



**NOTE DE TRAVAIL**

**ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION**

**COMMISSION TECHNIQUE**

**Point 31 : Sécurité de l'aviation et normalisation de la navigation aérienne**

**ÂGE LIMITE DES PILOTES**

[Note présentée par l'Association du transport aérien international (IATA)]

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

Selon l'Annexe 1 de la Convention de Chicago, « Un État contractant qui a délivré une licence de pilote ne permettra pas au titulaire de cette licence de remplir les fonctions de pilote d'un aéronef qui effectue des vols de transport commercial international s'il a atteint l'âge de 60 ans, ou de 65 ans dans le cas de vols avec plus d'un pilote. »

Avant la pandémie, les pénuries de main-d'œuvre qualifiée constituaient déjà une contrainte pour le développement à long terme du secteur de l'aviation. Au moment où cette industrie se rétablit de la COVID-19, il est manifeste que les contraintes liées aux ressources humaines peuvent retarder la reprise à court terme.

L'augmentation de l'espérance de vie et la réduction constante du risque d'incapacité en vol font en sorte qu'il est temps de revoir les limites énoncées à l'Annexe 1 pour s'assurer qu'elles sont actualisées et ne constituent pas une barrière inutile à l'embauche des pilotes.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à demander que l'OACI, avec la contribution de l'industrie, évalue les données scientifiques les plus récentes concernant les restrictions d'âge des pilotes commerciaux en équipages multiples.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note se rapporte aux objectifs stratégiques Sécurité et Capacité et efficacité de la navigation aérienne
<i>Incidences financières :</i>	Minimales : elles seront assumées par l'industrie
<i>Références :</i>	HLCC 2021-WP/251 Doc 10160, <i>Rapport de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19</i>

<sup>1</sup> Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'IATA.

## 1. INTRODUCTION

1.1 La limite supérieure d'âge d'un pilote a initialement été établie par la Commission internationale de navigation aérienne (CINA) en 1919, qui fixait l'âge limite à 45 ans, et cette limite a été maintenue par l'OACI lorsqu'elle a été créée en 1947. En 1963, une recommandation était adoptée, voulant que l'âge limite soit de 60 ans pour un commandant de bord (CDB) sans mention du copilote. En 1978, la limite de 60 ans est devenue la norme pour un CDB, et une recommandation pour les copilotes.

1.2 L'actuelle limite de 65 ans de l'Annexe 1, applicable au CDB et au copilote, est en vigueur depuis novembre 2006. Cette plus récente augmentation se fondait sur plusieurs études, notamment sur les résultats d'études approfondies en simulateur réalisées en 1984<sup>2</sup>. Ces études ont démontré que le risque pour la sécurité des opérations d'un aéronef associé à une incapacité légère du pilote à une étape critique du vol était très faible.

1.3 La tendance constante d'augmentation de l'espérance de vie, associée à la baisse de probabilité d'une incapacité soudaine du pilote et à la formation approfondie de sensibilisation des pilotes à l'incapacité, l'utilisation de simulateurs modernes pour former et évaluer les performances des pilotes, ainsi que l'augmentation et la disponibilité des systèmes d'automatisation des postes de pilotage devraient réduire encore plus le risque résiduel d'incapacité des pilotes.

1.4 La suppression forcée des privilèges de licence est appliquée malgré l'exigence imposée aux pilotes de subir des examens médicaux rigoureux et des évaluations en simulateur jusqu'à la veille de leur 65<sup>e</sup> anniversaire. De plus, cette limite d'âge ne s'applique pas à l'aviation intérieure et dans plusieurs États, les pilotes (en équipage multiple) peuvent effectuer des vols intérieurs après l'âge de 65 ans.

## 2. DISCUSSION

2.1 La faible disponibilité de personnel qualifié en aviation restreint actuellement la capacité du secteur de l'aviation de se remettre de la pandémie. Cela coïncide avec la crainte à long terme datant d'avant la COVID-19 que les pénuries de pilotes et d'autres employés qualifiés restreignent la capacité du secteur de répondre à la demande qui devait, selon les prévisions, doubler au cours des 20 prochaines années.

2.2 Alors qu'on s'attend à ce que la demande de voyages aériens retrouve le niveau de 2019 dès 2023 et poursuive ensuite sa croissance, la demande de pilotes commerciaux devrait excéder l'offre. Par conséquent, le temps est venu de revoir les limites d'âge existantes pour s'assurer qu'elles demeurent pertinentes, qu'elles ne représentent pas une barrière injustifiée à l'embauche de ces travailleurs essentiels et qu'elles ne constituent pas *de facto* une discrimination basée sur l'âge.

## 3. SUITE À DONNER

3.1 L'Assemblée est invitée à demander que l'OACI, avec la contribution de l'industrie, évalue les données scientifiques les plus récentes concernant les restrictions d'âge des pilotes commerciaux en équipages multiples.

— FIN —

---

<sup>2</sup> Chapman, P.J., « The consequences of in-flight incapacitation in civil aviation », Aviation, Space, and Environmental Medicine, juin 1984, Vol. 55, N° 6, pp. 497-500