico, técnico y profesional de la Psicología en el campo de la aviación, así como la aplicación científica de los Factores Humanos en dicha actividad y, en definitiva, la mejora de la seguridad y eficiencia de la actividad aérea.

2. DESARROLLO HISTÓRICO DE LA PSICOLOGÍA AERONAÚTICA.

Los primeros vuelos fueron realizados por Orville Wright en 1903 y Santos Dumont en 1906, y ya en 1910 se produce el primer vuelo de carácter comercial.

Pero la aviación tuvo una inmediata aplicación a lo militar. 1911, guerra Ítalo-Turca y 1912, Bulgaria, 1ª guerra de los Balcanes.

Gestándose el inicio de la psicología aplicada a la propia evolución aeronáutica. Aunque el peso de la investigación se desarrolló en el campo militar, en seguida tuvo una aplicación práctica también en lo civil.

Primera etapa: los inicios

En su inicio se centró la atención en las destrezas necesarias para el vuelo. Las diferencias individuales en cuanto a capacidades y disposiciones, ciertos aspectos psicofisiológicos etc.

Esta primera etapa se caracterizó por la utilización de instrumentos de evaluación procedentes de la fisiología y de la física, con su correspondiente tratamiento estadístico de los datos. Campos más investigados:

- Sensación y percepción, sus umbrales.
- Velocidad de respuesta.
- Así como variables fisiológicas que se suponía relacionadas con experiencias subjetivas.

En Alemania, Benary y Kronfeld (1914), Francia, Guillaín y Ambard (1914), Italia, Gemelli (1914). En Estados Unidos la *American Psychological Association (APA)* estableció un comité específico, *Psychological Problems of Aviation* (Strong, 1918, Yerkes, 1918).

El médico británico Anderson (1918), el psicólogo alemán Selz (1919), y los psicotécnicos italianos Gemelli, Tessier y Galli (1920) casi simultáneamente iniciaron estudios sobre las causas de los accidentes de aviación. Coincidiendo en señalar que eran los “factores psíquicos” los que aparecían como principales agentes causales en las caídas de los aviones.

Segunda etapa: la expansión

Los años veinte fueron muy favorables para la Psicotecnia debido la reconstrucción económica de post guerra.

1929 James Doolittle trabajaba no solo en las limitaciones psico-fisiológicas sino también en los efectos psicológicos del vuelo. Y, así mismo, se pasó, especialmente en los Estados Unidos, al uso masivo de los test de inteligencia.

En los años 30 el constructo “Inteligencia Práctica” acabaría siendo esencial para definir la aptitud de vuelo.

Metz, en 1939, desarrolló un programa de evaluación psicológica para la Luftwaffe, ese mismo año se fundaba en EE.UU., bajo la dirección de J. Jenkins, el *Nacional Council Comité on Aviation Psychology*. Y en 1939 también la Universidad de Cambridge desarrolló estudios de fisiología y psicología aplicados a la selección de pilotos.

Los test (psicométricos y proyectivos) irían tomando el lugar de los más sofisticados aparatos de evaluación.

La rápida expansión de las tecnologías después de la segunda guerra mundial trajo muchos más problemas de los que se imaginaban. El arte y la ciencia de la selección y clasificación de individuos para pilotar pasaron por cambios importantes.

Se apreció la necesidad de disponer de una fuente de datos sobre habilidades, capacidades y limitaciones humanas, en una actividad tan cambiante.

La psicología se vuelve cada vez más activa en el ámbito del desarrollo de los estudios de los factores humanos en la aviación. Las Universidades pasan a actuar con programas de investigación en psicología de la aviación. Los estudios se desarrollaban tanto en Europa, a través de Frederick Bartlett, responsable de la unidad de Psicología Aplicada de la Universidad de Cambridge, como en los Estados Unidos.

En 1945 se autorizó a la Universidad del Estado de Ohio a fundar el Instituto de Aviación del Medio-Oeste.

En 1946 Alexander C. Willians fundó el laboratorio de Psicología de la Aviación de la Universidad de Illinois.

En los EE. UU. una investigación a gran escala, dirigida por Flanagan (1947). *Compilación*, en 19 volúmenes (*U.S. Army Air Forces Aviation Psychology Program*), de las investigaciones realizadas en este ámbito.

