



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Direction générale de l'aviation civile

Paris le 13 juin 2024

*Direction de la sécurité de l'aviation civile
Direction des personnels navigants*

Nos ref : 24 028 DSAC

DECISION

Le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires,

Vu le règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 modifié déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, notamment le paragraphe FCL.065 a) de son annexe I (Partie FCL) ;

Vu le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 modifié concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil, notamment le paragraphe 2 de son article 71 ;

Vu la recommandation n° 712-20-0120-FR du 22 février 2021 de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne à la Commission sur la notification par la France de sa dérogation temporaire à certaines dispositions du règlement n° 1178/2011 de la Commission sur la base des paragraphes 1 et 2 de l'article 71 du règlement (UE) 2018/1139 ;

Vu la recommandation n° 712-22-0078-FR du 13 septembre 2022 de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne à la Commission sur la notification par la France de sa décision d'accorder une exemption temporaire de certaines dispositions du règlement n° 1178/2011 de la Commission sur la base des paragraphes 1 et 2 de l'article 71 du règlement (UE) 2018/1139 ;

Considérant que depuis l'intervention de ces recommandations l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, au regard par ailleurs du nombre de dérogations demandées par les autres Etats et de l'augmentation de l'âge de la retraite, a continué les études lancées en 2017 sur la pertinence des limites d'âge existantes pour les pilotes professionnels; que ces études ont conclu à la possible extension de la limite d'âge pour les pilotes en transport commercial effectuant des opérations en monopote de 60 ans à leur 65ème anniversaire, sous réserve de mesures d'atténuation ;

Considérant que dans l'attente de la finalisation des travaux et des éventuelles évolutions réglementaires sur ce point, des opérateurs continuent de solliciter des dérogations concernant des pilotes employés au sein de leur société, visant à les autoriser à exercer après 60 ans pour des opérations SMUH monopilote; que la demande de ces sociétés est motivée par le besoin opérationnel de continuer d'employer leurs pilotes, dans le contexte d'un besoin accru en pilotes détenant la qualification considérée, au regard des contrats passés avec des services d'aide médicale urgente (SAMU);

Considérant que les risques de discrimination et de distorsion des conditions du marché ne sont pas avérés du fait que, dans le cadre de la présente dérogation, les autorisations sont accordées à tout demandeur qui en remplit les conditions ;

Considérant que des dérogations individuelles peuvent être accordées, sous réserve que les pilotes se conforment aux obligations et restrictions médicales énoncées dans la présente décision,

DECIDE

Article 1^{er}

Des dérogations individuelles au paragraphe FCL.065 a) de l'annexe 1 (Partie FCL) du règlement 1178/2011 susvisé peuvent être accordées pour des pilotes d'hélicoptère aux fins de continuer leurs activités au-delà de l'âge de 60 ans et jusqu'à 65 ans maximum, en opération monopilote pour des opérations SMUH sur le territoire français.

Elles sont accordées sur demande des sociétés exploitant des hélicoptères utilisés à des fins de transport aérien commercial dans le cadre de services médicaux d'urgence et dont la surveillance en matière de sécurité est assurée par la France, au vu de l'examen de la situation individuelle du personnel navigant concerné.

Article 2

L'autorisation d'exercer accordée à un pilote par la dérogation visée à l'article 1er est subordonnée aux mesures d'atténuation du risque fixées aux I, II et III.

I. Mesures d'atténuation du risque portant sur le contrôle de l'aptitude médicale du pilote concerné.

- a) Chaque examen aéromédical doit être conduit dans un AeMC identique pour un pilote donné, et cet AeMC devant disposer d'un plateau technique ophtalmologique et ORL.
- b) Un examen ophtalmologique complet (avec spécialiste) doit être effectué tous les ans (examen de routine tous les 6 mois).
- c) Une audiométrie tonale doit être pratiquée tous les ans.
- e) Une exploration cardiovasculaire approfondie, incluant une échographie des carotides, de l'aorte abdominale et des artères fémorales, doit être réalisée à 60 ans, puis tous les deux ans au moins.
- d) L'AeMC fera pratiquer tous les examens complémentaires jugés nécessaires par le médecin examinateur. Du fait de risques supérieurs d'épilepsie, d'accidents vasculaires cérébraux et de troubles des fonctions cognitives, une attention particulière sera apportée lors de l'examen clinique à tout signe ou symptôme neurologique ; en cas de doute des investigations complémentaires devront être demandées.

- e) Lors du premier examen survenant après l'âge de 60 ans puis tous les deux ans ensuite, un examen sanguin comprenant au moins une numération formule sanguine, une VS, la CRP, un bilan lipidique, un bilan hépatique comprenant les TGO TGP et gamma GT, la TSH et un dosage de l'hémoglobine glyquée sera réalisé. Tout examen biologique complémentaire pourra être demandé par le médecin examinateur en fonction de l'examen clinique. L'intervalle entre deux examens sanguins pourra également être réduit pour les mêmes raisons.

II. Mesures d'atténuation du risque portant sur la vérification des capacités cognitives du pilote concerné lors des contrôles hors ligne et en ligne.

a) Entraînement hors ligne.

La copie du compte-rendu de l'entraînement annuel est envoyée à l'Autorité via la boîte fonctionnelle dédiée.

b) Contrôle hors ligne :

- le contrôle (CHL) est assuré par la personne chargée de la gestion et de la supervision de la formation des équipages (ORO.AOC.135), dite RDFE, ou par un TRE désigné par lui-même ;
- une alternance de contrôleur chaque 6 mois est respectée ;
- les capacités cognitives sont évaluées lors des mini scénarios proposés par le contrôleur.

La copie du compte-rendu de contrôle est envoyée à l'Autorité via la boîte fonctionnelle dédiée.

c) Contrôle en ligne :

- le contrôle est conduit par un contrôleur compagnie désigné par le RDFE et détenteur d'une autorisation de TRE ;
- le contrôle en vol est un vol dédié d'une durée minimum de 30 minutes ;
- un scénario différent chaque année permettant de vérifier les capacités cognitives du pilote est proposé sur ce vol ;
- les scénarios sont déposés auprès de l'Autorité.

La copie du compte-rendu de contrôle est envoyée à l'Autorité via la boîte fonctionnelle dédiée.

III. Mesures d'atténuation du risque portant sur le temps de vol.

La durée programmée du temps de permanence ne peut être d'une durée supérieure à 12 heures.

Article 3

La présente décision est applicable à compter du 1^{er} juillet 2024 et jusqu'au 30 juin 2026.

Fait le 13 juin 2024

Pour le ministre et par délégation,

Le directeur personnels navigants,

D. ROUZET

