



Francisco Ramírez Meza

Programa de Prevención del Uso Indebido de Sustancias Psicoactivas en la Aviación Civil y la ausencia en la legislación venezolana de una regulación para la prevención y control del consumo indebido de sustancias psicoactivas en el personal aeronáutico como parte del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional.

Estas consideraciones relacionadas con los objetivos de la OACI y la normativa interna aplicable la señalaremos de la forma siguiente:

- INTRODUCCION.
- EVOLUCIÓN
- LA CONVENCION DE CHICAGO, Anexos y Manuales de referencias.
- IMPLEMENTACIÓN.
- APOORTE DE BRASIL COMO SUGERENCIA
- REFERENCIAS Y DETALLES DEL PROGARAMA.
- LEY ORGANICA DE DROGAS G.O. (37510) 05/09/2010
- LEY ORGANICA DE PREVENCION, CONDICIONES Y MEDIO AMBIENTE EN EL TRABAJO - LOPCYMAT
- ACONTECIMIENTO RECIENTE.

I. INTRODUCCION.

Estas consideraciones están basadas en los siguientes puntos:

Una vez analizadas las Providencias Administrativas (Normas sub Legales) conocidas como Regulaciones Aeronáuticas Venezolanas RAV 91, 281, 121,135 publicadas hasta la presente, procedo a señalar aquellas relacionadas con el objeto de este Alcance 55:

- RAV 91, Sección 91.11 Uso de sustancias psicoactivas
- RAV 281, Sección 281.6 Uso problemático de sustancias psicoactivas.
- RAV 121, Sección 121.4. Uso y transporte de sustancias psicoactivas y demás sustancias estimulantes o depresivas.
- RAV 135, Sección 135.7 Uso y transporte de sustancias psicoactivas

Podemos aseverar que tal instrumento normativo sub legal al que hacemos referencia en este escrito, Programa de Prevención del Uso Indebido de Sustancias Psicoactivas en la Aviación Civil, no ha sido incluido en el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional Venezolano, y así dar cumplimiento a los requerimientos de la Organización Internacional de Aviación Civil, OACI.

SECCIÓN 91.11 USO DE SUSTANCIAS PSICOACTIVAS

(a) De conformidad a lo establecido en la RAV 281 referido a uso problemático de sustancias psicoactivas:

(1) Ninguna persona podrá actuar o intentar actuar como tripulante de una aeronave civil:

(i) Dentro del lapso de ocho (8) horas después de haber consumido cualquier bebida alcohólica.

(ii) Mientras esté bajo la influencia del alcohol.

(iii) Mientras se encuentre bajo los efectos de cualquier droga, medicamento o, en general, cualquier tipo de sustancia psicoactiva que afecte las facultades de la persona, poniendo en peligro la seguridad; o

(iv) Mientras lleve en su sangre el equivalente del 0,4% o más de su peso en alcohol.

(b) Excepto en el caso de una emergencia, ningún piloto de aeronaves civiles permitirá que una persona, que aparente estar intoxicada o que demuestre por condiciones o indicaciones físicas estar bajo la influencia de drogas, sea transportada a bordo en esa aeronave, excepto si es un paciente bajo tratamiento médico apropiado.

SECCIÓN 281.6 USO PROBLEMÁTICO DE SUSTANCIAS PSICOACTIVAS.

El personal cuyas funciones sean críticas desde el punto de vista de la seguridad de la aviación (empleados que ejerzan funciones delicadas desde el punto de vista de la seguridad) no pueden desempeñar dichas funciones mientras estén bajo la influencia de sustancias psicoactivas que perjudiquen la actuación humana. Las personas en cuestión se deben abstener de todo tipo de uso problemático de ciertas sustancias.

SECCIÓN 121.4. USO Y TRANSPORTE DE SUSTANCIAS PSICOACTIVAS Y DEMÁS SUSTANCIAS ESTIMULANTES O DEPRESIVAS.

