



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 30 : Autres questions à examiner par la Commission technique

« APTITUDE AU TRAVAIL »

PROMOTION D'UNE CULTURE Saine EN AVIATION PAR LA SENSIBILISATION AUX QUESTIONS LIÉES À L'USAGE PROBLÉMATIQUE DE SUBSTANCES ET À LA SANTÉ MENTALE

(Note présentée par le Canada)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les problèmes liés à l'usage de substances et à la santé mentale sont très répandus dans bon nombre de sociétés et touchent des millions de personnes dans le monde. L'OACI et la communauté internationale ont déjà adopté plusieurs normes et pratiques recommandées (SARP) concernant ces questions. Toutefois, il est possible d'en faire plus pour attirer davantage l'attention sur ces problèmes et mettre en œuvre des mesures adéquates permettant de répondre au défi mondial que présentent la santé mentale et l'usage problématique de substances et d'assurer une prévention efficace, une détection précoce et une gestion appropriée des problèmes, de manière à diminuer la menace qui pèse sur la sécurité de l'aviation internationale. Il est important que tous les États examinent leurs pratiques et leurs mesures de sécurité, continuent à sensibiliser le personnel de l'aviation aux problèmes de santé mentale et aux dangers de l'usage problématique de substances. De plus, tous les États devraient offrir des programmes de soutien et de traitement afin de continuer à assurer la sécurité de l'aviation à l'échelle mondiale.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à soutenir l'OACI dans la promotion d'un environnement aéronautique mondial sain en continuant à prêter attention aux questions liées à la santé mentale et à l'usage problématique de substances, à réduire les risques d'accident d'avion et à améliorer la sécurité de l'aviation ;
- à encourager les États à continuer à mettre davantage l'accent sur la promotion de la sensibilisation du personnel aéronautique à la santé mentale et à l'usage problématique de substances ;
- à demander aux États de partager les informations et les meilleures pratiques ;
- à recommander que le groupe d'experts approprié intègre dans son programme de travail, en vue d'une étude plus approfondie, les questions liées à la santé mentale et à l'usage problématique de substances, dans le cadre de l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité*.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique Sécurité.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.

<i>Références :</i>	Annexe 1 — <i>Licences du personnel</i> Annexe 19 — <i>Gestion de la sécurité</i> Doc 9379 — <i>Manuel de procédures pour l’instauration et la gestion d’un système national de délivrance des licences du personnel</i> Doc 8984 — <i>Manuel de médecine aéronautique civile, Chapitre 9 — Santé mentale</i> Doc 9654-AN/945 — <i>Manuel sur la prévention de l’usage de substances posant problème sur les lieux de travail en aviation.</i>
---------------------	--

1. INTRODUCTION

1.1 Selon l’Organisation mondiale de la santé (OMS), les problèmes liés à l’usage de substances et à la santé mentale sont très répandus dans bon nombre de sociétés et touchent des millions de personnes dans le monde. Cette situation présente une menace potentielle pour la sécurité de l’aviation mondiale eu égard à l’« aptitude au travail » du personnel aéronautique. En effet, le personnel du secteur de l’aviation ne doit pas être considéré comme étant différent du reste de la société en ce qui concerne leurs problèmes de santé mentale et d’usage de substances. Il ne faudrait donc pas se surprendre que ce type de problème se manifeste dans l’exercice d’activités liées à la sécurité.

1.2 De manière générale, les niveaux de sécurité actuels dans le domaine de l’aviation commerciale sont très élevés, surtout pour ce qui touche l’usage de substances et la santé mentale des membres d’équipage de conduite. Bien qu’ils soient rares, il y a eu, au cours des dernières années, quelques incidents mettant en cause la forme physique et le bien-être mental de pilotes de lignes intérieures et internationales. En outre, la légalisation du cannabis au Canada en octobre 2018 a posé un nouveau défi à relever pour continuer à assurer la sécurité et à atténuer les risques potentiels dans le secteur canadien de l’aviation. En conséquence, le Canada a revu les règlements existants et mis en œuvre des mesures supplémentaires pour pallier tout risque potentiel pour la sécurité de l’aviation.

