



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

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

PROMOTION DE LA SANTÉ ET PRÉVENTION ET DÉPISTAGE DES MALADIES DANS LES EXAMENS MÉDICAUX DE L'AVIATION

(Note présentée par l'Australie)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Pour la sécurité aérienne, il est fondamental de prévenir les incidents et accidents d'aviation en repérant les signes précurseurs ou avant-coureurs d'un événement critique avant qu'il ne se produise. Dans leur principe même, la maintenance et la fiabilité font partie intégrante des processus de navigabilité pour les aéronefs, mais tel n'est pas expressément le cas des titulaires de licence qui en assurent l'exploitation. À l'image des programmes de maintenance pour les aéronefs, les examens médicaux de ces professionnels de l'aviation devraient systématiquement comprendre des évaluations aux fins de promotion de la santé, et de détection précoce et de dépistage des maladies pertinentes. Il vaut mieux prévenir et détecter en amont qu'attendre qu'une maladie évitable ne se déclare ou ne devienne suffisamment grave pour que l'autorité compétente n'ait d'autre choix que d'annuler le certificat médical d'aviation. L'intégration de programmes de promotion de la santé et de prévention et de dépistage des maladies dans les examens médicaux constitue un facteur important de sécurité et de performance, dans l'esprit des principes Safety-2 qui consistent à détecter les signes d'une situation potentiellement dangereuse avant qu'elle ne débouche sur un événement de sécurité.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- souligner qu'il importe d'incorporer des activités pertinentes de santé préventive et de santé des populations à l'échelle nationale dans les examens médicaux du personnel aéronautique afin de les aligner sur les programmes de maintenance, de fiabilité et de navigabilité des aéronefs ;
- encourager l'élaboration de modifications de l'Annexe 1, chapitre 6, afin d'y inclure la promotion de la santé et la prévention des maladies dans les examens médicaux et les procédures d'évaluation de l'état de santé dans l'aviation ;
- soutenir l'établissement par l'OACI d'éléments indicatifs pour la mise en place de stratégies locales pertinentes concernant la promotion de la santé, les activités de prévention des maladies et le dépistage des problèmes médicaux intéressant la sécurité.

<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> , chapitres 1 et 6 Doc 8984, <i>Manuel de médecine aéronautique civile</i> Annexe 6 — <i>Exploitation technique des aéronefs</i> Doc 9760, <i>Manuel de navigabilité</i> A41-WP/256 – <i>Certification médicale et maladie mentale</i> <i>Screening Programs: a short guide</i> , Organisation mondiale de la Santé (2020) Royal Australian College of General Practitioners Guidelines for Preventive Activities in General Practice (2025)
---------------------	--

1. INTRODUCTION

1.1 Les normes médicales mondiales de l’aviation ont été formalisées au début du XX^e siècle, prévoyant un examen de santé principalement axé sur la détection des maladies ou des problèmes fonctionnels susceptibles d’entraîner une incapacité. Les normes médicales énoncées au chapitre 6 (Conditions médicales de délivrance des licences) de l’Annexe 1 — *Licences du personnel* et dans les éléments indicatifs du *Manuel de médecine aéronautique civile* (Doc 8984) portent essentiellement sur la détection, après leur apparition, de maladies pouvant avoir une incidence sur la sécurité.

1.2 La faible sensibilité des examens médicaux aéronautiques a pour effet que les maladies détectées au cours de l’évaluation peuvent être si graves ou si avancées que l’évaluateur médical a comme seule option d’annuler ou de refuser le certificat médical. Il s’agit en substance de l’approche « Safety-1 », dans laquelle la gestion d’un danger dans le système de l’aviation n’est mise en œuvre qu’une fois le problème rendu évident par une défaillance du système (présence d’une maladie à un stade avancé) ou un incident critique (incapacité médicale d’un membre de l’équipage de conduite en service).

1.3 La pratique de la médecine préventive et le recours à des méthodes de dépistage pour détecter les maladies à un stade précoce sont à la base des meilleures pratiques en soins primaires et constituent le fondement d’une santé optimale au niveau tant individuel que général. Une détection précoce par un dépistage systématique permet d’intervenir rapidement afin d’empêcher que la maladie ne progresse au point de prendre une importance clinique. De même, l’adoption de mesures préventives est de nature à réduire la probabilité que des maladies se développent.

