



الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

اللجنة الفنية

البند رقم ٣٦: سلامة الطيران ودعم تنفيذ الملاحة الجوية

زيادة المرونة في تطبيق الحد الأقصى لسن الطيارين العاملين في النقل
الجوي وضمان حسن سير نظام إدارة الصحة في شركات الطيران

(ورقة مقدمة من اليابان)

الموجز التنفيذي

سعيًا إلى معالجة أوجه النقص في عدد الطيارين في شتى أنحاء العالم وتحقيقاً لمزيد من السلامة في مجال الطيران، كان من المهم أن يواصل الطيارون ذوو الخبرة تحليقهم في الجو وهم في صحة جيدة ولفترة طويلة. وفي حين أن مكتب الطيران المدني في اليابان التابع لوزارة الأرض والبنى الأساسية والنقل والسياحة كان يعتبر سن الخامسة والستين (أي اليوم الذي يسبق الذكرى السنوية الخامسة والستين لميلاده) حداً أقصى لعمر الطيارين العاملين في الرحلات التجارية، فقد قرر رفع الحد الأقصى لسن عمل الطيارين إلى الثامنة والستين (أي اليوم الذي يسبق الذكرى السنوية الثامنة والستين لميلاده) اعتباراً من أبريل ٢٠١٥. وجاء هذا القرار بعد النظر في الجوانب الطبية والتشغيلية لهذه المسألة. وبالإضافة إلى ذلك، ومن أجل استحداث بيئة يكون فيها الطيارون قادرين على العمل في صحة جيدة، فمن المهم أن تلتزم شركات الطيران بضمان حسن سير نظام ممتاز لإدارة الصحة. ووضعت في يوليو ٢٠١٦ القواعد القياسية والمبادئ التوجيهية لإدارة الصحة فيما يخص طواقم الطائرات. وتقدم ورقة العمل هذه معلومات أساسية وموجزاً عن هذا التغيير في السياسة العامة.

الإجراءات: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

(أ) الإحاطة علماً بالمعلومات الواردة في هذه الورقة؛

(ب) تبادل المعلومات بشأن الحد الأقصى لسن الطيارين العاملين في الرحلات التجارية وحسن سير نظام إدارة الصحة في كل شركات الطيران، التي تُشغَل حالياً، بما في ذلك التحديات التي يمكن التصدي لها والتي تشمل أوجه النقص في عدد الطيارين في جميع أنحاء العالم؛

(ج) تشجيع الدول على النظر في حسن سير نظام إدارة الصحة الخاص بالطيارين تحقيقاً لمزيد من السلامة في مجال الطيران.

| | |
|-----------------------|---|
| الأهداف الاستراتيجية: | ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي المتمثل بالسلامة |
| الآثار المالية: | لا ينطبق |
| المراجع: | المحلق الأول - "إجازة العاملين" الوثيقة 8984 Doc، "دليل طب الطيران المدني" كتاب المنظمة إلى الدول AN 12/1.1.19-16/1، اعتماد التعديل ١٧٣ المُزمع إدخاله على المحلق الأول |

١- المقدمة

١-١ تم رفع الحد الأقصى لسن الطيارين العاملين في النقل الجوي، تدريجياً، في اليابان، بناءً على نتائج الدراسات التي أجريت على الجوانب الطبية والتشغيلية للقيادة الآمنة للطائرات. وهذه نبذة مختصرة عن كيفية تحديد الحد الأقصى لسن عمل الطيارين:

(أ) عام ١٩٩١: تم رفع الحد الأقصى لسن عمل الطيارين الذين يتولون قيادة الرحلات الجوية غير الإيرادية من ٦٠ إلى ٦٣ عاماً

(ب) عام ١٩٩٦: تم رفع الحد الأقصى لسن عمل الطيارين الذين يتولون قيادة الرحلات الجوية الإيرادية من ٦٠ إلى ٦٣ عاماً

(ج) عام ٢٠٠٤: تم رفع الحد الأقصى لسن عمل الطيارين إلى ٦٥ عاماً

(د) عام ٢٠١٢: سُمح لأفراد طواقم الطائرات الذين يتألفون من طيار واحد أو أكثر من طيار أن تزيد أعمارهم على ٦٠ عاماً

