



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 36 : Sécurité de l'aviation et soutien à la mise en œuvre de la navigation aérienne

REPORT DE LA LIMITE D'ÂGE POUR LES PILOTES DU TRANSPORT AÉRIEN ET APPLICATION D'UN SYSTÈME DE GESTION DE LA SANTÉ PAR LES TRANSPORTEURS AÉRIENS

(Note présentée par le Japon)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Pour faire face à la pénurie mondiale de pilotes et pour rehausser la sécurité de l'aviation, il est important que les pilotes expérimentés et en bonne santé puissent continuer à voler pendant une période prolongée. La JCAB qui relève du ministère des terres, des infrastructures, des transports et du tourisme (MTIT) avait auparavant fixé la limite d'âge des pilotes professionnels à 65 ans (veille du 65^e anniversaire) et il a été décidé de relever cette limite à 68 ans (veille du 68^e anniversaire) à partir d'avril 2015. Cette décision a été prise en tenant compte de tous les aspects médicaux et opérationnels. De plus, pour créer un environnement dans lequel les pilotes professionnels pourraient travailler en bonne santé, il est important que les compagnies aériennes se dotent d'un système de gestion capable de veiller à ce que les pilotes soient en excellente santé. Les normes et les lignes directrices de la gestion de la santé des membres d'équipages d'aéronef ont été établies en juin 2016. La présente note fournit un historique et un bref résumé des justifications de ce changement de politique.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- prendre note de l'information contenue dans ce document ;
- échanger de l'information sur l'âge limite des pilotes professionnels et le système de gestion de la santé de chaque compagnie aérienne actuellement en opération, notamment sur les défis à relever, au premier plan desquels figure la pénurie de pilotes ;
- encourager les États à étudier l'application d'un système de gestion de la santé des pilotes en vue d'améliorer la sécurité de l'aviation.

| | |
|-----------------------------------|---|
| <i>Objectifs stratégiques :</i> | La présente note concerne l'objectif stratégique Sécurité. |
| <i>Implications financières :</i> | Sans objet |
| <i>Références :</i> | Annexe 1 — <i>Licences du personnel</i> Doc 8984, <i>Manuel de médecine aéronautique civile</i> Lettre aux États AN 12/1.1.19-16/1, adoption de l'Amendement 173 à l'Annexe 1 |

1. INTRODUCTION

1.1 Au Japon, la limite d'âge pour les pilotes du transport aérien a été progressivement relevée sur la base d'études concernant les aspects médicaux et opérationnels de la sécurité du pilotage. Voici un bref aperçu de l'évolution de la limite d'âge :

- a) 1991 – la limite d'âge pour un pilote de ligne assurant des vols non payants est portée de 60 à 63 ans
- b) 1996 – la limite d'âge pour un pilote de ligne assurant des vols payants est portée de 60 à 63 ans
- c) 2004 – la limite d'âge pour les pilotes de ligne est portée à 65 ans
- d) 2012 – des équipages comprenant un ou plusieurs pilotes âgés de plus de 60 ans sont autorisés

1.2 Ces règles en vigueur au Japon ont été édictées sur la base de nos propres études et ont précédé les changements des normes internationales énoncées dans l'Annexe 1 qui, en 2006, fixent une limite d'âge de 65 ans pour tous les pilotes professionnels et, en 2014, autorisent des vols avec un équipage comptant plus d'un pilote âgé de plus de 60 ans.

1.3 En vertu des règles japonaises, les pilotes de plus de 60 ans doivent passer des contrôles médicaux spéciaux en plus des exigences générales pour l'obtention du certificat d'aptitude médicale et sont soumis à des formations et à des contrôles spéciaux supplémentaires.

1.4 En 2014, il a été décidé de vérifier la possibilité de relever encore la limite d'âge des pilotes. Pour réaliser une étude complète des possibilités, il a été considéré nécessaire d'étudier les problèmes relatifs à la compétence en médecine de l'aviation et les impacts du vieillissement sur les capacités des pilotes. La JCAB a établi deux comités d'experts chargés d'étudier ces aspects médicaux et l'influence du vieillissement sur les techniques de pilotage. Les comités ont eu à la fois des discussions séparées et des discussions conjointes pour une évaluation approfondie des possibilités.

