



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

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

ÉLABORATION DE LIGNES DIRECTRICES RELATIVES À L'ÉVALUATION DES RISQUES POUR LA SANTÉ MENTALE DESTINÉES AU PERSONNEL CHARGÉ DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

(Note présentée par la République du Kazakhstan)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le caractère évolutif et le degré d'exigence des opérations de sûreté de l'aviation exposent le personnel chargé de la sûreté à des pressions psychiques, émotionnelles et psychologiques uniques qui peuvent nuire à la performance, à la prise de décisions et à l'intégrité globale du système mondial de sûreté de l'aviation. Contrairement aux pilotes et aux contrôleurs et contrôleuses de la circulation aérienne, dont la santé mentale a fait l'objet d'une attention particulière de la part de la communauté internationale, le personnel chargé de la sûreté de l'aviation mène actuellement ses activités sans disposer de normes d'évaluation des risques pour la santé mentale harmonisées à l'échelle mondiale. Conscient de cette lacune, le Kazakhstan propose l'élaboration, sous la direction de l'OACI, de lignes directrices complètes relatives à l'évaluation des risques pour la santé mentale destinées au personnel chargé de la sûreté de l'aviation.

Les lignes directrices proposées permettraient d'établir des approches normalisées et fondées sur la science en vue d'évaluer, de suivre et de favoriser la santé mentale et le bien-être psychologique du personnel investi de fonctions cruciales dans le domaine de la sûreté de l'aviation. Elles prévoiraient des examens préalables à l'emploi, des évaluations périodiques, des programmes de gestion du stress, la détection précoce des facteurs de risque et des interventions adaptées, dans le respect intégral du secret médical et des différences culturelles. Établir ces lignes directrices mondiales permettrait non seulement de consolider la composante « facteurs humains » qui sous-tend la sûreté de l'aviation, mais aussi de renforcer la fiabilité du personnel, la conscience de la situation et la résilience dans l'ensemble du secteur de la sûreté de l'aviation.

L'Assemblée est invitée à approuver l'élaboration de ces lignes directrices et à intégrer cette initiative au programme de travail de l'OACI, le but étant de compléter les cadres de sûreté de l'aviation existants et d'appuyer la réalisation des objectifs énoncés dans le Plan mondial pour la sûreté de l'aviation (GASeP).

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

a) prendre acte de l'importance décisive que revêt la santé mentale du personnel chargé de la sûreté de l'aviation pour garantir la poursuite d'opérations de sûreté de l'aviation efficaces à l'échelle mondiale ; b) prier l'OACI d'amorcer les travaux relatifs à l'élaboration de lignes directrices mondiales sur l'évaluation des risques pour la santé mentale chez le personnel chargé de la sûreté de l'aviation ; c) appuyer la mise en place d'une équipe spéciale ou d'un groupe de spécialistes multidisciplinaire chargé de piloter l'élaboration d'éléments indicatifs fondés sur des données probantes et tenant compte des différences culturelles ; d) encourager les États membres à partager leurs pratiques nationales, données d'expérience et méthodologies en matière d'évaluation de l'aptitude mentale du personnel chargé de la sûreté de l'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>	
<i>Références :</i>	Annexe 17 – <i>Sûreté de l'aviation</i> Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i> Doc 10118, <i>Plan mondial pour la sûreté de l'aviation</i> (GASep) Doc 8984, <i>Manuel de médecine aéronautique civile</i> Doc 10151, <i>Manuel sur les performances humaines (PH) à l'intention des organismes de réglementation</i> Doc 8973, <i>Manuel de sûreté de l'aviation</i> (Diffusion restreinte)

1. INTRODUCTION

1.1 Le secteur de l'aviation continue d'évoluer rapidement pour faire face aux nouvelles menaces, technologies et complexités opérationnelles. Dans cet environnement en constante mutation, le personnel de sûreté de l'aviation est souvent la première ligne de défense contre les interventions illicites, et assume la lourde responsabilité de protéger les passagers, les aéronefs et les infrastructures.