٢-١ تم تنفيذ هذه القواعد المعتمدة في اليابان بناءً على دراسات أجريت بشأنها، وفي مقدمها التغييرات المطبقة على القواعد القياسية الدولية المنصوص عليها في الملحق الأول، حيث تم في عام ٢٠٠٦ رفع الحد الأقصى لسن الطيارين العاملين في مجال عمليات النقل الجوي إلى ٦٥ عاماً، أما فيما يتعلق بأفراد الطاقم الذي يتألف من أكثر من طيار وتزيد أعمارهم على ٦٠ عاماً فقد سُمح لهم في عام ٢٠١٤ بالمشاركة في عمليات النقل الجوي.

٣-١ وبموجب القواعد المعتمدة في اليابان، يخضع الطيارون الذين تزيد أعمارهم على ٦٠ عاماً لفحوص طبية خاصة بالإضافة إلى الفحوص الطبية المتعلقة بحصولهم على شهادة الطيران الطبية وإلى تدريب وفحوص طبية خاصة إضافية.

٤-١ وتقرر في عام ٢٠١٤ دراسة إمكانيات رفع الحد الأقصى لسن عمل الطيار. وفي إطار إجراء دراسة شاملة للاحتتمالات، اعتُبر أن من الضروري النظر في القضايا المتعلقة بمجال الاختصاصات الطبية وآثارها المتزايدة على كبار السن بشأن مهارات القيادة. وأنشأ مكتب الطيران المدني في اليابان لجنتين من الخبراء من شأنهما التركيز على الجوانب الطبية وتأثيرات الشيخوخة على الجوانب الفنية لقيادة الطائرة. وأجرت اللجنتان مناقشات منفصلة ومشتركة على حد سواء بشأن القيام بدراسة دقيقة لهذه الاحتمالات.

٥-١ وبالإضافة إلى ذلك، تقرر في عام ٢٠١٤ الاضطلاع بالتدابير اللازمة لضمان السلامة وتعزيز تنفيذ حسن سير نظام إدارة الصحة والتنقيب الصحي فيما يتعلق بالطيارين العاملين في شركات الطيران. ومن أجل تنفيذ هذه التدابير، أنشأ مكتب الطيران المدني في اليابان لجنة خبراء أخرى.

٦-١ وعلى الرغم من أن نظام إدارة الصحة الخاص بالطيارين العاملين في مجال النقل الجوي طبق بالفعل في شركات الطيران الكبرى في اليابان، فإن ازدياد عدد الناقلين منخفضي التكاليف والحوادث التي تعرضت لها "الأجنحة الألمانية" (Germanwings) في عام ٢٠١٥ قد سارعت في إنشاء نظام إدارة الصحة الخاص بالطيارين في شركات الطيران، بما في ذلك الناقلين منخفضي التكاليف وشركات الطيران الإقليمية. ووضعت في يوليو ٢٠١٦ القواعد القياسية والمبادئ التوجيهية بشأن حسن سير إدارة الصحة فيما يتعلق بطواقم الطائرات.

٢- نتائج الدراسة

١-٢ بناءً على انخفاض حوادث الطيران أو معدلات الوقائع غير الآمنة للطيارين الذين تزيد أعمارهم على ٦٠ عاماً، وعدد الطيارين الكبير جداً ممن تزيد أعمارهم على ٦٠ عاماً والذين اجتازوا الفحوص الطبية الإضافية، وانخفاض معدلات حوادث السائقين الذين تتراوح أعمارهم بين ٦٥ و٦٩ عاماً، اعتبرت السلطات أن من الممكن رفع الحد الأقصى لسن عمل الطيارين إلى ٦٨ عاماً.

٢-٢ ومع ذلك، وفي حالة التحاق الطيارين الذين تبلغ أعمارهم ٦٥ عاماً وما فوق بعملهم، يعتبر من الضروري أيضاً اتخاذ إجراءات حذرة للغاية ليتسنى بالتالي فرض شروط أشد من الشروط المفروضة على الطيارين الذين تتراوح أعمارهم بين ٦٠ و٦٥ عاماً، إذ إنه لا توجد حالات معروفة لمثل هذه التجارب في قيادة الطائرات على الصعيد العالمي.