1.5 De plus, en 2014, il a été décidé d'appliquer des mesures jugées nécessaires pour assurer la sécurité et de promouvoir la mise en place d'un système de gestion de la santé et d'éducation aux questions de santé pour les pilotes des compagnies aériennes. Pour l'application de ces mesures, le JCAB a établi un autre comité d'experts.

1.6 Bien qu'un système de gestion de la santé des pilotes qui participent au transport aérien soit déjà en place chez les grands transporteurs aériens du Japon, l'augmentation du nombre de transporteurs à faible coûts (LCC) et l'accident de Germanwings en 2015, ont conduit à accélérer l'établissement d'un système de gestion de la santé des pilotes au sein des compagnies aériennes, y compris les LCC et les transporteurs aériens régionaux. Les normes et les éléments indicatifs pour la gestion de la santé des équipages d'aéronef ont été établis en juin 2016.

2. RÉSULTATS DE L'ÉTUDE

2.1 En raison du faible taux d'accidents ou d'incidents mettant en cause la sécurité chez les pilotes de plus de 60 ans et du très grand nombre de pilotes de plus de 60 ans qui passent avec succès les contrôles médicaux supplémentaires, mais aussi du faible taux d'accidents chez les conducteurs

d'automobiles âgés de 65 à 69 ans, les autorités ont considéré qu'il était possible de porter la limite d'âge à 68 ans.

2.2 Cependant, pour maintenir en activité les pilotes de 65 ans et plus, il a également été considéré que l'on devait prendre des précautions extrêmes et imposer des conditions plus strictes que celles auxquelles sont soumis les pilotes de 60 à 65 ans, car il n'existe pas dans le monde d'expérience comparables de pilotage à de tels âges.

2.3 À la suite de l'élévation de la limite d'âge, la JCAB a jugé essentiel de vérifier annuellement la gestion du personnel pour déterminer si les transporteurs aériens emploient des pilotes âgés de plus de 65 ans et si leur état de santé et leur niveau de compétences sont convenablement contrôlés. La JCAB est également tenue d'effectuer une revue des exigences si cela s'avère nécessaire.

2.4 Sur la base des résultats de l'étude ci-dessus, la JCAB dépendant du ministère des terres, des infrastructures, des transports et du tourisme (MTIT) a décidé de modifier les règles pour porter la limite d'âge des pilotes professionnels à 68 ans (veille de leur 68^e anniversaire).

3. CONDITIONS IMPOSÉES AUX TRANSPORTEURS AÉRIENS POUR MAINTENIR EN ACTIVITÉ UN PILOTE ÂGÉ DE 65 ANS ET PLUS

3.1 Les transporteurs aériens doivent conduire des examens médicaux stricts pour les pilotes qui atteignent l'âge de 65 ans, en plus des exigences du certificat général d'aptitude médicale.

3.2 Au-delà des exigences imposées pour les examens médicaux traditionnels pour les pilotes âgés de 60 à 65 ans, les pilotes de 65 ans et plus doivent passer des examens électroencéphalographiques (EEG) et de coronarographie par densitométrie (CT scan) si l'évaluation cardiovasculaire révèle des risques accrus.

3.3 Pour un jugement plus éclairé, les examens médicaux supplémentaires requis pour les pilotes de 65 ans et plus doivent être passés dans des institutions médicales ou des hôpitaux désignés par la JCAB en tant qu'organismes habilités à délivrer des certificats médicaux de pilote.

3.4 À titre temporaire, pour s'assurer que les transporteurs aériens procèdent à des examens médicaux de haute précision, les examens électroencéphalographiques et cardiovasculaires doivent être faits dans des institutions médicales disposant d'un ou plusieurs spécialistes capables d'interpréter correctement les résultats des tests.