Tercera etapa: consolidación

Los setenta fueron malos años para la aviación, ocho grandes accidentes se produjeron en esa década culminando en 1977 con la colisión de dos B-747, de KLM y Pan Am, en el aeropuerto de Los Rodeos, con un total de 583 fallecidos. Analizados dichos accidentes, todos tuvieron en común que se apreciaron aspectos relativos a los factores humanos como causa.

Las cabinas de los aviones empezaban a ser muy diferentes y la coordinación entre los tripulantes era el “nuevo” problema.

1976, firma de acuerdo entre la FAA y la NASA sobre sistema voluntario, confidencial y no punitivo, de notificación de incidentes aéreos para el análisis del comportamiento humano. (Reino Unido, Canadá y Australia)

En 1986, aparece la Resolución A-26-9 de OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) enfatizando el desarrollo del estudio de los factores humanos.

En 1989 aparece la Circular 216-AN/131 “Compendio sobre Factores Humanos Núm.1: Conceptos fundamentales sobre Factores Humanos”; y la Circular 217-AN/132 “Compendio sobre Factores Humanos Núm. 2: Instrucción de la tripulación de vuelo: Gestión de los recursos en el puesto de pilotaje (CRM) e Instrucción de vuelo orientada a la línea aérea (LOFT)”.

En el año 1990, se modifica el Anexo 1, Títulos y Licencias, introduciendo la obligatoriedad de la formación en Factores Humanos.

En el año 1997 la Comisión de Aeronavegación de la OACI ratificó un conjunto de normas y métodos recomendados (SARPs) relacionados con el papel de los Factores Humanos en el entorno operacional.

Después la OACI ha publicado un total de 22 documentos sobre Factores Humanos en aviación.

2.1 Situación de la Psicología Aeronáutica en otros países.

Podemos constatar la existencia de gran actividad de la Psicología Aeronáutica en la gran mayoría de países, tanto en el ámbito civil como militar, a través de innumerables artículos sobre Psicología Aeronáutica en publicaciones periódicas, Cursos, Congresos, Simposio, Reuniones y Seminarios de Psicología de la Aviación por todo el mundo. (Ejemplo: *Jornadas Latinoamericanas de Factores Humanos y Seguridad en vuelo*. (Madrid, 2006), (Quito, 2007), (Recife, 2008).

Sin olvidar el muy activo Foro iberoamericano de especialistas en CRM (*Crew Resource Management*) y los Factores Humanos como componentes de prevención de los accidentes en la aviación, en el cual la Psicología Aeronáutica tiene, obviamente, un papel predominante.

Por otra parte, se cuenta con una extensa bibliografía y proliferan las Asociaciones que apoyan el desarrollo y aplicación de la Psicología Aeronáutica en todo el mundo:

- *West European Association for Aviation Psychology (WEAAP)*, 1956. Transformándose luego en *European Association for Aviation Psychology (EAAP)*.
- *Association for Aviation Psychology (AAP)*, EE.UU. 1964
- *European Federation of Professional Psychologists Associations (EFPPA)*. 1981
- *Instituto de Psicología Aeronáutica (IPA)*, Brasil. 1982
- *Sociedad Venezolana de Psicología Aeronáutica (SOVEPSA)*. 1983
- *Sociedad Interamericana de Psicología Aeronáutica (SIPA)*, en Buenos Aires.1986
- *Australian Aviation Psychology Association (AAvPA)*. 1992
- *Ateneo de Seguridad en la Aviación, Buenos Aires*. 1997
- *Asociación Española de Psicología de la Aviación (AEPA)*. 1998
- *Asociación Panameña de Psicología Aeronáutica*. 2001
- *Austrian Aviation Psychology Association (AAPA)*. 2004
- *Sociedad Ecuatoriana de Psicología Aeronáutica (SEPSAE)* 2007

Un análisis sociométrico sobre investigación en este campo desde el año 1973 al 1994. Martin (1994), nos dice que:

El 64% lo dedicaron al contexto del sujeto, y agrupa todas aquellas categorías que hacen referencia a los factores cognitivos, aptitudinales, emocionales y de personalidad de los profesionales, así como sus trastornos.

El 14% al contexto de las aeronaves, y reúne todas aquellas categorías que hacen referencia a los factores ergonómicos y técnico-mecánicos.

