



大会 — 第 39 届会议

技术委员会

议程项目 36: 航空安全和空中航行实施支助

放宽航空运输从业驾驶员的年龄限制和确保航空公司有健康管理系统

(由日本提交)

执行摘要

为解决全世界驾驶员短缺和实现进一步的航空安全,有必要让有经验的驾驶员长期在健康良好情况下飞行。日本国土交通省(MLIT)航空局(JCAB)过去虽将商业驾驶员的年龄限制定于 65 岁(在 65 岁生日的前一天),后来决定自 2015 年 4 月起将年龄限制提高为 68 岁(在 68 岁生日前一天)。这是在考虑了该问题的医学和运行层面后做出的决定。此外,为了建立让商业驾驶员能在健康良好情况下工作的环境,航空公司应确保维护良好的健康管理系统。已于 2016 年 6 月建立了航空器机组人员健康管理标准和指南。本工作文件提供了这项政策改变的背景信息和概要介绍。

行动: 请大会:

- a) 注意到本文件所载信息;
- b) 就每一家航空公司现在正在实施的商业驾驶员年龄上限和健康管理系统等交流信息,包括可加以处理的挑战、以及全世界驾驶员短缺问题; 和
- c) 鼓励各国考虑实施驾驶员健康管理系统,以便实现更高的航空安全水平。

战略目标:	本工作文件涉及安全战略目标。
财务影响:	不适用
参考文件:	附件 1 — 人员执照的颁发 Doc 8984 号文件: 民用航空医学手册 AN 12/1.1.19-16/1 号国家级信件, 附件 1 第 173 次修订的通过

1. 引言

1.1 根据安全驾驶飞机的医学和运行研究结果，日本已逐渐将从事航空运输的驾驶员年龄限制提高。关于年龄限制如何提高概述如下：

- a) 1991 年：从事非收益飞行的航空公司驾驶员年龄限制从 60 岁提高到 63 岁。
- b) 1996 年：从事收益飞行的航空公司驾驶员年龄限制从 60 岁提高到 63 岁。
- c) 2004 年：航空公司驾驶员年龄限制提高到 65 岁。
- d) 2012 年：允许在机组成员中有一名或多名年逾 60 岁的驾驶员。

1.2 这些日本的规则是根据其自身研究加以实施，在此之后，附件 1 中的国际标准发生变化，于 2006 年将从事航空运输运行的驾驶员年龄限制提高到 65 岁，2014 年则开始在从事航空运输运行的机组成员中允许有一名以上年逾 60 岁的驾驶员。

1.3 根据日本的规则，年逾 60 岁的驾驶员除了航空体检合格证要求的体检之外，还需接受特殊体检以及额外的特殊培训和检查。

1.4 2014 年，我们决定测试提高驾驶员年龄限制的可能性。为了就此可能性进行全面研究，我们认为有必要探讨与航空医学胜任能力有关的问题以及老化对飞机驾驶技能的影响。航空局建立了两个专家委员会侧重探讨医学问题和老化对飞机驾驶技巧的影响。这些委员会进行了分头和联合讨论，仔细检视了这些可能性。

1.5 此外，我们于 2014 年决定实施必要措施以确保安全，并推广航空公司驾驶员健康管理系统和健康教育。为了执行这些措施，日本航空局另外建立了一个专家委员会。

1.6 虽然日本的大航空公司均已建立了航空运输从业驾驶员的健康管理系统，但低成本承运人的增加出现和 2015 年的德翼航空事故，使航空公司包括低成本承运人和地区航空公司等，均加速建立驾驶员健康管理系统。2016 年 6 月则建立了航空器机组人员健康管理标准和指南。

2. 研究结果

2.1 由于年逾 60 岁的驾驶员发生航空事故和不安全事故征候的概率偏低，又有非常多年逾 60 岁的驾驶员均通过了额外体检，65 岁至 69 岁的车辆驾驶员事故率也偏低，因此主管当局认为有可能将年龄限制提高至 68 岁。