٣-٢ وبعد أن تم رفع الحد الأقصى لسن العمل، يُعتقد أن من الأساسي أن يقوم مكتب الطيران المدني في اليابان بالتحقق من حسن سير وضع الإدارة سنوياً فيما يتعلق بشركات الطيران التي تستخدم طيارين تزيد أعمارهم على ٦٥ عاماً وفيما إذا كانت تقوم بمراقبة صحيحة لأوضاعهم الصحية ومستويات المهارات التي يتمتعون بها. ويُطلب أيضاً من مكتب الطيران المدني في اليابان إجراء مراجعة للشروط عند الضرورة.

٤-٢ وبناءً على نتائج الدراسة المذكورة أعلاه، قرر مكتب الطيران المدني في اليابان التابع لوزارة الأرض والبنى الأساسية والنقل والسياحة إدخال تعديل على نظامه لرفع الحد الأقصى لسن الطيارين العاملين في الرحلات التجارية إلى سن الثامنة والستين (أي اليوم الذي يسبق الذكرى السنوية الثامنة والستين لميلادهم).

٣- الشروط المفروضة على شركات الطيران في الحالة التي يبلغ فيها عمر الطيار ٦٥ عاماً وما فوق وهو في الخدمة

١-٣ يجب على شركات الطيران إجراء فحص طبي إضافي أكثر صرامة للطيارين الذين تبلغ أعمارهم حوالي ٦٥ عاماً إضافة إلى شروط حصولهم على الشهادة الطبية في مجال الطيران.

٢-٣ وبالإضافة إلى الفحوص الطبية الإضافية التقليدية للطيارين الذين تتراوح أعمارهم بين ٦٠ و٦٥ عاماً، يجب أن يخضع هؤلاء الطيارون إلى فحص تخطيط الدماغ الكهربائي، والأشعة المقطعية للشرابيين التاجية وكذلك إذا كان هناك ضرورة لتقييم المخاطر يُطلب إجراء فحوص لأضرار القلب والأوعية الدموية.

٣-٣ ومن أجل الحصول على أحكام أكيدة، يتعين أن يقتصر إجراء الفحوص الطبية الإضافية للطيارين الذين تبلغ أعمارهم حوالي ٦٥ عاماً على المؤسسات الطبية أو المستشفيات التي يحددها مكتب الطيران المدني في اليابان لنيل شهادة طبية في مجال الطيران صادرة عن مؤسسة طبية.

٤-٣ وفي الوقت الراهن، ومن أجل أن تجري شركات الطيران فحوصات طبية فائقة الدقة، تقتصر الفحوصات المتعلقة بتخطيط الدماغ الكهربائي وفحوصات القلب والأوعية الدموية على المؤسسات الطبية التي لديها أخصائي أو أخصائيين يتمتعون بالقدرة على تفسير نتائج الاختبار بشكل صحيح.

٥-٣ ويتعين فرض قيود صارمة على المواعيد المتعلقة بالمأموريات الجوية.

٦-٣ ولمزيد من الحيلة، يتعين ألا يسمح بأن يتجاوز وقت الطيران للطيارين الذين تزيد أعمارهم على ٦٥ عاماً نسبة ٨٠٪ من الحدود القصوى لأوقات العمل الجارية (أي ٨٠ ساعة في الشهر، و٢١٦ ساعة في ثلاثة أشهر و٨٠٠ ساعة في السنة).

٧-٣ ويتعين أن يستمر التدريب الإضافي الإلزامي للطيارين الذين تزيد أعمارهم على ٦٣ عاماً.

٨-٣ يجب أن يضطلع هؤلاء الطيارون بمهامهم برفقة طيار لم يبلغ الستين من العمر. كما يجب تدريب جميع أفراد الطاقم على الإجراءات التي يتعين اتخاذها في حالة إصابة أحد الطيارين بعجز خلال الأمورية الجوية.

