

Appunti sul nuovo regolamento EASA 1042/2018 a tutela della salute psicofisica dei piloti.

di Micaela Scialanga

In materia di salute psicofisica dei piloti, la valutazione, la tutela, il supporto e la ricerca, rappresentano un tema scottante, balzato alle cronache con evidenza dopo l'incidente della Compagnia Aerea tedesca Germanwings, del Marzo 2015¹. Nell'evento tristemente noto, il Primo Ufficiale ai comandi, approfittando dell'assenza momentanea del comandante, si è barricato nella cabina di pilotaggio, ha impedito a chiunque di potervi successivamente accedere ed ha condotto volontariamente l'aereo allo schianto sulle Alpi francesi, con una lunga discesa controllata durata 20 minuti.

Dopo quattro mesi dall'incidente, EASA² ha diffuso un documento nel quale venivano formulate sei raccomandazioni, che volevano essere un prima misura di contenimento alla possibilità che eventi, come quello a cui si era da poco assistito,³ potessero ripetersi.

Dopo la dovuta fase di consultazione, tre delle raccomandazioni contenute nel documento di luglio 2015, sono state oggi trasformate in regolamento, con le annesse AMC (Acceptable Means of Compliance) e GM (Guidance Material)⁴. Questi ultimi documenti, a corollario dei regolamenti stessi, costituiscono le indicazioni su come un regolamento deve essere applicato in termini di requisiti minimi a cui attenersi e di modalità/processi con i quali adeguarsi.

L'intento di aumentare i livelli di sicurezza, si declina in questo intervento normativo in una diversa e per alcuni aspetti completamente nuova, modalità di farsi carico della rilevazione, tutela e recupero della salute mentale dei piloti.

Da EASA *Explanatory Note to Decision 2018/012/R* citiamo fedelmente:

¹ Al momento dell'incidente, al pilota era stata diagnosticata una sindrome depressiva, in conseguenza alla quale il suo medico curante aveva emesso un certificato di malattia e conseguente inidoneità al volo. Il pilota non mise al corrente la Compagnia Germanwings del suo stato di salute e si recò ugualmente a lavoro. Nell'incidente non si registrarono sopravvissuti tra le 150 persone a bordo dell'aeromobile.

² L'EASA (European Aviation Safety Agency) è l'Ente Centrale Europeo che stabilisce norme. Le norme stabilite dall'EASA sono le EU-OPS. Gli stati membri europei devono recepire quanto dettato da EASA, mantenendo la possibilità di stabilire norme eventualmente più restrittive qualora lo ritenessero opportuno. Se ogni Ente Nazionale recepisce le direttive di un Ente comunitario (che per l'Europa è l'EASA e per gli Stati Uniti è l'FAA), a livello internazionale si recepiscono invece le direttive dell'agenzia autonoma sovranazionale *International Civil Aviation Organization* (ICAO), che pubblica raccomandazioni in merito alla aviazione civile ed alla navigazione aerea. A tali raccomandazioni si uniformano tutti i 191 paesi facenti parte dell'ONU.

³ EASA "Task Force on Measures Following the Accident of Germanwings Flight 9525-Final Report" (July 2015).

⁴ Vedere i documenti EASA reg. 1042/2018, EASA *Executive Director Decision 2018/012/R*, EASA *Explanatory Note to Decision 2018/012/R*, EASA *Annex III do Decision 2018/012/R AMC and GM ti Part C-issue 2 Amendment 15*.

“The specific objectives of this Decision are to:

- . (a) achieve the level of aviation safety laid down in the Basic Regulation by ensuring that:
 - (1) reasonable measures are taken so that flight crew members are psychologically suitable for CAT operations, and thus able to exercise safely the privileges of their licences; and*
 - (2) medical conditions of aircrew members misusing psychoactive substances are less likely to interfere with the safe exercise of the privileges of their licences;**
- . (b) develop mitigation measures for aviation safety risks arising from adverse social consequences or conditions such as loss of pilot licences; and*
- . (c) ensure protection of personal data.*

A multilayer approach has been adopted to achieve the above objectives in an effective manner and it contains preventive, corrective and follow-up measures such as:

- . (1) psychological assessment of flight crew before commencing line flying;*
- . (2) enabling, facilitating and ensuring access to a support programme for flight crew; and*
- . (3) systematic testing of psychoactive substances upon employment and with due cause.*

In addition, as a complementary measure: risk-based alcohol testing of flight and cabin crew of European and thirdcountry operators by Member States at European airports to ensure an additional safety barrier⁵.