3.5 Des limites plus strictes sont imposées pour la durée de service.

3.6 Pour plus de sécurité, les temps de vol des pilotes âgés de plus de 65 ans ne doivent pas dépasser 80 % des limites actuelles de temps de service (80 heures par mois civil, 216 heures par trimestre civil et 800 heures par année civile).

3.7 La formation supplémentaire obligatoire pour les pilotes âgés de plus de 63 ans doit être poursuivie.

3.8 Le pilote doit être en équipage avec un pilote âgé de moins de 60. De plus, l'ensemble du personnel navigant doit être formé à réagir en cas de malaise ou d'inaptitude d'un pilote en service.

4. SURVEILLANCE DU SYSTÈME DE GESTION DE LA SANTÉ DES TRANSPORTEURS AÉRIENS

4.1 Les transporteurs aériens doivent désigner au moins un médecin (le médecin chargé de la santé des pilotes) et un gestionnaire possédant des connaissances en médecine aéronautique et capable d'assurer la conduite des affaires relatives à la gestion de la santé. Les responsables de la gestion de la santé doivent participer tous les trois ans à des sessions de formation de la JCAB. Le partage de renseignements sur l'état de santé des pilotes entre les médecins responsables, le personnel de soin et les AME doit faire l'objet d'un accord de la part des pilotes.

4.2 Pour la gestion de la santé des pilotes au sein des compagnies aériennes, les médecins préposés aux soins de santé et les personnes responsables de la conduite des affaires relativement à la gestion de la santé devraient évaluer l'état des pilotes en tenant compte de leurs antécédents médicaux et des résultats des visites médicales aéronautiques antérieures. Les personnes responsables de la gestion de la santé devraient avoir une bonne connaissance de la durée de validité des certificats médicaux. Les compagnies aériennes doivent gérer correctement les affectations de vol de leurs pilotes en tenant compte des exigences de leur système de gestion de la santé.

4.3 Les compagnies aériennes doivent former leurs pilotes aux situations dans lesquelles, si un pilote reçoit un traitement dans une institution médicale, il devrait signaler son état et son traitement au service de gestion de la santé et fournir rapidement un certificat médical à sa compagnie, s'il y a lieu. Les compagnies aériennes devraient se doter d'un système de collecte des renseignements médicaux dans lequel les cadres et les autres membres d'équipage sont tenus de rapporter à leurs supérieurs le cas d'un pilote dont la santé se détériore au point de le rendre incapable d'assumer ses tâches correctement, ce qui représenterait un risque pour la sécurité de l'aviation.

4.4 Pour éduquer les pilotes à l'importance d'une autogestion de la santé et à leur devoir d'informer spontanément leur employeur, les compagnies aériennes doivent tenir des sessions de formation régulières pour que leurs pilotes comprennent bien le rôle du système de gestion de la santé.

5. ÉVALUATION DES IMPACTS

5.1 En mars 2016, vingt-huit pilotes âgés de plus de 65 ans, appartenant à neuf transporteurs aériens régionaux et à bas coût, ont assuré des fonctions sur des vols intérieurs et il n'y a pas eu de problèmes particuliers de compétence aéromédicale et de techniques de pilotage durant cette expérience. Plusieurs autres transporteurs aériens se préparent à employer des pilotes âgés de plus de 65 ans en équipage sur des vols intérieurs, ce qui devrait répondre aux problèmes de pénurie de pilotes dans un avenir immédiat.

5.2 Il a donc été décidé d'appliquer les normes et les lignes directrices de la gestion de la santé à partir de janvier 2017 et d'incorporer tous les détails correspondants dans le manuel des opérations. Les normes de gestion de la santé des équipages et les lignes directrices correspondantes assureront l'existence d'un système de gestion de la santé au sein des compagnies, ce qui contribuera à créer un environnement dans lequel les pilotes professionnels seront mesurés de travailler en bonne santé et d'assurer une conduite sûre et stable de leurs aéronefs.