٤- ضمان حسن سير نظام إدارة الصحة في شركات الطيران

١-٤ يجب على شركات الطيران تعيين طبيب واحد على الأقل (طبيب الرعاية الصحية للطيار) وشخص مسؤول لديه معرفة في مجال طب الطيران وبضطلع بالشؤون المتعلقة بحسن سير إدارة الصحة. ويجب أن يشارك أولئك الذين يتولون إدارة الصحة في دورات تدريبية خاصة ينظمها مكتب الطيران المدني في اليابان كل ثلاثة أشهر. ومن بين أطباء الرعاية الصحية للطيارين موظفو الرعاية الصحية ومهندس صيانة الطائرات، وينبغي تبادل المعلومات بشأن الحالة الصحية للطيارين بموجب اتفاق خاص بالطيارين.

٢-٤ وللضطلاع بحسن سير إدارة الصحة الخاصة بالطيارين في شركات الطيران، ينبغي لأطباء الرعاية الصحية للطيار والأشخاص المسؤولين الذين يضطلعون بالشؤون المتعلقة بإدارة الصحة تقييم الحالة الصحية للطيارين مع مراعاة سيرتهم المرضية ونتائج الفحوصات الطبية التي أجروها في الماضي. وينبغي لأولئك الذين يتولون إدارة الصحة التقيد بفترات صلاحية شهادات الطيران الطبية الخاصة بالطيارين. ويجب على شركات الطيران التعامل على نحو ملائم مع الأمورية الجوية للطيارين بناءً على حسن سير نظام إدارة الصحة.

٣-٤ ويجب على شركات الطيران تعليم طياريها أن يتصرفوا في مثل هذه الحالة على النحو التالي: إذا حدث أن تلقى طيار علاجاً طبياً في مؤسسة طبية، ينبغي أن يقدم تقريراً عن حالته الصحية والعلاج الذي تلقاه إلى قسم إدارة الصحة وأن يقدم الملف المتعلق بالشهادة الطبية على الفور إلى شركة الطيران التي يعمل لديها، عند الضرورة. كما ينبغي لشركات الطيران وضع نظام جمع المعلومات الصحية الذي يُطلب فيه من الموظفين وغيرهم من أفراد الطاقم تقديم تقرير إلى رؤسائهم عن حالة الظروف الصحية المتدهورة للطيار إلى الحد الذي يجعله غير قادر على أداء واجباته بصورة ملائمة، مما قد يجعله يشكل خطراً على السلامة المتعلقة بالطيارين.

٤-٤ ومن أجل إطلاع الطيارين على أهمية إدارتهم الذاتية لشؤون الصحة، وإعداد التقارير بأنفسهم عن الأموريات الجوية، يجب على شركات الطيران إجراء دورات تعليم منتظمة لطياريها من أجل أن يستوعبوا بشكل أفضل حسن سير نظام إدارة الصحة.

٥- تقييم الآثار

١-٥ هناك ثمانية وعشرون طياراً ممن تجاوزت أعمارهم سن الخامسة والستين ينتمون إلى تسع شركات طيران إقليمية وناقلين إقليميين منخفضي التكاليف كان لديهم الحق، في مارس ٢٠١٦، في أداء أموريات جوية على الصعيد المحلي ولم يكن لديهم اطلاع على القضايا الخاصة المتعلقة بالكفاءات الطبية في مجال الطيران وكذلك تقنيات قيادة الطائرات على النحو الذي يجري في هذه الآونة. كما أن العديد من شركات الطيران يشرع في القيام باستعدادات لتعيين طيارين تزيد أعمارهم على ٦٥ عاماً للعمل في أموريات جوية محلية، وهو ما يُتوقع أن يساهم في حل أوجه النقص في الطيارين في المستقبل القريب.

٢-٥ وتقرر تطبيق القواعد القياسية لإدارة الصحة ومبادئها التوجيهية اعتباراً من يناير ٢٠١٧ وإدراج جميع التفاصيل المتعلقة بها في دليل العمليات. فإن القواعد القياسية بشأن إدارة صحة طواقم الطائرات والمبادئ التوجيهية المرتبطة بها ستؤمن حسن سير نظام إدارة الصحة الخاص بشركات الطيران، الذي من المتوقع أن يساهم في ضمان بيئة يمكن فيها للطيارين العاملين في الرحلات التجارية أن يكونوا قادرين على العمل بصحة جيدة، وضمان أن تؤدي الطائرات عمليات آمنة ومستقرة.