(a) Será motivo de revocación del certificado de Explotador de Servicio Público de Transporte Aéreo cuando el titular del mismo permita que sus aviones, sean éstos de su propiedad o las posea en arrendamiento, se involucren en operaciones que contravengan ley Orgánica de Droga

(b) Ningún personal técnico aeronáutico podrá ejercer las atribuciones que su licencia y las habilitaciones conexas le confieren mientras se encuentre bajo los efectos de cualquier sustancia psicoactivas que pudiera impedirle ejercer dichas atribuciones en forma segura y apropiada. Asimismo, se abstendrán de todo abuso de sustancia psicoactiva y abuso de la misma. Si la Autoridad Aeronáutica detecta cualquier tipo de uso problemático de sustancia

psicoactiva en un titular de licencia, considerará el cese de sus funciones. El reintegro del titular de la licencia al desempeño de sus funciones críticas después de un tratamiento médico exitoso, estará sujeto a la verificación de competencia para el desempeño de esas funciones sin que se ponga en peligro la seguridad de las operaciones de vuelo.

SECCIÓN 135.7 USO Y TRANSPORTE DE SUSTANCIAS PSICOACTIVAS.

- (a) *Si el titular de un certificado cuyas operaciones se rijan por esta regulación, permitiese que sus aeronaves, bien sean propias, arrendadas o fletadas, se vieran envueltas en cualquier tipo de operación de la cual él tenga conocimiento, estaría contraviniendo lo establecido en la sección 91.12 (a) de la RAV 91, lo cual sería causal para la suspensión o revocación del certificado.*
- (b) *Ningún personal técnico aeronáutico puede ejercer las atribuciones que su licencia y las habilitaciones conexas le confieren mientras se encuentre bajo los efectos de cualquier sustancia psicoactivas que pudiera impedirle ejercer dichas atribuciones en forma segura y apropiada. Asimismo, se deben abstener de todo abuso de sustancia psicoactiva y abuso de la misma. Si la Autoridad Aeronáutica detecta cualquier tipo de uso problemático de sustancia psicoactiva en un titular de licencia, considerará el cese de sus funciones. El reintegro del titular de la licencia al desempeño de sus funciones críticas después de un tratamiento médico exitoso, estará sujeto a la verificación de competencia para el desempeño de esas funciones sin que se ponga en peligro la seguridad de las operaciones de vuelo.*

II. EVOLUCIÓN. Programa de Prevención del Uso Indebido de Sustancias Psicoactivas en la Aviación Civil como parte del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional.

Como ustedes bien conocen, uno de los cinco los objetivos estratégicos de la OACI se refiere, específicamente, a la Seguridad Operacional.

En apoyo a los objetivos de la OACI y para el desarrollo de la aviación civil Internacional; la función principal de la OACI es establecer los SARPS, así como las políticas internacionales basadas en el consenso entre sus Estados miembros y la industria, y entre muchas otras prioridades y programas, la OACI coordina la asistencia y la creación de capacidad de los Estados.

La Región Sudamérica de la OACI promueve la implantación de las Normas y Métodos Recomendados (SARPS) de la OACI a través de la provisión de asistencia a los Estados así como actividades relativas a la vigilancia de la seguridad operacional para validar la efectiva implantación de las normas internacionales de la OACI.

La Oficina Regional Sudamericana de la OACI es también sede del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional, conocido como SRVSOP, creado luego de la firma de un Memorándum de Entendimiento (1998) entre la OACI y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC).

SRVSOP es una organización regional de vigilancia de la seguridad operacional que desarrolla y actualiza los Reglamentos Latinoamericanos de Aviación Civil.

El Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) del Proyecto RLA/99/901 implementado a partir del año 2002, se orienta a asegurar el sostenimiento de los logros del proyecto RLA/95/003 mediante el establecimiento de un sistema reglamentario normalizado para la vigilancia de la seguridad operacional en la Región y otros aspectos de interés común para los Estados.

Señala en el Párrafo 2.4 del Memorando de Entendimiento suscrito entre la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil Internacional (CLAC) y la OACI para promover el establecimiento del SRVSOP de su segundo acuerdo, como uno de sus objetivos el promover la armonización y actualización de reglamentos y procedimientos de seguridad operacional para la aviación civil entre sus Estados participantes.

En la Décimo Tercera Reunión de la Junta General (Caracas, 7 de noviembre de 2005) identificó la necesidad de crear una estructura completa de las LAR que sirviera como documento guía y de planificación, de tal manera que los Estados miembros del SRVSOP que están realizando cambios en sus reglamentaciones pueden utilizar la misma denominación. Esta estructura evitará la creación de un modelo completamente diferente al que actualmente tienen la mayoría de los Estados, pero al mismo tiempo estará basada en los principios de lenguaje claro y equilibrio y evitará copiar modelos que responden a otras realidades.