Un 12% relacionado con el contexto para la mejora de vuelo, que agrupa todas aquellas categorías que hacen referencia a la metodología y a los factores externos del vuelo.

Y por último un 10% sobre el contexto psicosocial y ambiental, incluyendo todas aquellas categorías que hacen referencia a los factores psicosociales y del entorno.

A modo de breve síntesis, habría que resaltar la gran evolución de la psicología dedicada al mundo aeronáutico en los últimos cien años que ha pasado de aplicar exclusivamente test para seleccionar a los más aptos a formar parte esencial de la actividad aérea imprescindible en la relación del ser humano con la tecnología más avanzada, atenta a las relaciones interprofesionales, muy vigilante en las sutiles influencias organizacionales, y con bagaje, conocimientos y experiencia suficiente para ser, así mismo, imprescindible tanto en la gestión de las catástrofes como en el cuidado mental de los altamente cualificados profesionales. Dando, con todo ello, al concepto “factor humano” su más absoluto sentido.

2.2 Momento actual en relación con la actividad de los psicólogos aeronáuticos en España.

Los psicólogos/as aeronáuticos en España han tenido y, por supuesto, siguen teniendo una gran actividad y reconocimiento tanto en el medio de la aviación civil como militar. La prueba está en su presencia profesional en las diversas Instituciones y Empresas relacionadas con el medio.

El reconocimiento de la Psicología Aeronáutica como una Especialidad por el Consejo General de la Psicología en España, obviamente, ha cimentado más si cabe dicha presencia.

En España la casi totalidad de psicólogos/as aeronáuticos/as, que desarrollan su actividad profesional como tales, están inscritos como Socios de Número en la Asociación Española de Psicología de la Aviación (AEPA), la cual en la actualidad engloba a sesenta socios españoles. Como dato adicional hay que manifestar que, así mismo, AEPA acoge también como Socios Numerarios a veintidós destacados Psicólogos/as Aeronáuticos/as de Latinoamérica y diez Miembros Asociados, especialistas en Factores Humanos no psicólogos/as (ergónomos, médicos, pilotos. Etc.), que hacen un total de 92 socios en este momento.

La Psicología Aeronáutica a través de AEPA mantiene su presencia en el Grupo de Expertos de Seguridad de la Aviación y la participación habitual en la C.I.A.I.A.C. (Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil), así como en cualquiera otra Comisión que comprenda mejoras de la seguridad en vuelo.

El trabajo profesional que los psicólogos/as aeronáuticos/as realizan en sus puestos de trabajo (civiles o militares) está en plena relación con lo manifestado en este documento en su apartado 5 Competencias del Psicólogo Aeronáutico (5.1, 5.2, 5.3) y en el apartado 6 Ámbitos de actuación (Organizacional, de Seguridad y Preventivo)

No obstante, tratando de pormenorizar algo más este asunto, a continuación, se relacionan las actuaciones profesionales más habituales de los psicólogos/as aeronáuticos/as en España, aunque no se trata de hacer un desarrollo exhaustivo de las mismas sino exponer con fines orientativos su quehacer habitual.

Por orden alfabético:

- ✓ Actuaciones en Psicología Sanitaria. Psicología clínica especializada en el personal aeronáutico. Intervención psicológica (psicoterapia).
- ✓ CISM, Gestión de Crisis por Incidentes Críticos.
- ✓ Coaching. Mediación.
- ✓ Confección y actualización de manuales de Seguridad y Emergencias.
- ✓ Consultoría en RRHH: selección, evaluación y formación.
- ✓ Consultoría en salud laboral: evaluación y formación.
- ✓ Control y seguimiento de drogodependencias.
- ✓ Coordinación de talleres de terapia grupal.
- ✓ Cursos de miedo a volar.
- ✓ Docencia universitaria en factores humanos.
- ✓ Investigación en factores humanos en aviación (laboratorio).
- ✓ Instrucción en SENASA (Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y la Seguridad Aeronáutica, S.A.).
- ✓ Evaluación de salud mental en pilotos y tripulantes de cabina.
- ✓ Facilitadores CRM (Gestión de Recursos de Tripulación).
- ✓ Formación a tripulantes: comunicación, modos de actuación ante pasajeros agresivos, técnicas de control estimular, etc.
- ✓ Formación de formadores en TRM-ENAIRE. Facilitador TRM. CISM-PEER. Orientación en crisis.