1.2 Pourtant, les dispositions actuelles de l'Annexe 17 – *Sûreté de l'aviation* de l'OACI ne traitent pas expressément de la santé mentale ou de la préparation psychotechnique du personnel chargé de la sûreté de l'aviation. Il n'existe pas de cadre mondial harmonisé relatif à l'évaluation psychologique de ce personnel, comme c'est le cas pour le personnel titulaire d'une licence au titre de l'Annexe 1 – *Licences du personnel*. Les tendances qui se dessinent au plan mondial, telles que l'augmentation du nombre de passagers, les menaces changeantes qui pèsent sur la sûreté et la charge psychologique que suppose une vigilance continue, renforcent la nécessité d'évaluer l'aptitude mentale du personnel chargé de la sûreté et d'apporter à ce personnel l'appui requis.

1.3 À l'heure où le secteur de l'aviation s'engage à instaurer un climat de sécurité et de sûreté, la santé mentale ne peut demeurer une préoccupation secondaire. Conscient de cette lacune majeure, le Kazakhstan propose à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) de prendre l'initiative d'élaborer des lignes directrices mondiales relatives à l'évaluation des risques pour la santé mentale s'adressant tout particulièrement au personnel chargé de la sûreté de l'aviation. Ces lignes directrices contribueraient à favoriser la résilience et la fiabilité globales du personnel chargé de la sûreté de l'aviation, ce qui concourrait à la réalisation des objectifs énoncés dans le Plan mondial pour la sûreté de l'aviation (GASeP).

2. CONTEXTE ET RAISON D'ÊTRE

2.1 L'OACI a déjà pris des mesures importantes concernant l'aptitude psychologique des pilotes et des contrôleurs et contrôleuses au moyen de l'Annexe 1, du *Manuel de médecine aéronautique civile* (Doc 8984) et d'initiatives connexes. Une attention considérable a été accordée au personnel de l'aviation titulaire d'une licence, et une attention similaire pourrait être accordée aux personnes qui exercent des fonctions cruciales sur le plan de la sécurité sans pour autant bénéficier d'une licence, notamment dans le domaine de la sûreté de l'aviation. Le personnel chargé de la sûreté de l'aviation mène ses activités dans des environnements soumis à de fortes pressions, où les risques d'exposition à des facteurs de stress tels que le travail par quarts, les menaces imprévisibles pour la sûreté et les interactions à forte charge émotionnelle avec les passagers sont considérables. Une exposition prolongée à de tels facteurs peut avoir des répercussions sur la santé mentale des individus et, par extension, sur la performance opérationnelle et la prise de décisions.

2.2 À l'heure actuelle, les États appliquent, au plan national, différentes pratiques plus ou moins fondées scientifiquement, avec un degré de rigueur et de transparence variable. Ce morcellement entrave la cohérence au plan mondial et sape la confiance mutuelle dans la fiabilité du personnel.

2.3 La sécurité de l'aviation civile dans le monde est étroitement liée à l'efficacité des systèmes de sûreté dans ce secteur. Sachant que l'humain est une composante essentielle de la sûreté de l'aviation, il s'avère crucial de s'assurer de l'aptitude psychique des personnes qui en ont la charge. Remédier aux lacunes en la matière à l'échelle mondiale permettra de favoriser la cohérence et la responsabilité et d'œuvrer activement au bien-être du personnel.

3. ANALYSE

3.1 Il est proposé que l'OACI amorce l'élaboration d'éléments indicatifs mondiaux sur l'évaluation des risques pour la santé mentale à l'intention du personnel chargé de la sûreté de l'aviation. Ces éléments indicatifs permettraient :

- a) de recenser les principaux indicateurs de risque et compétences psychologiques associés aux fonctions relatives à la sûreté de l'aviation ;
- b) de préconiser des outils de détection et de suivi adéquats pouvant être adaptés aux différentes cultures ;
- c) de décrire des mécanismes de soutien continu, d'intervention précoce et de réaffectation selon qu'il conviendra ;
- d) de rendre compte de programmes intégrés axés sur la gestion du stress et le bien-être pour favoriser la résilience à long terme ;
- e) d'énoncer des protocoles pour la détection et la prise en charge de la détresse psychologique, de l'épuisement professionnel ou des traumatismes ;
- f) d'énoncer des mécanismes destinés à garantir la confidentialité, le traitement éthique des données et le respect des droits individuels et des différences culturelles ;
- g) de favoriser l'intégration dans les programmes étatiques de contrôle de la qualité et de formation en matière de sûreté de l'aviation.