En este sentido en el presente alcance 53 tenemos el Programa de Prevención del Uso Indebido de Sustancias Psicoactivas en la Aviación Civil, el cual sigue los linamientos de los Anexos 1, 2 y 6 de la Convención de Chicago, el Manual de medicina aeronáutica civil (Doc. 8984) y Manual sobre prevención del uso problemático de ciertas sustancias en el lugar de trabajo en la esfera de la aviación (Doc. 9654)

III. LA CONVENCIÓN DE CHICAGO, Anexos y Manuales de referencias.

Los Anexos 1, 2 y 6 de la Convención de Chicago, así como “Manual sobre prevención del uso problemático de ciertas sustancias en el lugar de trabajo en la esfera de la Aviación” indica los siguiente:

1. Los Anexos de la Convención de Chicago prevén que los países signatarios, a través de sus autoridades de aviación civil, aborden el uso problemático de sustancias psicoactivas en su ámbito de actuación regulatoria, generando obligaciones para las empresas y para determinados empleados en actividades críticas para la seguridad operacional.

2. El uso problemático de sustancias está definido en el DOC OACI 9654 – “Manual sobre prevención del uso problemático de ciertas sustancias en el lugar de trabajo en la esfera de la aviación” -como uso de una o más sustancias psicoactivas por personal de aviación civil de forma que:
 - (1) constituya peligro directo al usuario o ponga en riesgo las vidas, la salud o el bienestar de otros; y/o
 - (2) cause o empeore disturbios o problemas ocupacionales, sociales, mentales o físicos.
3. El ítem 1.2.7.1 del Anexo 1 de la Convención establece que detentores de licencias relacionadas a este Anexo no deban involucrarse en el uso problemático de sustancias psicoactivas.
4. El ítem 1.2.7.3, trae la recomendación de que los Estados Contratantes aseguren, en tanto sea posible, que los detentores de licencias que se involucren en cualquier especie de uso problemático de sustancias sean identificados y removidos de sus funciones de riesgo crítico a la seguridad operacional. El retorno a estas funciones podrá ser considerado después de una terapia, o, en casos en que no sea necesaria una terapia, después de haber cesado el uso problemático de sustancias y a partir de la determinación de que el desempeño continuado del individuo en la función no deberá comprometer a la seguridad operacional.
5. Entendiéndose que esta materia la regula la Ley Orgánica de Prevención y Condiciones de Medio Ambiente en el Trabajo LPCYMAT, conocida internacionalmente como OHSA.
6. El Anexo 2, en su ítem 2.5 repite el contenido en el Anexo 1 anteriormente citado, y sostiene específicamente que ningún individuo en función crítica a la seguridad operacional deberá ejercerla mientras bajo la influencia de cualquier sustancia psicoactiva debido a que bajo esta condición, su performance está comprometido.
7. El Anexo 6 también hace mención al tema, en los ítems del Anexo 1 y del Anexo 2 citados anteriormente.

IV. IMPLEMENTACIÓN. Programa de Prevención del Uso Indebido de Sustancias Psicoactivas en la Aviación Civil como parte del sistema de gestión de la seguridad Operacional.

Es importante señalar que sobre este delicado asunto, manifesté mi preocupación en agosto 2005, cuando entregué al Presidente de turno del Instituto Nacional de Aviación Civil. – INAC, Miembros del Consejo de Administración, Consultoría Jurídica – INAC el Alcance No. 14, con las observaciones a las Providencias Administrativas en materia de aviación civil, sobre las limitaciones de tiempo de vuelo, tiempo de servicio y períodos de descanso, así como la prevención de uso

indebido de drogas, uso indebido de alcohol. El referido alcance 14 está dividido en una Introducción, 12 partes y una conclusión para un total de 110 folios, donde la idea era plasmar la necesidad que tenemos en Venezuela de regular en el marco de la actividad de la aviación civil, y del personal técnico que conciernen, los puntos arriba mencionados. Este Alcance debe reposar en los archivos de las distintas oficinas que mencioné haberlas entregado.