- ✓ Formación de CRM. Formación en FFHH. Formador de formadores/as para instructores/as y supervisores/as. Formación en áreas de habilidades sociales.
- ✓ Impartición de conferencias sobre psicología de la aviación.
- ✓ Inspecciones (observación de actitudes sospechosas, investigación y análisis).
- ✓ Intervención en crisis vía telefónica.
- ✓ Intervención a demanda en la investigación de accidentes/incidentes de aviación.
- ✓ Participación en la formación de psicólogos aeronáuticos.
- ✓ Participación en la Gestión, diseño, impartición e implementación del Plan de Formación de habilidades de liderazgo y de atención al cliente dirigido a Tripulantes de Cabina (TCP)
- ✓ Participación en ENAIRE (Entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Fomento que gestiona la navegación aérea en España), en el programa CISM (Gestión de Crisis por Incidentes Críticos).
- ✓ Reconocimientos periciales.
- ✓ Selección de personal aeronáutico.
- ✓ Temas de motivación en el Ejército del Aire.
- ✓ Valoración psicológica en el ámbito aeronáutico.

3. OBJETO DE LA ACREDITACIÓN

Se hace imprescindible garantizar que los psicólogos/as aeronáuticos/as reúnan tanto la formación y experiencia necesaria, como un desarrollo competencial adecuado para dar respuesta a las diferentes demandas que en el ejercicio de la profesión se le puedan presentar, todo ello en un entorno en permanente cambio y evolución como es el sector de la aviación.

Por otra parte, la tendencia que se manifiesta en Europa, y también en diferentes contextos de nuestro país, es que las asociaciones y los colegios profesionales trabajen para establecer acreditaciones que avalen la competencia en un área determinada, con el objetivo de garantizar un servicio especializado que responda adecuadamente a los intereses y derechos de los usuarios.

Por tales motivos, AEPA (Asociación Española de Psicología de la Aviación) propuso al COP el establecimiento de un proceso para la Acreditación Nacional de Experto en Psicología Aeronáutica, que supondrá el reconocimiento de su capacitación profesional. Ello significará:

- Reconocer la especificidad del psicólogo/a en el contexto de la aviación.
- Reforzar el valor añadido de la práctica de la Psicología Aeronáutica.
- Avalar la competencia profesional de los psicólogos/as aeronáuticos/as.
- Profundizar en la dotación de mayores cotas de garantía profesional y calidad en los servicios prestados.
- Contribuir a la formación y cualificación complementaria de los psicólogos/as aeronáuticos/as.

4. COMPETENCIAS DEL PSICÓLOGO/A AERONÁUTICO/A.

El transporte aéreo contribuye de forma importante a la prosperidad económica mundial dentro de una economía cada vez más globalizada. La aviación facilita el crecimiento del comercio, el turismo y la inversión internacional. El impacto económico global de la aviación se estima en 2,2 trillones de dólares, equivalente al 3,5 % del producto interior bruto mundial y genera un total de 56,6 millones de empleos a nivel mundial (Datos de Air Transport Action Group (ATAG); *Aviation benefits beyond borders*, marzo 2012). Además, la aviación tiene un gran impacto social dado que permite la conexión entre países y personas y repercute de forma fundamental en los países en desarrollo.

Por otra parte, las personas que trabajan en este ámbito están sujetas a condiciones de trabajo muy demandantes que repercuten en su salud y bienestar. Además, hay que considerar que un accidente de aviación tiene una repercusión mediática de tal magnitud que puede suponer pérdida de futuros pasajeros por miedo a volar, cierre de compañías, pérdida de puestos de trabajo, etc. Es por ello fundamental la prevención y la promoción de la seguridad operacional y de la salud.

En ambos aspectos el papel del psicólogo/a especialista en aviación es fundamental. Sin embargo, en este medio, al igual que en otras profesiones, observamos un gran intrusismo, por personas no debidamente cualificadas o con insuficiente conocimiento del medio que pueden tener intervenciones poco eficaces y en el peor de los casos iatrogénicas.

4.1 Funciones Específicas del Psicólogo/a Aeronáutico/a.

Todas las actividades relativas al mantenimiento y desarrollo de la seguridad en las operaciones aéreas (safety) a través del desarrollo de habilidades cognitivas, clínicas y de personalidad, así como el desarrollo de competencias laborales que tanto las normativas Nacionales como Internacionales, determinan como seguras.