Dall’estratto di cui sopra, rileviamo che le aree interessate dal cambiamento normativo riguardano dunque la prevenzione, le azioni correttive ed il *follow up*, che andranno sì concretizzare attraverso:

1. Obbligo per gli Operatori (cioè le Compagnie Aeree), di effettuare una valutazione psicologica ai candidati alla assunzione. Ogni aspirante dovrà essere valutato prima di essere inserito in organico e iniziare l’attività del volo di linea.
2. Obbligo per gli Operatori di eseguire Test sistematici sull’uso di sostanze psicoattive
3. Obbligo per gli Operatori di implementare sistemi di supporto per il personale di condotta (*Support System*)

L’EASA ha pubblicato regolamenti e relativi documenti di approfondimento che gli Enti Regolatori europei dovranno trasformare in norme nazionali. Per l’Italia è ENAC,⁶ che si occuperà di questa fase di “traduzione e trasposizione” in normativa nazionale.

⁵ EASA Explanatory Note to Decision 2018/012/R

⁶ Ente Nazionale Aviazione Civile.

1) Valutazione psicologica

E' indicato che l'*assessment* psicologico deve essere:

- 1) "appropriato alla particolarità, alla complessità e alle sfide dell'ambiente operativo al quale sono esposti degli equipaggi di volo, come definito da *job analysis* volte alla indentificazione di dimensioni critiche in termini di sicurezza, con impatto sulle funzioni e ruoli svolti dagli equipaggi impiegati dagli Operatori Aerei del Traffico Aereo Commerciale. L'*assessment* deve coprire come requisiti minimi la valutazione di:
 - i) abilità cognitive
 - ii) tratti di personalità
 - iii) competenze operative e professionali
 - iv) competenze sociali in accordo ai principi del CRM (Crew Resource Management).⁷
- 2) validato e alternativamente eseguito o supervisionato, da uno psicologo con acquisita competenza in aviazione relativamente all'ambiente operativo del personale di condotta dei velivoli, con comprovata esperienza in *assessment* psicologici, e laddove possibile, la selezione psicologica del personale in aviazione.
- 3) Svolto almeno nell'arco dei 24 mesi precedenti all'inizio della attività di volo di linea, a meno che un operatore non dimostri che un eventuale *assessment* psicologico effettuato da più di 24 mesi sia ancora adeguato in termini di mitigazione del rischio, come richiesto dal documento ORO.GEN.200(a)(3). La dimostrazione di validità dell'*assessment* dovrà basarsi sul tipo di test svolti e su un *risk assessment*, basato sui dati raccolti relativamente a esperienze operative precedenti e monitoraggio continuo nell'area *human performance*, relativa al periodo intercorso dall'ultima valutazione".⁸

Si tratta di un regolamento nuovo che non trova applicazione sul personale già impiegato, cioè attivo al momento.

EASA incarica gli operatori aerei di questo iniziale momento di valutazione psicologica fornendo indicazioni anche sulla figura del professionista che dovrà eseguire, e/o supervisionare, la fase di valutazione iniziale.

Il regolamento parla di "psicologo con competenze nel campo dell'aviazione, degli *assessment* psicologici, e della selezione del personale in campo aeronautico" e ciò corrisponde dunque alla figura di uno Psicologo dell'Aviazione.

2) Test sull'uso di sostanze psicotrope

Il regolamento Easa 2018/1042 prescrive l'introduzione di accertamenti che tutti gli operatori devono svolgere sia prima di assumere un pilota alle proprie dipendenze, che ricorrentemente con cadenza annuale e ogni volta che ci sia ragionevole sospetto di uso di sostanze non permesse.