Fue para el 11 de diciembre del 2008 que se publicó la Resolución Conjunta de la **Vicepresidencia de la República y del Ministerio del Poder Popular para el Trabajo y Seguridad Social**, mediante la cual se dicta la jornada de trabajo en el transporte aéreo, y limitaciones de tiempo de vuelo, tiempo de servicio y períodos mínimos de descanso para las tripulaciones abordo de aeronaves civiles, dejando pendiente las normativas para la prevención de uso indebido de drogas, uso indebido de alcohol,

Con relación a la implementación del Programa de Prevención del Uso Indebido de Sustancias Psicoactivas en la Aviación Civil como parte del sistema de gestión de la seguridad Operacional y la norma que aplica, vemos con preocupación que Venezuela, a través de las autoridades aeronáuticas del INAC, las cuales forma parte activa como miembros del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (**SRVSOP**) y del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Panamericana (**RASG-PA**) no haya implementado hasta la fecha el referido Programa y la norma que aplica, como parte del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional.

Dentro de actividad de trabajo del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional para 2012, fue incluida la **Creación del panel de técnicos** para la elaboración de reglamento Latinoamericano para la implantación del “Programa de Prevención del Uso Indebido de Sustancias Psicoactivas en la Aviación Civil” **bajo el LAR 120. En este sentido se tomó como referencia** la Nota de Estudio y en su anexo; presentada por Brasil Reglamento Brasileño de Aviación Civil nº 120 - RBAC 120 – cuyo objetivo es instituir el Programa de Prevención del Uso Indebido de Sustancias Psicoactivas en la **Cuarta Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Pan américa (RASG-PA/04) NE/22 Miami, Estados Unidos, 19 - 21 de octubre de 2011. Ver sugerencia de Brasil**

Un año después, en la Tercera Reunión del Panel de Expertos de Estructura de las LAR (RPEE/3), llevada a cabo en Lima, Perú del 16 al 18 de julio de 2012, convinieron en adoptar la siguiente conclusión:

“Aceptar la propuesta de incorporar en el Conjunto LAR OPS, el reglamento LAR 120 “Programa de prevención y control del consumo indebido de sustancias psicoactivas en la aviación civil”.

Durante la Reunión de Coordinación con los Puntos Focales RCPF/10 llevada a cabo en Lima, Perú, del 09 al 11 de octubre de 2012, el Comité Técnico presentó la nota de estudio NE/08 sobre la propuesta del programa de trabajo del SRVSOP para el año 2013.

En la JG/25 (Brasilia, 7 de noviembre de 2012), la Junta General aprobó el desarrollo del Reglamento LAR 120 - Programa sobre la prevención del uso indebido de sustancias psicoactivas en la aviación civil

Del 8 de enero al 28 de febrero de 2013, en Lima, Perú, el Comité Técnico del SRVSOP desarrolló el primer borrador del reglamento que prescribe reglas que regulan la prevención del uso indebido de sustancias psicoactivas en la aviación civil; el mismo que fue posteriormente analizado y discutido durante la Octava Reunión del Panel de Expertos de Operaciones (RPEO/8) en Lima del 5 al 9 de agosto de 2013.

Luego de un intercambio de criterios por parte de los miembros del Panel, se determinó que el reglamento presentado era susceptible de mejoras, en la forma y en el fondo, y que para ello era fundamental la intervención y aporte de especialistas del área de la salud, ya que su contenido es fundamentalmente técnico, y que estos aspectos están fuera del área de especialidad de quienes conforman el Panel de expertos en operaciones.

En ese sentido se consideró conveniente solicitar al Coordinador General del SRVSOP, la conformación de un grupo de tarea, compuesto por especialistas tanto del Panel de medicina aeronáutica, como del Panel de operaciones, para la preparación de una nota de estudio, para la revisión y mejora del Reglamento LAR 120 sobre el Programa de uso indebido de sustancias psicoactivas en la aviación civil.

Dicha nota de estudio fue presentada en primera instancia en la reunión del panel de expertos en medicina aeronáutica en ocasión de la Décima Reunión del Panel de Expertos de Licencias al Personal y Medicina Aeronáutica (RPEL), donde fue aceptada, y luego remitida a la Novena Reunión del Panel de Expertos en Operaciones (RPEO/9) para su discusión final.

Luego de diversas sustentaciones e intercambio de opiniones, la RPEO/9 acordó que el alcance debía limitarse, al menos inicialmente, a los LAR 121 y 135, pudiendo luego ser ampliado, una vez que los distintos paneles especializados analizaran en detalle su conveniencia.