1.4 La promotion de la santé et la prévention et le dépistage des maladies s’inscrivent par conséquent dans l’évolution de la sécurité aérienne vers une approche « Safety-2 », où des activités favorisant un fonctionnement fiable et sûr sont menées en vue de prévenir tout incident de sécurité ou accident.

2. TRANSPOSER LES PRINCIPES DE MAINTENANCE ET DE FIABILITÉ DES AÉRONEFS À L’ÉVALUATION MÉDICALE DES TITULAIRES DE LICENCE

2.1 La section 11.3 de l’Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs* décrit les exigences relatives aux tâches de maintenance, aux programmes d’intégrité structurale et aux programmes de surveillance et de fiabilité des systèmes d’aéronef. La section 7.4.2.2 de la partie III du *Manuel de navigabilité* (Doc 9760) décrit le rôle des programmes de maintenance et de fiabilité dans l’exécution des tâches « assez longtemps à l’avance pour que des mesures correctives puissent être prises avant que le composant ne tombe en panne ou n’atteigne un niveau de performance inacceptable ». L’approche moderne de la prévention et du dépistage en matière de santé primaire est analogue aux principes

fondamentaux des programmes de certification, de maintenance, de fiabilité et de navigabilité des aéronefs.

2.2 Les programmes de navigabilité et de maintenance tiennent compte du type, de la conception, de l'âge, du mode d'utilisation et de la fiabilité attendue de l'aéronef. De la même manière, les activités de prévention et de dépistage des maladies visant à assurer la fiabilité et la sûreté des titulaires de licence doivent prendre en considération les déterminants du bien-être, de la santé et de la performance, tels que l'âge et d'autres aspects à caractère biopsychosocial, culturel et comportemental. Également qualifié d'approche salutogène du bien-être et de la performance, ce principe a déjà été soutenu par l'OACI, dans le contexte de la santé mentale, comme il ressort de la note A41-WP/256 établie à l'usage de la 41^e session de l'Assemblée.

2.3 Il convient aujourd'hui d'aborder ainsi les examens et évaluations de santé de l'aviation sous le même angle que les principes de navigabilité, conformément à une approche systémique de la sécurité aérienne.

3. AVANTAGES POUR LE PERSONNEL DE L'AVIATION

3.1 La mise en œuvre d'activités de promotion de la santé et de prévention et de dépistage des maladies peut avoir un effet très bénéfique sur la main-d'œuvre mondiale de l'aviation en optimisant la santé et la performance des titulaires de licence. À mesure que la fourchette d'âge des titulaires de licence s'élargit et que les critères médicaux se font moins restrictifs, les stratégies visant à garantir la fiabilité de l'humain dans le système prennent d'autant plus d'importance.

3.2 Pendant la majeure partie du XX^e siècle, la prévalence de maladies invalidantes chez les plus de 60 ans était suffisamment notable pour que cet âge soit retenu comme un seuil de risque, et l'hypothèse qu'une personne plus jeune n'en était probablement pas atteinte constituait une approche raisonnable. Les travailleurs de l'aviation du XXI^e siècle évoluent dans un contexte sanitaire très différent, notamment les jeunes, particulièrement touchés par des problèmes de santé mentale et d'usage de substance, deux aspects qui passent généralement à travers les mailles de l'évaluation médicale de routine dans l'aviation. Dans le même temps, grâce à des stratégies efficaces de santé et de bien-être, nombre de personnes plus âgées sont relativement à l'abri des maladies chroniques intéressant la médecine aéronautique, et de leurs complications, bien au-delà de leur sixième anniversaire.

3.3 L'intégration de la prévention et de la surveillance dans la procédure d'évaluation médicale de l'aviation permet en outre de mieux cerner les problèmes médicaux d'aujourd'hui qui ont une incidence sur la sécurité, tout en contribuant à ce que les personnes concernées puissent apporter tout au long de leur vie une participation saine et sûre à l'aviation.

