



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

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

**FAIRE PROGRESSER LES POLITIQUES FONDÉES SUR DES DONNÉES PROBANTES
GRÂCE À LA COLLECTE NORMALISÉE DE DONNÉES
CONCERNANT LE PERSONNEL DE L'AVIATION**

(Note présentée par le Canada, avec le parrainage de l'Australie,
de la Nouvelle-Zélande et du Royaume-Uni)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'Enquête sur la médecine aéronautique présentée dans la lettre AN5/16.1-24/77 a révélé un manque de données cohérentes et significatives concernant le personnel de l'aviation titulaire d'une licence. La présente note de travail examine les étapes possibles pour faire progresser la prise de décisions fondées sur des données probantes dans l'élaboration des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, notamment par la collecte d'un ensemble minimal de données dans un format normalisé pour le personnel de l'aviation. Des données cohérentes constitueraient une base solide pour orienter l'évolution des politiques et des cadres réglementaires, en s'appuyant sur les tendances et les données observées dans le monde réel, en particulier sur la question de la limite d'âge supérieure des pilotes.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à demander au Conseil de l'OACI :

- de demander à l'OACI de charger les groupes d'experts existants, notamment le Groupe de travail sur la médecine aéronautique (AVMED), de définir des points de données essentiels pour étayer les décisions fondées sur des données probantes liées à la délivrance de licences aux pilotes et à l'évaluation de leur aptitude physique et mentale ;
- de demander à l'OACI de concevoir un processus normalisé et convivial pour recueillir ces points de données auprès des États membres, tout en tenant compte des exigences nationales régissant la collecte et la diffusion de ces informations ;
- de solliciter la participation des États membres, conformément aux exigences nationales applicables, à la collecte et à la transmission des points de données déterminés, selon un calendrier qui sera établi par l'OACI.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note se rapporte à l'objectif stratégique <i>Chaque vol est sûr et sécuritaire</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note devraient être entreprises dans le cadre des ressources disponibles dans le budget du programme ordinaire 2026-2028.
<i>Références :</i>	Lettre AN5/16.1-24/77

1. INTRODUCTION

1.1 La prise de décisions fondées sur des données probantes permet de faire le lien entre la recherche et la pratique, garantissant ainsi à la communauté de l'aviation civile des politiques et réglementations pertinentes, efficaces et fiables.

1.2 Dans l'élaboration de SARP relatives au personnel et à la délivrance des licences, l'OACI et ses États membres ont la chance de pouvoir compter sur l'immense savoir des experts en la matière. Toutefois, dans certains domaines, il manque des données concrètes suffisantes pour éclairer la prise de décisions.

1.3 La lettre AN5/16.1-24/77, intitulée « *Examen de la limite d'âge supérieure pour les pilotes effectuant des vols de transport aérien commercial* », a sollicité des données médicales de la part des États membres afin de revoir la limite d'âge supérieure applicable aux pilotes effectuant des opérations de transport aérien commercial international. Cette initiative visait, au moyen d'une Enquête sur la médecine aéronautique, à recueillir des informations sur les méthodes de collecte de données et de tenue de registres, sur les processus d'évaluation médicale, ainsi que sur les résultats médicaux classés selon l'âge des pilotes.

1.4 Les résultats de l'enquête ont révélé qu'il n'y avait pas suffisamment de données cohérentes pour formuler des recommandations visant à modifier la limite d'âge supérieure mondiale pour les pilotes professionnels. Bien que l'objectif initial de l'enquête n'ait pas été atteint, cet exercice a donné à l'OACI l'occasion d'envisager des recommandations en matière de collecte de données pour appuyer les futurs travaux d'élaboration de politiques, notamment en ce qui a trait à l'Annexe 1 — *Licences du personnel*.

2. PERSPECTIVES ET DIFFICULTÉS LIÉES À LA COLLECTE DE DONNÉES

2.1 L'OACI a le potentiel de recueillir une grande quantité de données relatives au personnel de l'aviation titulaire d'une licence grâce à la collaboration de ses États membres. Toutefois, comme l'a démontré l'Enquête sur la médecine aéronautique, la collecte de données souffre d'un manque de cohérence, et leur traitement nécessite un effort considérable pour en extraire des informations utiles et exploitables. Pour permettre la modernisation des SARP relatives à la délivrance de licences et à la médecine aéronautique selon une approche fondée sur des données probantes, il est essentiel que l'OACI dispose d'un large éventail de données pertinentes permettant de mieux comprendre le personnel de l'aviation, y compris les tendances démographiques et celles liées à la médecine aéronautique. L'établissement de points de collecte de données normalisés permettrait d'améliorer considérablement la qualité et la portée des données disponibles.

2.2 Afin de garantir une collecte et une analyse efficaces des données, il est nécessaire de définir un ensemble minimal de données dans un format normalisé, accompagné d'une méthode de collecte à la fois simple et pratique, ainsi que d'un mécanisme de transmission des données. Il conviendra également de respecter les lois des États membres en matière de protection de la vie privée, en ne recueillant que des données préalablement définies, agrégées et dépersonnalisées.

3. ENSEMBLE MINIMAL DE DONNÉES POUR L'ÉLABORATION DE POLITIQUES ET DISPOSITIF D'EXPÉRIMENTATION RÉGLEMENTAIRE

3.1 Un ensemble minimal de données concernant le personnel de l'aviation devrait être axé sur deux priorités clés : 1) combler les lacunes en matière de données relevées dans l'Enquête sur la médecine aéronautique, en particulier celles liées à l'âge des pilotes, et 2) appuyer les travaux futurs sur les SARP relatives à la délivrance de licences. Les groupes d'experts de l'OACI sont bien placés pour définir ces points de données.

3.2 L'Enquête sur la médecine aéronautique a mis en évidence plusieurs catégories de données pertinentes, notamment la répartition par âges, les problèmes de santé, les motifs d'exclusion et l'incapacité, organisées selon le type de licence. Ces domaines constituent une base solide pour la création d'un ensemble de données normalisé.

3.3 La mise en place d'un ensemble de données cohérent et largement adopté permettra à l'OACI et aux États membres d'explorer, avec plus de confiance et de clarté, des approches politiques innovantes, telles que les dispositifs d'expérimentation réglementaire. Cela ouvrira la voie à un réexamen éclairé de la limite d'âge des pilotes après quelques années de collecte de données, favorisant ainsi une évolution de la politique de l'aviation civile fondée sur les données et tournée vers l'avenir.

— FIN —