⁷ Il CRM-*Crew Resource Management*, è un metodo di valutazione, addestramento e controllo degli equipaggi che si declina generalmente nelle aree della Comunicazione, Leadership, Teamwork, Workload Management, Situation Awareness e Decision Making. Piloti valutatori adeguatamente formati, valutano i comportamenti manifesti relativi a queste ultime aree.

⁸ traduzione dall'inglese di EASA Annex III ED Decision 2018/012/R AMC1 CAT.GEN.MPA.175(b) "Endagering safety".

Alla sezione “*Systematic testing of flight and cabin*”, troviamo indicazioni su come ogni compagnia aerea dovrà strutturare i processi di rilevazione sistematica sui propri dipendenti, ai quali seguiranno, in caso di esito positivo, misure di contenimento del rischio.

Troviamo precisamente (EASA Explanatory note to Decision 2018/012/R):

“*An EU CAT operator may conduct testing of psychoactive substance in the following two cases:*

(a) upon employment; and

(b) with due cause⁹ in the following cases:

- 1) following reasonable suspicion, and following an assessment by appropriately trained personnel;*
- 2) after a serious incident or accident within the meaning of Regulation (EU) No 996/2010, provided that testing is possible due to the location of the serious incident or accident.¹⁰*

Traducendo quanto sopra:

“Gli operatori di trasporto aereo commerciale della EU devono effettuare test su uso sostanze psicoattive nei seguenti due casi:

(a) prima dell’assunzione; e

(b) in caso di “valido sospetto” nei seguenti casi:

- 1) dando seguito a ragionevole sospetto facendo eseguire la valutazione da personale appositamente addestrato;
- 2) dopo un *serious incident* o *accident* secondo la classificazione definita di tali eventi in linea con il regolamento (EU) No 996/2010¹¹, a condizione che lo svolgimento della valutazione sia in questo caso possibile in funzione della località nella quale il *serious incident* o *accident* è accaduto.

Nella sezione dedicata alle policy misure per prevenire l’uso di sostanze psicoattive, troviamo¹²:

“*POLICY ON PREVENTION OF MISUSE OF PSYCHOACTIVE SUBSTANCES*”

(a) The operator’s policy on prevention of misuse of psychoactive substances should ensure that flight and cabin crew, as well as other safety-sensitive personnel, are dealt with in a consistent, just and fair manner as regards the prevention and detection of misuse of psychoactive substances.

(b) The operator’s training policy on misuse of psychoactive substances should include training and/or educational material on: 1) the effects of psychoactive substances on individuals and on flight safety; 2) established procedures within the organisation to prevent misuse of psychoactive substances; 3) individual responsibilities with regard to applicable legislation and policies on psychoactive substances; 4) assistance provided by the support programme in accordance with CAT.GEN.MPA.215.

⁹ traduzione: “Gli operatori di trasporto aereo commerciale della EU devono effettuare test su uso sostanze psicoattive nei seguenti due casi: a) prima della assunzione; e b) in caso di “valido sospetto”.

¹⁰ AMC1 CAT.GEN.MPA.170(b) *Psychoactive substances*

¹² AMC2 CAT.GEN.MPA.170(b) *Psychoactive substances*

Secondo quanto sopra al punto (a), il programma di prevenzione e verifica dell'uso di sostanze psicoattive deve essere implementato per il personale di condotta del mezzo aereo (*flight crew*), sugli equipaggi di cabina (*cabin crew*) e su tutto il personale definito *safety-sensitive*, ovvero che in rispetto alle specifiche mansioni svolge attività con un impatto diretto sulla sicurezza.

3) *Support System*

L'idea a monte di questo provvedimento è prendere in carico la salute psicofisica dei piloti, facendo sì che tutti gli operatori implementino un sistema di supporto a questi indirizzato. Il *support system* dovrà essere predisposto per facilitare l'individuazione, l'inquadramento e la risoluzione di momenti di difficoltà dei piloti dell'aviazione civile commerciale.

Qualora un pilota ravvisi un problema, percepisca di trovarsi in una fase della vita professionale o privata difficile, rispetto alla quale non riesce ad individuare un percorso di risoluzione, potrà ricorrere alla struttura messa a sua disposizione dall'operatore presso il quale opera.