Con dicha salvedad, la Reunión convino en aceptar el reglamento LAR 120. La propuesta fue aprobada en la Vigésimo Séptima Reunión Ordinaria de la Junta General (Antigua, Guatemala, 17 de noviembre de 2014) para su aplicación

V. APORTE DE BRASIL COMO SUGERENCIA

A título informativo, y a los fines de ilustrar como este punto tiene la relevancia debida tanto en la Región, como en el mundo, presento los avances que tuvo Brasil, desde el año 2011:

Cuarta Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación – Pan América (RASG-PA/04) NE/22 Miami, Estados Unidos, 19 - 21 de octubre de 2011

Podemos encontrar un resumen sobre la Nota de Estudio y el Reglamento Brasileño de Aviación Civil RBAC N° 120 – publicado en el 2011, cuyo objetivo es instituir el Programa de Prevención del Uso Indebido de Sustancias Psicoactivas en la Aviación Civil, sugiriendo en esa oportunidad incluir en el programa de trabajo del Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional, la elaboración de reglamento para la implantación del referido programa.

El referido reglamento estableció como plazos de implantación de un año para los subprogramas educativos y de dos años para los programas de exámenes toxicológicos y de respuesta a evento impeditivo.

A continuación encontrarán los siguientes detalles:

El Reglamento fue elaborado siguiendo normas y estándares de la OACI sobre el tema y las directrices del DOC OACI 9654 – “Manual sobre prevención del uso problemático de ciertas sustancias en el lugar de trabajo en la esfera de la aviación”.

Por tratarse de una propuesta de regla que tiene como objetivo obligar las empresas que operan bajo los 121, 135, 139 e 145, además de los operadores de servicios aéreos especializados públicos, a realizaren, con sus propios medios y para los empleados en actividades de riesgo crítico a la seguridad operacional, la gestión de riesgo relativo al uso problemático de sustancias psicoactivas.

2.4 Las actividades de riesgo crítico incluidas en esta propuesta son:

- a) cualquieras actividades que ocurran en el Área Restringida de Seguridad;*
- b) actividades de tripulantes y despacho operacional de vuelo;*
- c) actividades de mantenimiento, mantenimiento preventivo y modificaciones en aeronaves, productos aeronáuticos, de radionavegación y telecomunicaciones; inspección y certificación de mantenimiento;*
- d) abastecimiento y mantenimiento de los vehículos para suministro de combustible;*
- e) actividades de agente de seguridad y operador de rayos-x;*
- f) carga y descarga de vehículos de transporte de equipaje; y*
- g) prevención, salvamento y combate a incendio.*

2.5 El control del uso indebido de sustancias psicoactivas pretendido por el reglamento será alcanzado principalmente debido al efecto inhibitorio decurrente de la realización de un número mínimo anual (porcentual mínimo sobre las actividades aplicables) de exámenes toxicológicos aleatorios, asociados a los siguientes exámenes:

- a) previos a la contratación de nuevos empleados o a la transferencia para funciones de riesgo crítico;*
- b) después de la ocurrencia de accidentes y/o incidentes graves;*
- c) previos al retorno a la función, para los individuos que tuvieron resultado positivo o han recusado a fornecer muestra corporal;*
- d) para el acompañamiento de individuos que estén retornando a la función después de un evento impeditivo, sea este evento oriundo de una recusa a un examen requerido, incluyendo tentativas de adulteración de muestra corporal a ser analizada, sea en razón de resultado positivo en examen realizado; y*
- e) motivados por determinación por escrito de supervisores entrenados para la finalidad de identificar individuos que puedan estar involucrados con el uso problemático de sustancias;*

2.6 Los programas tienen como objetivo educar y entrenar previamente la mano de obra de las empresas involucradas con este problema.

2.7 Los programas objetivan asimismo alejar de la actividad considerada como de riesgo crítico para la seguridad operacional los individuos que puedan estar introduciendo riesgos inaceptables para la operación (evidenciado a través de resultado positivo en examen toxicológico o de la recusa a fornecer muestra corporal para examen), además de encaminarlos para tratamiento médico-psicológico y a orientación disciplinar, cuando aplicable.

