



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 24 : Initiatives prioritaires en matière de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne

AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ET LA PERFORMANCE EN UTILISANT DES PROGRAMMES DE SOUTIEN PAR LES PAIRS (PSP) POUR LES TITULAIRES DE LICENCE D'AVIATION

(Note présentée par l'Australie et le Canada)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les programmes de soutien par les pairs (PSP) sont en place dans le secteur de l'aviation comme mesure de bien-être depuis de nombreuses années et ont été acceptés par les titulaires de licences d'aviation comme une partie importante et précieuse de leur environnement opérationnel. La contribution des PSP au bien-être des titulaires de licences d'aviation est également reconnue comme précieuse pour soutenir la performance sûre et efficace des titulaires de licences, qu'ils aient ou non des problèmes de santé liés à la sécurité. Pour pouvoir intégrer les avantages des PSP dans les systèmes de gestion de la sécurité de l'aviation et de médecine aéronautique, les PSP doivent être établis et mis en œuvre de manière normalisée.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note du rôle des PSP dans les systèmes de gestion de la sécurité de l'aviation et de la médecine aéronautique ;
- b) inviter l'OACI à publier des éléments indicatifs pour la conception et la mise en œuvre de PSP dans le cadre des processus d'évaluation médicale et du système de gestion de la sécurité ;
- c) favoriser la collaboration entre les États pour l'élaboration de solutions locales et régionales en vue de mettre en œuvre des PSP pour les titulaires de licences d'aviation.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Chaque vol est sûr et sécurisé.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Aucune.
<i>Références :</i>	Annexe 1 — <i>Licences du personnel</i> Doc 8984, <i>Manuel de médecine aéronautique civile</i> EASA — Rapport du groupe de travail de l'EASA sur l'accident du vol 9525 de Germanwings (2015) EASA — Règlement (UE) 2018/1042 de la Commission « CAT.GEN.MPA.215 » (Programme de soutien) European Pilot Peer Support Initiative (EPPSI) Guide on Peer Support (2020) IFALPA Pilot Assistance Manual (2022) FAA — Mental Health Aviation Rulemaking Committee (2024) – Recommandation 3 A41-WP/256 — Certification médicale et maladie mentale

1. INTRODUCTION

1.1 L'OACI exige que tous les titulaires de licence se soumettent à un examen médical et à un processus d'évaluation qui comprend une évaluation de la santé mentale, conformément à l'Annexe 1 — *Licences du personnel*, chapitre 6. À l'appui de cette évaluation, l'OACI demande également aux États de prendre en considération les aspects de la promotion de la santé et de la prévention liés à l'aviation dans les évaluations médicales prévues dans l'Annexe 1, chapitre 1.

1.2 Les titulaires de licence ayant accès à un soutien par les pairs sont davantage susceptibles de ressentir un meilleur bien-être mental¹ et sont moins enclins à souffrir d'une mauvaise santé mentale entraînant l'annulation du certificat médical d'aviation. Il est clair, par conséquent, que les PSP sont des éléments importants à prendre en compte dans les activités pour que les processus d'évaluation médicale soient conformes à l'Annexe 1, chapitres 1 et 6.

1.3 Pour que les États intègrent les PSP dans leurs systèmes de gestion de la médecine aéronautique et de la sécurité d'une manière cohérente qui contribue à renforcer la sécurité de l'aviation à l'échelle mondiale, il est nécessaire d'adopter une approche normalisée de la conception et de la mise en œuvre des PSP qui puisse être adaptée au contexte local tout en respectant les exigences réglementaires et de sécurité établies par l'OACI.

2. RECOMMANDATIONS POUR L'ADOPTION DE PROGRAMMES DE SOUTIEN PAR LES PAIRS À TITRE DE MESURES DE PERFORMANCE ET DE SÉCURITÉ

2.1 Le *Manuel de médecine aéronautique civile* (Doc 8984) fournit des orientations sur les processus d'évaluation des risques et de l'importance aéromédicale en ce qui concerne les titulaires de licence souffrant de maladies mentales, mais ne formule pas de recommandations sur la manière dont les examinateurs médicaux et les évaluateurs peuvent inclure la promotion et la prévention de la santé mentale, en particulier à l'aide des PSP.

2.2 Un certain nombre d'accidents catastrophiques et de quasi-accidents ont été attribués en partie au contexte de bien-être et de santé mentale des titulaires de licence. Surtout, le vol 9525 de Germanwings a servi de catalyseur pour que la Commission européenne prenne des mesures visant à garantir que le bien-être et la santé mentale soient effectivement pris en compte dans les processus d'évaluation médicale et de sécurité de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (EASA). La recommandation 3 du rapport du groupe de travail Germanwings de l'EASA demandait la mise en place de programmes de soutien pour les pilotes. Ces programmes ont pour but d'aider les pilotes à demander volontairement de l'aide pour des problèmes de santé mentale ou d'autres problèmes personnels, sans craindre d'être stigmatisés ou de subir des sanctions. Cette initiative a conduit à l'inclusion de dispositions pertinentes dans le règlement relatif aux opérations aériennes [règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission] par le biais du règlement (UE) 2018/1042 de la Commission, en particulier sous le point CAT.GEN.MPA.215 « Programme de soutien ». Pour aider les États membres de l'EASA à mettre en œuvre cette recommandation, l'EPPSI a publié un Guide sur le soutien des pilotes par leurs pairs. Outre le travail réglementaire de l'EASA, le Manuel d'assistance aux pilotes de la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) offre des orientations complémentaires pour promouvoir une approche plus globale et harmonisée des programmes de soutien aux pilotes.