2. ANALYSE — EFFORTS ACTUELLEMENT DÉPLOYÉS PAR LE CANADA POUR CONTINUER À PROTÉGER L’AVIATION

2.1 Le Canada a un des systèmes de transport aérien les plus sécuritaires au monde. Le pays continue de promouvoir la sécurité et la sûreté du public et du système de transport aérien grâce à ses régimes rigoureux de surveillance, ses activités de réglementation permanentes et les services offerts à l’industrie aéronautique. L’organisme de réglementation des transports est chargé de traiter les questions relatives à l’aptitude au travail, comme l’état de santé (à la fois physique et mentale) et l’absence de déficience, lorsqu’elles sont liées à la sécurité des activités de transport aérien, maritime, ferroviaire et routier menées par les employeurs de compétence fédérale.

2.2 En juin 2017, le Canada a organisé l’atelier « Apte au vol » à l’intention du personnel du secteur de l’aviation. Cet atelier avait pour objectif de continuer à promouvoir une culture de sécurité au sein de la communauté aéronautique, à accroître la sensibilisation à la santé mentale et à l’usage de substances, à fournir des informations sur les programmes et pratiques exemplaires et à partager des méthodes pratiques visant à favoriser la santé du personnel. De plus, l’atelier cherchait à encourager un changement de culture en aviation qui prône la confiance et l’acceptation afin que les personnes en difficulté se sentent à l’aise de demander de l’aide. L’atelier « Apte au vol » a réuni plus de 200 participants du milieu aéronautique, notamment des syndicats de pilotes, des fournisseurs de services

de navigation aérienne, des associations aéronautiques, du personnel de l'aviation, des représentants d'autres ministères et des professionnels de la santé. La communauté internationale doit continuer à s'efforcer de mettre davantage l'accent sur les aspects mentaux de l'aptitude au travail et à donner accès à des services de soins mentaux de grande qualité au personnel aéronautique.

2.3 En octobre 2018, le Canada a adopté la *Loi sur le cannabis* qui vise à légaliser et à réglementer le cannabis et à en restreindre l'accès. La *Loi sur le cannabis* crée un cadre juridique strict pour contrôler la production, la distribution, la vente et la possession de cannabis partout au Canada. Le Canada s'est concerté avec ses partenaires internationaux au sujet du transport de cannabis au-delà des frontières internationales. Il a aussi informé ses citoyens par différentes campagnes de sensibilisation du public qu'il est toujours illégal d'avoir en sa possession du cannabis, y compris à des fins médicales, au moment de franchir des frontières canadiennes, peu importe le moyen, y compris les vols internationaux.

2.4 Au Canada, le programme de médecine aéronautique civile repose sur la certification médicale du personnel de l'aviation par des médecins-examineurs, qui exige l'autodivulgence honnête et ouverte par les membres du personnel de l'aviation de leurs problèmes et préoccupations. Par suite de la légalisation du cannabis, le Canada a adopté une nouvelle politique visant à renforcer son processus d'évaluation et de certification médicale. Cette politique fixe à 28 jours la période d'interdiction de consommation de cannabis aux fins de la délivrance, du renouvellement et du maintien de la validité des certificats médicaux. Elle s'applique à tous les membres d'équipage de conduite d'un aéronef (pilotes et mécaniciens navigants), ainsi qu'aux contrôleurs de la circulation aérienne. La politique sur le cannabis est fondée sur des données probantes, appuie l'autodivulgence de l'usage de cannabis et jette les bases de la formation des aviateurs et des contrôleurs pour permettre une auto-évaluation exacte de leur aptitude au service.

2.5 En outre, le Canada participe et apporte son soutien à un programme Tripartite, qui est un protocole complet de gestion de problèmes d'usage de substances, par lequel un comité de gestion de la supervision composé de médecins et de représentants de syndicats et de l'employeur a pour mandat de traiter les pilotes ayant un trouble lié à l'usage de substances afin de réduire les risques liés aux facultés affaiblies dans le secteur de l'aviation. Ce protocole complet de gestion des problèmes d'usage de substances vise à offrir aux pilotes, aux contrôleurs de la circulation aérienne et aux mécaniciens navigants un traitement efficace et à assurer un suivi après leur retour au travail. La communauté internationale est invitée à mettre en œuvre des programmes similaires offrant accès et soutien au personnel de l'aviation.