4. INTÉGRER LA PROMOTION DE LA SANTÉ ET LA PRÉVENTION ET LE DÉPISTAGE DES MALADIES DANS LES EXAMENS MÉDICAUX

4.1 La mise en œuvre d'activités de promotion de la santé et de prévention et de dépistage des maladies entre dans les capacités normales des systèmes de santé et relève de la pratique ordinaire du secteur dans le domaine des soins de santé primaires. L'intégration de ces questions dans la procédure d'évaluation médicale de l'aviation ne représentera donc pas une charge supplémentaire majeure pour le titulaire de licence, le médecin-examineur ou le service national de santé.

4.2 L'Organisation mondiale de la Santé (OMS) a élaboré des éléments indicatifs pour aider les États à mettre au point des programmes de promotion de la santé et de dépistage des maladies qui soient adaptés à leur contexte national, compte tenu du profil de la population, des maladies endémiques et prévalentes et des moyens sanitaires disponibles. Par ailleurs, les principales autorités de santé mettent des ressources à disposition et dispensent des conseils par l'intermédiaire de publications en accès libre qui peuvent être adaptées aux circonstances locales, telles que les directives du Collège royal australien des médecins généralistes pour les activités de prévention en médecine générale.

4.3 Il importe de noter que la communauté médicale collabore à l'échelle internationale à l'élaboration d'orientations sur le dépistage et la prévention des maladies dont l'impact est majeur dans le monde entier, telles que les pathologies cardiovasculaires, le cancer et les troubles mentaux. Ces maladies forment une part importante des motifs d'annulation ou de refus d'un certificat médical pour l'aviation, et celles qui ont trait à la santé mentale sont une source de préoccupation croissante en matière de sécurité aérienne. Ces ressources et directives sont à jour et à la disposition immédiate de tous les États.

4.4 Les directives de l'OMS, des organisations professionnelles et des autorités techniques étant déjà élaborées et, dans de nombreux cas, appliquées à la population générale, leur transposition au secteur de l'aviation pour les examens médicaux ne demandera pas un travail important de la part de l'OACI ou des États.

4.5 Il importe de noter que l'OACI n'est pas censée donner pour instruction aux médecins-examineurs d'effectuer des actes incombant habituellement aux prestataires de santé. Il appartient toujours au membre d'équipage de conduite et à son prestataire de santé de déterminer les examens et activités applicables à la population locale et à sa personne, de même que le professionnel qui doit s'en charger.

4.6 La mise en œuvre d'activités de promotion de la santé et de prévention et de dépistage des maladies dans l'aviation peut simplement impliquer que le médecin-examineur fasse remplir un questionnaire au titulaire de licence afin de repérer les risques susceptibles de le concerner, lui demande s'il s'est rapproché de son prestataire de santé suivant les recommandations de ses autorités sanitaires locales, et l'invite à solliciter des soins supplémentaires s'il y a lieu.

4.7 La norme 1.2.4.3 de l'Annexe 1 dispose que, dans le but de réduire les risques médicaux futurs pour la sécurité des vols, le service de délivrance des licences assurera une promotion appropriée des questions sanitaires en aviation auprès des titulaires de licence. Étant donné que toutes les questions relatives au bien-être, à la santé ou à la maladie ont forcément une incidence sur la performance et la sécurité dans le domaine aéronautique, il s'ensuit que tous les aspects touchant la santé et le bien-être d'un titulaire de licence relèvent des questions sanitaires en aviation. Il est donc important que les interventions liées à la fiabilité que constituent la promotion de la santé et la prévention et le dépistage des maladies soient intégrées aux évaluations médicales, de la même façon qu'elles le sont pour les aéronefs exploités par ces titulaires de licence.

4.8 À ce jour, l'OACI n'a publié aucune directive détaillée à l'intention des États ou des médecins-examineurs sur la manière dont la promotion de la santé et la prévention et le dépistage des maladies peuvent être mis en œuvre dans le cadre de la procédure d'évaluation médicale. La présente note de travail vise à ce que des éléments indicatifs soient mis à la disposition des titulaires de licence et des médecins-examineurs afin que les procédures d'évaluation médicale de l'OACI puissent favoriser un état de santé optimal des titulaires de licence tout au long de leur vie professionnelle. Cela leur permettra d'exercer leurs fonctions de manière sûre et fiable sans en être empêchés par des problèmes de santé

évitables ou traitables, de rester aptes à voler et de contribuer ainsi à une plus grande sécurité de l'aviation.

— FIN —