2.3 Plus récemment, à la suite d'un incident critique évité de justesse impliquant la compagnie aérienne Alaska Airlines en 2023, le Mental Health Aviation Rulemaking Committee de la Federal Aviation Administration (FAA) a formulé des recommandations pour les PSP. Plus précisément, la

¹ Santilhano, W., Bor, R., et Hewitt, L. M. M. (2019). The role of peer support and its contribution as an effective response to addressing the emotional well-being of pilots: A qualitative study of South African stakeholders. *Aviation Psychology and Applied Human Factors*, 9(2), 67–76. <https://doi.org/10.1027/2192-0923/a000163>

recommandation 3 préconise d'élargir le rôle des PSP et d'élaborer des programmes, des protocoles et des processus normalisés qui établissent les PSP dans l'ensemble de la communauté aéronautique.

2.4 Ces recommandations ont été introduites avec un succès variable dans le monde, l'un des obstacles étant l'absence d'impératif dans les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. Il appartient donc aux États et aux autorités de déterminer si et comment les PSP peuvent être mis en œuvre dans leur système de gestion de la sécurité et s'ils peuvent être inclus dans les processus d'évaluation médicale. Dans de nombreux cas, les États peuvent ne pas disposer de l'expertise ou des ressources nécessaires pour élaborer les politiques et les procédures nécessaires à une mise en œuvre efficace dans le cadre de leur processus réglementaire. Les titulaires de licence sont dès lors exclus des avantages des PSP en matière de sécurité, de performance et de bien-être.

2.5 De nombreuses organisations sectorielles proposent aujourd'hui des formations par les pairs et incluent le soutien des pairs dans leurs processus de bien-être et de performance. Si la plupart d'entre elles s'inspirent de l'expérience acquise dans d'autres secteurs, notamment les soins de santé et les services d'urgence, le contenu de la formation et les programmes restent hétérogènes et incohérents d'une organisation aéronautique à l'autre. Ce qu'un organisme appelle un « pair » peut ne pas fournir le même niveau de soutien, de surveillance ou de qualité qu'un autre organisme, et peut en fait ne pas être sûr ou efficace du tout.

2.6 Ces problèmes d'incohérence ou de manque de ressources signifient que le rôle des PSP dans le système de sécurité et de réglementation n'est pas fiable à l'échelle du système ou de l'ensemble du secteur. Pour que la contribution des PSP soit intégrée de manière fiable dans un système de gestion des risques pour la certification médicale et les systèmes de sécurité, la structure et la fonction des PSP doivent être normalisées et régies de manière efficace, avec des ressources disponibles pour tous les États, les autorités et les participants qui choisissent de les utiliser.

3. INCLUSION DES PROGRAMMES DE SOUTIEN PAR LES PAIRS DANS L'ÉVALUATION ET LA CERTIFICATION DES RISQUES AÉROMÉDICAUX

3.1 La note A41-WP/256 de l'OACI a introduit les principes du bien-être comme facteur de protection pour une certification médicale sûre en présence d'une maladie mentale. Ces principes, qualifiés de « salutogénésiques », ont servi de base à l'élaboration par l'Australie et la Nouvelle-Zélande d'un modèle de médecine aéronautique réglementaire qui intègre les PSP dans une approche axée sur la prévention (Sécurité-2) et basée sur les risques, à la fois pour le bien-être mental et pour la certification médicale.

3.2 L'évaluation des performances techniques sur le lieu de travail en aviation est effectuée régulièrement tout au long de la carrière aéronautique du titulaire de licence. Les examens par les pairs, lorsqu'ils sont effectués de manière normalisée et systématique par des pairs dûment accrédités, peuvent également informer les titulaires de licence et leurs médecins examinateurs de l'existence d'une altération des performances due à des problèmes de santé ou de bien-être, de l'importance de cette altération pour la sécurité et de la question de savoir si les conditions ou les restrictions imposées aux fonctions aéronautiques constituent un traitement efficace des risques pour permettre la délivrance de certificats médicaux. Les titulaires de licence peuvent également utiliser la contribution de leurs pairs à l'évaluation des risques aéromédicaux pour favoriser le retour en toute sécurité à la certification médicale.