4.2 Funciones no Específicas.

Conocimiento de las normativas Nacionales y Europeas, así como de la Organización de la Aviación Civil Internacional, sobre el mantenimiento de la seguridad de las operaciones aéreas y competencias que la desarrollan.

Conocimiento de los Manuales Operativos de las Compañías para las que se trabaja.

4.3 Actividades y Enfoque que nos definen. (Procedimientos, Técnicas e Instrumentos).

- Selección de todo el personal relacionado con el vuelo en sus distintas facetas, además de controladores, TCP, personal de mantenimiento de aviones y todo personal que desarrolle actividades aéreas y/o tenga una relación directa con el mantenimiento de la seguridad de las operaciones aéreas (safety).
- Entrenamiento de pilotos, controladores, TCP, personal de mantenimiento de aeronaves, en aquellas materias mandatarias por las regulaciones europeas que mantengan y desarrollen comportamientos seguros.
- Asesoramiento psicológico e instruccional de Compañías aéreas y empresas proveedoras de servicios aeronáuticos sobre sus tripulaciones y personal operativo.
- Investigación de incidentes y accidentes en el ámbito de los FF.HH.
- Evaluación psicológica clínica, como parte del reconocimiento médico, según normativa europea y española vigente, para otorgar o renovar las diferentes licencias aeronáuticas.
- Intervención en crisis de catástrofes aéreas, o incidentes tanto como ayuda a familiares como soporte psicológico de las propias tripulaciones, personal ATSEP y aquellos profesionales aeronáuticos que así lo requieran.
- Investigación análisis y estudios de comportamientos relativos a la seguridad de las operaciones aéreas, así como el bienestar y la salud del personal.

Los procedimientos, técnicas e Instrumentos a utilizar, son todos los que la ciencia psicológica pone a nuestra disposición. Más los propiamente desarrollados en el medio aéreo para su aplicación en el mismo.

5. ÁMBITOS DE ACTUACIÓN.

La urgente necesidad de dar respuestas creativas e inteligentes a estas y otras necesidades justifica plenamente la incorporación del psicólogo/a, a los equipos de cualquier organización oficial o privada relacionada con la industria del transporte aéreo.

Y son funciones del psicólogo/a aeronáutico/a: Preventivas, Organizativas, Formativas, Sociales y de Salud.

Veámoslas:

A. En el campo de la PSICOLOGÍA ORGANIZACIONAL.

- ✓ A través del estudio del comportamiento humano, en el ámbito de las empresas aeronáuticas.
- ✓ Propiciando el bienestar y satisfacción de los/as trabajadores/as. Tratando de encontrar respuestas a los numerosos y complicados problemas generados en un ámbito laboral tan específico.
- ✓ Generando actitudes proactivas de seguridad en toda la organización.
- ✓ Contribuyendo al desarrollo de toda la organización, activando el potencial de realización del factor humano en cada una de las múltiples especialidades que engloba el sector.
- ✓ Desarrollando planes de evaluación e intervención sobre la fatiga, estrés y estrés postraumático de los profesionales aeronáuticos.
- ✓ Describiendo puestos de trabajo del entorno aeronáutico incluyendo la definición y nivelación de las competencias conductuales asociado a cada uno de los puestos.
- ✓ Elaborando un diccionario de competencias conductuales de las profesiones aeronáuticas.

B. En el campo de la PSICOLOGIA DE LA SEGURIDAD.

- ✓ Aquí el interés específico es la situación del trabajador en su ambiente de trabajo, con los riesgos que son inherentes a la naturaleza de su labor. ¿Cómo?
- ✓ Conociendo la moderna gestión de la seguridad en aviación y el control de incidentes y accidentes en su empresa. Análisis de errores y amenazas.
- ✓ Investigando el pensamiento del/la trabajador/a con respecto a la seguridad. Contribuyendo a generar una conciencia y cultura de seguridad en las tripulaciones y demás trabajadores/as, de tal manera que el compromiso con la seguridad se extienda del ámbito laboral al familiar y social y viceversa.