I cambiamenti normativi individuano del *peer support*, cioè il sostegno tra pari¹³, uno strumento di primo intervento del quale i piloti potrebbero usufruire e beneficiare. Il coinvolgimento dei pari, qualora l'operatore disponga di personale adeguatamente formato a questa funzione, è incoraggiato.

Il sistema del *peer support*, si basa sul sostegno di un "pari", cioè un collega col quale si condivide la professione e che opera nel medesimo contesto lavorativo. Questa figura svolge il ruolo di primo contatto, con il pilota che manifesta disagio e talvolta il solo ascolto e supporto del *peer*, può risultare risolutivo nell'inquadrare e ridimensionare la portata dell'impatto disorganizzante di quanto un pilota sta vivendo. Se l'invio a professionisti della salute mentale (*Mental Health Professionalist*) si rende necessario, il pari faciliterà il contatto tra il pilota in difficoltà e la struttura esterna alla compagnia aerea, che potrà seguirlo.

Rispetto alla implementazione di sistemi di supporto, gli elementi chiave rispetto ai quali dovrà essere esercitata opportuna vigilanza sono;

- Tutela della riservatezza di tutti i dati che riguardano il pilota e la tipologia di richiesta di sostegno avanzata.
- Modalità di selezione dei *peer* e loro addestramento.
- Modalità di individuazione dei professionisti esterni ai quali il pilota può eventualmente essere indirizzato.
- Tutta l'Organizzazione deve operare in modo che risulti chiara la condivisione di un obiettivo comune: favorire processi di recupero, per facilitare il professionista a riprendere la sua attività nei tempi più brevi possibili.

Richiamando ancora una volta l'invito di EASA a tutelare i piloti, troviamo nello specifico¹⁴:

"When implementing a support programme, the operator should pay attention to the following:

- . *(a) establishment and verification of operational and data protection procedures;*
- . *(b) selection and training of dedicated and experienced staff and peers;*

¹³ Pari intesi come colleghi di lavoro

¹⁴ EASA GM4 CAT. GEN.MPA.215.

- . (c) *offer of motivating alternative positions to flight crew in case a return to in-flight duties is not possible; and*
- . (d) *limitation of the financial consequences of a loss of licence, for example through extending loss of licence coverage¹⁵.*

Un commento alle nuove norme

Un pilota condivide con altre professionisti dei trasporti grosse responsabilità, che si declinano specificamente proprio nella responsabilità delle vite umane ad egli affidate. Un tale individuo risponde in prima persona del suo operato ed è sempre personalmente esposto, in ambito civile e legale, all'esito delle sue azioni.

I livelli di stress possono essere molto alti, il contesto in cui si opera offre frequentemente variabili difficili da controllare (guasti tecnici, condizioni meteorologiche, pressioni commerciali, rapporti con l'utenza).

Mantenere per una carriera che normalmente si sviluppa in un arco di vita, un costante imperturbabile equilibrio, può essere difficile.

Un fattore chiave per far sì che il pilota accetti un'eventuale diagnosi di disturbo psicologico, perché sviluppi la maturità di delineare una autovalutazione di uno stato di disagio ed infine perché agisca concretamente nello sviluppo di una richiesta di aiuto, è necessario che ci si adoperi per un cambio culturale, che debelli lo stigma sociale che ancora oggi porta a connotare il disturbo psicologico come qualcosa di infamante e pertanto da nascondere. Bisogna coltivare la cultura dell'accettazione ed evitare la negazione. Con l'obiettivo di rendere, primi tra tutti per i piloti stessi, problematiche derivanti da sofferenza psicologica accettabili e trattabili.

¹⁵ Traduzione: "Nell'implementare un programma di supporto, l'Operatore deve porre attenzione ai seguenti elementi: a) definizione e verifica dei processi operativi e di protezione dei dati. b) selezione e addestramento del personale esperto di staff dedicato e dei "pari". c) offerta di posizioni lavorative alternative motivanti ai piloti, in caso un rientro a svolgere attività di volo non sia possibile. d) contenimento delle penalizzazioni economiche conseguenti la perdita della licenza di volo, per esempio con la estensione delle coperture assicurative".