2.6 Conformément à la *Loi sur l'aéronautique* et au *Règlement de l'aviation canadien*, le Canada impose des règles et des normes médicales strictes en ce qui concerne la consommation d'alcool et de drogues. Le Règlement fixe des exigences en matière d'aptitude au travail qui reposent sur une certification médicale délivrée par le Canada. Le certificat médical des titulaires d'une licence de personnel de transport peut être révoqué ou suspendu si la consommation d'alcool ou de drogues compromet leur aptitude à accomplir leurs fonctions de manière sécuritaire. À l'heure actuelle, un dépistage d'alcool et de drogue peut être imposé aux membres d'équipage de conduite si des motifs raisonnables le justifient (« pour raison valable ») ainsi qu'après un accident ou un incident. Les titulaires de certificats médicaux canadiens (pilotes, mécaniciens navigants et contrôleurs de la circulation aérienne) ayant reçu un diagnostic d'usage problématique de substances peuvent être assujettis à un dépistage de drogue et d'alcool sans préavis pour veiller à leur conformité aux dispositions en matière d'abstinence de leur certificat. Dans le secteur de l'aviation en particulier, le Canada a modifié la règle actuelle dite « des canettes aux manettes » de 8 heures à 12 heures, qui interdit aux membres d'équipage de conduite de travailler pendant cet intervalle après avoir consommé une boisson alcoolisée.

2.7 Dans le cadre de cet amendement, le Canada a communiqué avec les membres de la communauté aéronautique, à savoir les représentants de l'industrie, les organisations patronales et syndicales, les exploitants, les pilotes et les associations professionnelles, afin de leur rappeler le cadre réglementaire existant concernant l'inaptitude au travail et leur obligation d'éviter d'avoir les facultés affaiblies par l'alcool ou les drogues lorsqu'ils utilisent un aéronef. Outre les règlements sur l'usage de drogue et les facultés affaiblies, il incombe à l'industrie aéronautique canadienne, dans le cadre de ses obligations, d'offrir un environnement de travail sécuritaire, d'élaborer ses propres politiques et lignes directrices internes et de s'assurer que ses employés sont aptes à assumer des fonctions critiques liées à la sécurité.

2.8 En plus des systèmes de gestion récemment mis en œuvre, il pourrait être utile d'examiner de manière proactive d'autres domaines, comme l'usage problématique de substances et la santé mentale, afin de les ajouter à Annexe 19 — *Gestion de la sécurité*. Ce type de système de gestion offrirait une couche supplémentaire de sécurité pour l'aviation internationale, qui s'ajouterait à la certification médicale. Cette approche pourrait servir de pratique pour la détection précoce et la gestion et la mise en œuvre appropriées des mesures de traitement.

3. CONCLUSION

3.1 Le Canada reste déterminé à continuer à renforcer la sécurité de l'aviation en ce qui concerne l'usage des substances et la santé mentale aux niveaux national et international en travaillant en consultation avec les parties prenantes de l'industrie ainsi que ses partenaires internationaux. Le Canada poursuit l'élaboration et la mise à jour de règlements et de normes visant à promouvoir la sécurité de l'aviation au Canada et au niveau international, en conformité avec les SARP de l'OACI. Lorsqu'elles ne sont pas menées de façon sécuritaire, les opérations aériennes présentent un risque potentiel pour la sécurité du public et des systèmes de transport aérien nationaux et internationaux. L'industrie aéronautique, de concert avec les gouvernements et l'OACI, doit continuer d'investir dans le bien-être, la sensibilisation et la détection des problèmes liés à la santé mentale et à l'usage de substances au sein de leur main-d'œuvre respective afin de veiller à ce que la sécurité ne soit pas compromise. Les États membres de l'OACI sont instamment priés de partager leurs expériences et leurs pratiques exemplaires pour permettre la recherche de solutions à ces défis communs. Ils devraient aussi recommander au Groupe de collaboration internationale sur les systèmes de gestion de la sécurité (SMICG) d'examiner plus avant, dans le cadre de leur programme de travail, la possibilité d'inclure les questions touchant l'usage problématique de substances et la maladie mentale dans l'Annexe 19. Cette démarche est essentielle pour continuer à assurer la sécurité de l'aviation aux niveaux national et international.