3.3 Les PSP ont par conséquent deux rôles à jouer dans le processus réglementaire de la médecine aéronautique. Premièrement, en ce qui concerne l'Annexe 1, chapitre 1, § 1.2.4.3, qui exige la prise en compte de la promotion des questions sanitaires en aviation, un titulaire de licence qui participe à un programme de soutien par les pairs pour gérer ses problèmes médicaux ou son bien-être bénéficiera d'un meilleur état de santé lorsqu'il est malade et affichera de meilleures performances lorsqu'il est en bonne

santé. Deuxièmement, en ce qui concerne l'Annexe 1, chapitre 6, pour déterminer si un certificat médical peut être délivré, l'évaluation des risques aéromédicaux peut s'appuyer sur les performances d'un programme de soutien par les pairs afin d'aider le titulaire de licence à obtenir une certification médicale continue ou à revenir plus tôt à la certification médicale.

4. EXIGENCE DE NORMALISATION DES ÉLÉMENTS INDICATIFS POUR LES PROGRAMMES DE SOUTIEN PAR LES PAIRS

4.1 Les organismes de réglementation ne peuvent pas utiliser les données du PSP pour les évaluations médicales sans une approche systématique et fondée sur le risque qui renforce le rôle du pair et sa relation avec le titulaire de licence et qui contribue à la prise de décisions fiables et sûres en matière de certificat médical.

4.2 Pour que des modèles tels que les approches australienne et néo-zélandaise soient adoptés avec succès par d'autres États qui le souhaitent, il est très important de disposer de normes, de recommandations et d'éléments indicatifs permettant d'élaborer des solutions locales qui restent cohérentes au niveau international.

4.3 Sur la base des lignes directrices et des recommandations détaillées ci-dessus et de l'expérience de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande dans l'application des PSP dans le cadre réglementaire, des orientations sur les éléments essentiels suivants devraient être fournies sous la forme d'éléments indicatifs :

4.3.1 *Sélection des pairs.* Une sélection bien gérée permet de s'assurer que le pair est qualifié et motivé pour apporter un soutien et qu'il possède les capacités cognitives et émotionnelles nécessaires pour faire face aux problèmes rencontrés par son collègue.

4.3.2 *Formation des pairs.* Une formation normalisée et actualisée permettant au pair d'apporter le soutien le plus approprié dans un cadre défini, sans dépasser les limites de ses compétences et s'exposer, ainsi que son collègue, à des risques de conséquences négatives.

4.3.3 *Supervision et mentorat des pairs.* La supervision et le mentorat pour le pair qui apporte le soutien lui fournit une ressource pour son propre bien-être pendant qu'il aide les autres et constitue un moyen d'assurance de la qualité et de supervision de la sécurité qui est attendu dans toute activité de sécurité et de performance de l'aviation.

4.3.4 *Procédures de coopération avec l'autorité de certification médicale et établissement de rapports à son intention.* Les titulaires de licences d'aviation et leurs pairs peuvent choisir d'utiliser les informations sur le bien-être et les performances recueillies dans le cadre du processus PSP pour étayer les décisions relatives à l'aptitude à la certification médicale. Le processus de consentement éclairé au partage d'informations privilégiées, la nature des informations, leur collecte et leur traitement, ainsi que la manière dont elles sont utilisées, doivent tous être soigneusement gérés par le PSP et l'organisme de réglementation. La normalisation de ces processus assurera la cohérence, la transparence et la fiabilité au niveau international.

4.3.5 *Assurance de la qualité et supervision de la sécurité pour les pairs et le PSP.* Les données utilisées pour les décisions relatives à la certification médicale des titulaires de licences d'aviation, ainsi que les décisions de sécurité prises sur la base de ces données, doivent faire l'objet d'un examen pour en vérifier l'efficacité. Le cycle d'assurance de la qualité représente un élément essentiel d'un système sûr, qui

permet d'affiner et de développer les éléments détaillés ci-dessus au fur et à mesure que les systèmes et les processus arrivent à maturité. Un processus de qualité normalisé pour les PSP est conforme aux attentes d'une approche globale de la gestion de la sécurité et des performances de l'aviation.

5. CONCLUSION

5.1 Les PSP sont mis en œuvre sous diverses formes dans le secteur aéronautique depuis des décennies, pour les titulaires de licences et les autres travailleurs. La contribution des PSP au secteur aéronautique en tant que mesure de sécurité et de performance, en dehors de tout avantage lié aux résultats en matière de santé, bénéficie d'une reconnaissance croissante. Cependant, les avantages pour les titulaires de licence et le secteur aéronautique ne sont pas uniformément accessibles en raison d'un manque d'éléments indicatifs normalisés. Le résultat escompté de la présente note de travail est que l'OACI publiera des orientations pour les PSP afin de garantir que les États et les individus puissent bénéficier de ces avantages d'une manière adaptée à leur contexte local, tout en restant fondés sur les principes de l'approche normalisée de l'OACI en matière de réglementation de l'aviation et de systèmes de gestion de la sécurité.

— FIN —