C. En el campo de la PSICOLOGIA PREVENTIVA.

- ✓ El objetivo es cambiar actitudes y modificar conductas inadecuadas, con el fin de realizar un trabajo seguro y sin riesgo de accidentes. Fundamentalmente a través de la formación en actuaciones y limitaciones humanas. E integrando la idea de seguridad como un valor personal de las tripulaciones y demás trabajadores/as del sector.
- ✓ Y, por supuesto, a través de la intervención terapéutica necesaria en general y en el campo de la salud laboral.

6. FORMACIÓN BÁSICA DEL PSICÓLOGO AERONÁUTICO.

La formación básica del psicólogo/a aeronáutico/a tendrá 400 horas de formación, 300 horas teóricas, o los créditos que la Universidad correspondiente establezca, repartidas en contenidos de la forma que se especifica a continuación, más 100 horas de prácticas y un trabajo fin de curso.

El segmento teórico puede tener una parte docente *on line* y otra parte presencial.

a) CONOCIMIENTO DEL MEDIO	40
• Introducción a la estructura del Sector Aeronáutico	
• Los aeropuertos en el sistema del transporte aéreo	
• Navegación Aérea: ATS y CNS; su gestión e implicaciones	
• Gestión organizacional de una compañía aérea, y de las escuelas de pilotos y tripulantes.	

<ul style="list-style-type: none"> Principios básicos del vuelo 	
b) NORMATIVA DEL SECTOR (Internacional, Europea y Nacional)	20
c) ACTUACIONES Y LIMITACIONES HUMANAS EN AVIACIÓN	55
<ul style="list-style-type: none"> Factores cognitivos-conductuales, factores sociológicos y organizacionales. 	
<ul style="list-style-type: none"> Identificación y mitigación de riesgos en las cabinas automatizadas. 	
<ul style="list-style-type: none"> Cima y cultura de seguridad organizacional. Sistemas de calidad. 	
d) PSICOLOGÍA ERGONÓMICA	20
<ul style="list-style-type: none"> Ergonomía y factores humanos en sistemas complejos de alto riesgo. 	
e) AREAS DE APLICACIÓN EN PSICOLOGÍA AERONAUTICA	50
<ul style="list-style-type: none"> Reconocimientos psicológicos previos y periódicos 	
<ul style="list-style-type: none"> Selección 	
<ul style="list-style-type: none"> Formación (FFHH y CRM en pilotos, TCP, controladores, mantenimiento, etc.) 	
<ul style="list-style-type: none"> Evaluación de competencias en el puesto de trabajo 	
<ul style="list-style-type: none"> Prevención de riesgos, asesoramiento y coaching. 	
f) AREAS DE INTERVENCIÓN EN PSICOLOGÍA AERONAUTICA	55
<ul style="list-style-type: none"> Promoción y gestión de la salud 	
<ul style="list-style-type: none"> Alteraciones de conducta asociadas a la actividad 	
<ul style="list-style-type: none"> Asesoramiento e intervención terapéutica 	
<ul style="list-style-type: none"> Psicodiagnóstico. Psicopatologías aeronáuticas 	
<ul style="list-style-type: none"> La psicología en la investigación de accidentes 	
<ul style="list-style-type: none"> Intervención psicológica en situaciones de crisis (CISM) 	

<ul style="list-style-type: none"> • Tratamiento del estrés postraumático en situaciones de alto riesgo 	
g) INTERVENCIÓN PSICOLÓGICA EN LAS ORGANIZACIONES DE LA INDUSTRIA AERONÁUTICA	20
<ul style="list-style-type: none"> • Intervención en la gestión de la seguridad organizacional 	
<ul style="list-style-type: none"> • Sistema de gestión de la seguridad operacional (SGS) 	
h) ACTIVIDAD AÉREA Y MEDIO AMBIENTE	15
i) LA PSICOLOGÍA AERONÁUTICA EN EL ÁMBITO MILITAR	25

7. PROCEDIMIENTO PARA OBTENER LA ACREDITACIÓN

La necesidad de velar por la seguridad y la salud como un valor social y el derecho de los pasajeros de volar seguros, así como la de proteger los intereses profesionales de los/as psicólogos/as cualificados/as en psicología de la aviación, exigen el desarrollo de servicios profesionales de calidad.

Por todo esto el CGP ha puesto en funcionamiento la acreditación de Psicólogo/a Experto/a Aeronáutico/a como marca de calidad accesible únicamente a aquellos psicólogos/as que reúnan los requisitos de acreditación establecidos en el presente documento.