2.8 Los principales objetivos a ser alcanzados con la proposición de este Reglamento son:

- a) Atender a las normas emanadas por la OACI referentes al asunto.*
- b) Promover incremento de los niveles de seguridad operacional de la aviación civil.*
- c) Aliñar las normas brasileñas a las de otros países que ya ejecutan supervisión/control del riesgo implicado por el uso de sustancias psicoactivas.*
- d) Buscar garantizar, de la mejor forma, que individuos afectados sean impedidos de ejercer funciones críticas a la seguridad operacional e puedan ser encaminados para orientación y/o tratamiento conforme aplicable, de acuerdo con preceptos éticos y técnicos adecuados.*
- e) Establecer criterios claros que permitan la atención a la salud de los individuos involucrados, a fin de permitir su retorno a la*

función crítica anteriormente ejercida cuando este retorno no más implicar en riesgo a la seguridad operacional.

f) Ayudar a promover un cambio cultural que pueda progresivamente ser extendida a otros sectores de la industria y otras actividades.

2.9 Los siguientes ítems pueden ser definidos como generadores de costo para la implantación del programa:

a) Realización de programa educativo dirigido, por lo menos, para los individuos desempeñando actividades de riesgo crítico y para sus supervisores;

b) Realización de exámenes toxicológicos aleatorios anuales correspondientes a un porcentual fijado en 50, 28 o 7% de las actividades críticas a la seguridad operacional, de acuerdo con franjas que contemplan el número de empleados actuando en funciones de riesgo crítico a la seguridad operacional en cada empresa obligada a cumplir el programa.

c) Realización de los exámenes toxicológicos: (i) después de ocurrido un accidente o incidente grave, para cada uno de los involucrados; (ii) motivado por sospecha justificada, (iii) para retorno a la actividad y acompañamiento después del retorno, (iv) previos a la admisión y transferencia para actividad de riesgo crítico.

d) Mantenimiento de una estructura que permita la realización y análisis de exámenes toxicológicos, incluyendo:

i. Medios propios o contratados para la realización de coletas de muestra corporal (indicado que sea a través de muestras de orina) con posterior envío de las muestras para análisis en laboratorios autorizados, además de medios para la realización de examen toxicológico específico para análisis de la concentración de alcohol;

ii. Necesidad de actuación de profesional médico especializado para la revisión de los resultados de los exámenes toxicológicos.

e) Actuación de profesional especializado en el tratamiento de los disturbios generados por el uso de sustancias psicoactivas para encaminar el individuo a tratamiento y posterior evaluación del tratamiento realizado.

2.10 Es importante observar que los costos directos e indirectos del programa tienden a ser compensados por la disminución significativa del valor a ser pago por los seguros para cobertura de accidentes e incidentes a partir de la comprobación junto a la aseguradora de la adopción del programa en el área. Los valores pagos para la realización de los exámenes toxicológicos pueden incluso ser parcial o enteramente cubiertos por algunos contratos con aseguradoras, en el interés de la seguridad operacional.

2.11 Entre los principales beneficios esperados, se puede enumerar:

a) Para el Sistema de Aviación Civil:

- Incremento de los niveles reales de seguridad operacional;
- Incremento de los niveles percibidos de seguridad operacional (percepción pública);

b) Para las empresas:

- Reducción de los niveles de absentismo, de presentismo (acto de asistir al trabajo mientras se está enfermo) y de renovación del personal, generando incremento de la productividad y reducción de los costos asociados con la salud de los empleados;
- Mejores condiciones para la celebración de contratos con empresas extranjeras e multinacionales;
- Mejora de la imagen de la empresa en el mercado y en la comunidad: empresa socialmente responsable;

c) Para el trabajador:

- Beneficios directos para la salud, ofreciendo oportunidad para reflexión y cambio de estilo de vida;
- Acceso a informaciones adecuadas y de calidad sobre el uso de sustancias psicoactivas y sus consecuencias, generando oportunidad de reflexión y posibilidad de busca de apoyo profesional, cuando aplicable;
- Posibilidad de los beneficios de los programas ser extendidos para los familiares de los empleados, con posibles acuerdos a ser negociados entre empleados y patrones.

VI. REFERENCIAS Y DETALLES DEL PROGRAMA.

Programa de Prevención del Uso Indebido de Sustancias Psicoactivas en la Aviación Civil como parte del sistema de gestión de la seguridad Operacional, independientemente de lo señalado en las Normas y Métodos Recomendados SARPS no solo en el Anexo 6 Operaciones de Aeronaves, sino también en otros anexos aplicables según la actividad que regula, incluyen los requisitos de un programa funcional Prevención del Uso Indebido de Sustancias Psicoactivas en la Aviación Civil, lo podemos encontrar en los textos de orientación sobre la implantación, los cuales nos proporcionan información, tanto a las AAC como a los explotadores, acerca de lo que se necesita para desarrollar e implantar el referido programa.