3.2 Le cadre devrait être élaboré en consultation avec les États membres, les professionnels et professionnelles de la santé mentale, les autorités de sûreté et des partenaires internationaux tels que l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international des aéroports (ACI) et l'Organisation internationale de police criminelle (INTERPOL).

3.3 L'objectif est de fournir aux États un modèle de référence souple et non punitif qui permette de renforcer le bien-être et la fiabilité du personnel chargé de la sûreté sans porter atteinte à la vie privée ou engendrer de la stigmatisation. Le Kazakhstan envisage un cadre dans lequel l'OACI piloterait l'élaboration de lignes directrices relatives à l'évaluation des risques pour la santé mentale universellement applicables et fondées sur des critères scientifiques.

3.4 Les répercussions bénéfiques de ces lignes directrices ne se limiteraient pas à la santé sur le plan individuel, et une approche mondiale normalisée permettrait :

- a) de réduire les disparités entre les États membres ;
- b) de renforcer la fiabilité des opérations de sûreté et la vigilance du personnel ;
- c) d'engendrer une culture axée sur la sécurité psychologique, dans laquelle la stigmatisation serait combattue et les individus, encouragés à demander de l'aide le plus tôt possible ;

- d) d'appuyer l'objectif que l'OACI s'est fixé de constituer un personnel chargé de la sûreté de l'aviation pérenne, compétent et résilient.

3.5 Les lignes directrices s'aligneraient sur les travaux menés actuellement par l'OACI au titre du GAsEP et viendraient les compléter, en particulier en ce qu'elles mettent l'accent sur les facteurs humains et le renforcement des capacités. Elles permettraient par ailleurs de renforcer la collaboration entre l'OACI, les États membres, les médecins et les psychologues ainsi que les parties prenantes compétentes dans les domaines de la formation à la sûreté de l'aviation et de la supervision.

4. PROPOSITION DE MARCHE À SUIVRE

4.1 L'élaboration des lignes directrices proposées devrait se faire par étapes et dans un esprit de concertation, de la façon qui suit :

- a) Première phase – Examen des publications universitaires et des cadres nationaux existants sur la santé mentale au sein des professions de la sûreté à haut risque ;
- b) Deuxième phase – Formation d'un groupe de travail composé de spécialistes, notamment de psychologues, de spécialistes en sûreté de l'aviation et de conseillers et conseillères juridiques ;
- c) Troisième phase – Mise à l'essai des lignes directrices avec la participation de certains États membres afin d'évaluer leur applicabilité, adaptabilité aux différentes cultures et impact opérationnel ;
- d) Quatrième phase – Publication d'éléments indicatifs officiels de l'OACI et de pratiques recommandées en vue d'une adoption volontaire ou progressive par les États ;
- e) Cinquième phase – Appui par le biais d'ateliers, de modules de formation et d'une aide à la mise en œuvre adaptée à chaque État.

5. CONCLUSION

5.1 La santé mentale et la fiabilité psychologique sont essentielles pour garantir l'efficacité des opérations de sûreté de l'aviation.

5.2 L'élaboration d'éléments indicatifs harmonisés à l'échelle mondiale en la matière permettrait de pallier un déficit majeur de contrôle et de renforcer le rôle de chef de file de l'OACI pour ce qui a trait aux facteurs humains, à la sûreté et à la culture de la sécurité en aviation.

5.3 Le Kazakhstan fait valoir que l'OACI place cette initiative parmi les priorités de son programme des travaux pour le prochain triennat et considère favorablement une collaboration avec les États membres et les parties prenantes en vue de mener ce projet à bien.