7.1 Criterios de Acreditación

Los/as solicitantes deberán aportar evidencias de los siguientes criterios generales y específicos para la obtención de la Acreditación de Experto en Psicología Aeronáutica:

Criterios generales, de carácter obligatorio:

- ▶ Tener la licenciatura o Grado de Psicología.
- ▶ Tener la habilitación como Psicólogo/a Sanitario/a por una de las vías que actualmente están en vigor:
 - Estar habilitado como Psicólogo/a Sanitario/a según lo establecido en el número 6 de la disposición adicional séptima de la Ley 33/2011, de 4 de

octubre, General de Salud Pública (añadido por la disposición final octava de la Ley 3/2014, de 27 de marzo), y cumpliendo los requisitos que se determinaron en el número 2 de la disposición adicional sexta de la Ley 5/2011, de 29 de marzo, de Economía Social.

- Ser Psicólogo/a Especialista en Psicología Clínica.
- Máster en Psicología General Sanitaria.

En caso de carecer de alguno de los tres requisitos anteriormente señalados será posible solicitar la acreditación, pero dicha acreditación no faculta para el ejercicio profesional en el ámbito sanitario.

- ▶ Estar colegiado en cualquier Colegio Oficial de Psicólogos de España y estar al corriente del pago de las cuotas colegiales. La experiencia profesional aportada deberá haberse desarrollado en periodo de alta colegial.
- ▶ No estar cumpliendo sanción colegial, ni ninguna otra que comporte inhabilitación profesional o para cargo público.

Criterios específicos:

La acreditación ha de ser única para lo cual se proponen dos vías para su consecución:

Vía ordinaria: Formación

Haber recibido formación pertinente en Psicología Aeronáutica, mediante aquellos cursos reconocidos por el CGP, en Instituciones públicas o privadas oficialmente acreditadas, como Universidad u otros Centros reconocidos, cuyo temario garantice, al menos, el contenido especificado en el Apartado 6 de este Documento: “Formación Básica del Psicólogo/a Aeronáutico/a”. Cursos que deberían ser correspondientes con el nivel de Especialista Universitario.

Este curso puede tener una parte docente *on line* y otra parte presencial y con una duración máxima de 400 horas entre teoría, prácticas y trabajos, tal como en el mencionado Apartado 6 se señala.

Vía extraordinaria: Experiencia

Experiencia profesional en el área, acreditada y ponderada, aplicando la Psicología y

los Factores Humanos a una o más actividades aeronáuticas. (Tripulaciones de vuelo de cabina y/o pasaje, Controladores Aéreos, Ingenieros, Técnicos de mantenimiento, Despachadores de vuelo, etc.) Esto implicaría:

- Un mínimo de cuatro años y medio de experiencia, continua o discontinua.

NOTAS

- Se valorará la participación del solicitante en actividades de Investigación, Docencia, Publicaciones, Congresos, y otras relacionadas con la Psicología Aeronáutica y los Factores Humanos en aviación.
- Así mismo se valorarán los Diplomas o Certificados obtenidos expedidos por las entidades formativas. Cursos específicos, Máster, etc., etc., así como la pertenencia a Asociaciones Internacionales de Psicología de la Aviación como EAAP, y otras reconocidas.
- Y en cualquiera de estas modalidades se exigirá superar una entrevista con la Comisión de Expertos/as, en el caso de que sean citados para ampliación de datos sobre la documentación entregada o así lo considerase la referida Comisión.

7.2 [Ámbito de la acreditación.](#)

La Acreditación de Experto/a en Psicología Aeronáutica tendrá un ámbito de todo el estado español.

7.3 [Requisitos para la renovación de las Acreditaciones.](#)

- Demostrar que se ha mantenido ocupación continua o discontinua en alguna de las áreas de aplicación de la Psicología Aeronáutica; docencia, trabajos de investigación u otras actividades científicas; o bien,
- Haber realizado al menos una formación específica en esos 8 años de acuerdo con la normativa que en ese momento prevea el COP.

Esta vía extraordinaria podrá ser solicitada hasta el día 19 de enero de 2020.

La acreditación tendrá una vigencia de ocho años a contar desde la fecha de la resolución aprobatoria.