A) Manual sobre prevención del uso problemático de ciertas sustancias en el lugar de trabajo en la esfera de la aviación, (Doc 9654), Organización de Aviación Civil Internacional, Montreal, Canadá, 1995.

B) Manual de medicina aeronáutica civil, OACI, Doc. 8984 - 2012

Parte I. Métodos para el otorgamiento de licencias, Capítulo 1. Disposiciones relativas a las licencias, 1.2 Licencias al Personal ANEXO 1 Generalidades Consumo de sustancias psicoactivas

C) Manual de medicina aeronáutica civil, Doc. 8984 - 2012

Parte I. Métodos para el otorgamiento de licencias, Capítulo 2. Requisitos de aptitud psicofísica 2.2 Requisitos Psicofísicos Generales.

D) LAR 120 Prevención y control del consumo indebido de sustancias psicoactivas en el personal aeronáutico.

E) Regulaciones 120 Prevención y control del consumo indebido de sustancias psicoactivas en el personal aeronáutico de Argentina, Chile, Ecuador, Colombia, EEUU.

VII. LEY ORGANICA DE DROGAS G.O. (37510) 05/09/2010.

Programa Generales y Prevención Integral.

Son el conjunto de procesos dirigidos a promover el desarrollo integral del ser humano, la familia y la comunidad, a través de la disminución de los factores de riesgo y el fortalecimiento de los factores de protección.

VIII. LEY ORGANICA DE PREVENCION, CONDICIONES Y MEDIO AMBIENTE EN EL TRABAJO - LOPCYMAT

Con respecto a la referida ley, los patronos empleadores a través de la gerencia de medicina ocupacional deberán velar por lo siguiente:

1.- La reinserción del trabajador involucrado con sustancias psico activas, posterior al proceso de rehabilitación, sanciones o posterior algún accidente o incidente.

2.- La evaluación preventiva de aquellos casos sospechosos para el momento de los periodos vacaciones, ingresos o cambios de puestos de trabajo.

Vistas y analizadas las diferentes disposiciones sobre el tema, exhorto a la autoridad aeronáutica venezolana conjuntamente con otras autoridades competentes avocase a la implementación, control, gestión y seguimiento del Programa de Prevención del Uso Indebido de Sustancias Psicoactivas en la Aviación Civil como parte del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, independientemente de lo señalado en las Normas y Métodos Recomendados SARPS no solo en el Anexo 6 Operaciones de Aeronaves, sino también en otros anexos aplicables según la actividad esta que regula dentro del sector aeronáutico,

IX. ACONTECIMIENTO RECIENTE.

Condenado a 10 meses de prisión un piloto japonés que intentó despegar ebrio en Heathrow. 30 Noviembre, 2018 Por EFE

Un tribunal británico condenó este jueves a diez meses de prisión a un piloto japonés de la aerolínea Japan Airlines (JAL) que fue detenido cuando se disponía a despegar del aeropuerto londinense de Heathrow con una tasa de alcoholemia más de nueve veces por encima de lo permitido.

Katsutoshi Jitsukawa, de 42 años, preparaba el despegue al mando de un avión de pasajeros con destino Tokio el pasado 28 de octubre cuando fue obligado por la policía británica a someterse a un test de alcoholemia.

Las fuerzas de seguridad fueron alertadas 50 minutos antes de la partida del vuelo JL44 por otro miembro del personal aéreo.

El test determinó que Jitsukawa registraba una concentración de 189 miligramos de alcohol por 100 mililitros de sangre, mientras que el máximo permitido para los pilotos es de 20 miligramos.

El juez Phillip Matthews indicó en su sentencia que el piloto se encontraba "muy intoxicado" cuando fue arrestado por la policía.

"Lo más importante es la seguridad de todas las personas que iban a bordo de aquel vuelo de largo recorrido, que iba a durar potencialmente más de doce horas. Esa seguridad fue puesta en riesgo por su consumo de alcohol y embriaguez", sostuvo el magistrado de la Corte de la Corona de Isleworth (suroeste de Londres).

"Las potenciales consecuencias para aquellos que iban a bordo eran catastróficas", agregó el juez.

Por la aviación civil que merecemos todos los venezolanos.

Francisco Ramírez Meza

Caracas 22 de Diciembre de 2018