2.2 但在年满 65 岁和以上的驾驶员出勤时，由于目前世界上还没有此种飞机驾驶经验的已知案例，因此我们认为有必要采取非常小心的步骤，所以对他们提出了比 60 岁-65 岁的驾驶员要求更严格的条件。

2.3 在提高年龄限制之后,我们认为必须由日本航空局每年对管理现状进行核实,了解航空公司是否聘用年逾 65 岁的驾驶员以及他们是否对其健康情况和技能水平进行适当管理。此外,日本航空局还必须对各项要求酌情进行审查。

2.4 根据上述研究结果,日本国土交通省航空局决定修改其规定,将商业驾驶员的年龄限制提高到 68 岁(在 68 岁生日的前一天)。

3. 在年满 65 岁及以上的驾驶员值勤情况下航空公司必须遵守的条件

3.1 航空公司必须针对即将年满 65 岁的驾驶员进行比航空体检合格证要求更加严格的额外体检。

3.2 除了 60 岁至 65 岁驾驶员的传统额外体检要求之外,年满 65 岁的驾驶员必须接受脑动电流描记检查,若要求就心血管检测进行进一步的风险评估,则需接受冠状动脉电脑断层扫描。

3.3 为了做出更小心的判断,即将年满 65 岁的驾驶员必须接受的额外体检,只能在日本航空局指定为航空体检合格证核发医学机构的医学机构或医院进行。

3.4 目前,为了让航空公司能进行高度精确的健康检查,脑动电流描记和心血管检查等仅能在那些有能够适当解释检查结果的专科医生的医学机构进行。

3.5 实施更严格的值勤时间限制。

3.6 为提高安全,年逾 65 岁的驾驶员飞行时间不得超出目前值勤时间限制的 80%(也就是一个日历月为 80 小时,三个日历月则为 216 个小时,一个日历年则为 800 小时)。

3.7 必须继续强制要求年逾 63 岁的驾驶员接受额外培训。

3.8 他必须和 60 岁以下的驾驶员一起出勤。还有,所有机组人员必须就其中一位值勤驾驶员丧失行为能力时应采取的行动过程接受培训。

4. 确保航空公司有健康管理系统

4.1 航空公司必须指派至少一位医师(驾驶员卫生保健医师)并由一位具备航空医学知识并能从事健康管理事务的人士负责。这些负责健康管理的人员必须每三年参加日本航空局的培训课程。应根据驾驶员协定,在驾驶员卫生保健医师、卫生保健人员和 AME 之间共享驾驶员健康情况信息。

4.2 为了在航空公司实施驾驶员健康管理系统,驾驶员卫生保健医师和健康管理事务负责人应根据驾驶员的健康历史和过去的航空体检结果评估驾驶员健康情况。负责管理健康问题的人员应掌握驾驶员航空体检合格证有效期限。航空公司必须根据健康管理系统对其驾驶员的飞行勤务适当处理。

4.3 航空公司必须教育其驾驶员，如果驾驶员在医学机构接受医疗，则应向健康管理部门报告其病情和治疗，并酌情及时向其公司提交体检合格证。还有，航空公司应建立健康信息收集系统，要求工作人员和其他机组成员在驾驶员的健康情况恶化到无法适当值勤并可能对航空安全带来风险时，必须向其上级汇报。

4.4 为了让驾驶员了解其自身健康管理和自动报告义务的重要性，航空公司必须向其驾驶员提供定期培训课程，使其更好地了解健康管理系统。

5. 影响评估

5.1 2016年3月，分属九家地区航空公司和低成本承运人的28名年逾65岁驾驶员已在执行国内飞行勤务，目前他们在航空医学胜任能力和飞行驾驶技巧方面都没有特别的问题。还有许多航空公司正在准备指派65岁以上的驾驶员执行国内飞行勤务，这一做法预期将在近期的未来有助解决驾驶员短缺问题。

5.2 我们还决定自2017年1月起适用健康管理标准和相关指南，并将所有相关细节纳入运行手册。关于航空器机组人员的健康管理标准和相关指南将能确保航空公司均有健康管理系统，预计这将有助确保提供商业驾驶员在健康良好情况下工作的环境，保障航空器的安全和稳定运行。