



الجمعية العمومية — الدورة الثانية والأربعون

اللجنة الفنية

البند رقم ٢٤: المبادرات الأولوية في مجالي السلامة الجوية والملاحة الجوية

اقتراح برفع الحد الأقصى لسن طياري النقل الجوي التجاري متعدد الطيارين إلى ٦٧ عامًا

(ورقة مقدمة من الاتحاد الدولي للنقل الجوي (IATA))

موجز تنفيذي

في عام ٢٠٠٦، طبّقت الإيكاو القواعد القياسية والممارسات الموصى بها (SARPs) لرفع الحد الأقصى لسن الطيارين الذين ينفّذون عمليات النقل الجوي التجاري الدولي متعدد الطيارين من ٦٠ إلى ٦٥ عامًا. واستنادًا إلى العمل الذي قامت به الإيكاو سابقًا من خلال مجموعة دراسة الأحكام الطبية خلال السنوات التسع عشرة الماضية للنظر في تمديد حدود السن، تقترح هذه الورقة أن تنظر الإيكاو الآن في رفع السن إلى 67 عامًا. وينبغي أن يتبع هذا التغيير نهجًا مشابهًا للنهج الذي طُبّق بنجاح في عام ٢٠٠٦ والذي نُفّذ في إطار تدابير إضافية لضمان السلامة.

الإجراءات: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

- أ) دعم تمديد الحد الأقصى لسن الطيارين العاملين في النقل الجوي التجاري الدولي متعدد الطيارين إلى ٦٧ عامًا، شريطة أن يكون هناك طيار آخر دون سن ٦٥ عامًا؛
- ب) الطلب من الإيكاو إنشاء أنظمة موحدة لتقييم المخاطر الطبية والإشراف عليها، تستند إلى مجموعة قياسية من البيانات الطبية للطيارين، لتقييم المخاطر الطبية المرتبطة بسن الطيار بشكل موثوق؛
- ج) الطلب من الدول التعاون مع قطاع الطيران والهيئات التمثيلية في المجالات الطبية والترخيصية والتشغيلية لوضع مواد إرشادية لدعم الدول في تطبيق زيادة سن الطيارين المشاركين في عمليات النقل الجوي التجاري الدولي؛

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدفين: ضمان السلامة والأمن لكل رحلة جوية.
الأثر المالي:	لا توجد

^١ قدمت الإيكاو النسخ الإنجليزية والعربية والصينية والفرنسية والروسية والإسبانية.

المراجع:	الملحق الأول — إجازة العاملين الملحق السادس - تشغيل الطائرات الملحق التاسع عشر - إدارة السلامة وثيقة الإيكاو رقم Doc 8984 - دليل طب الطيران المدني
----------	---

١- المقدمة

١-١ يوفر الملحق الأول — إجازة العاملين، الفصل الأول — التعاريف والقواعد العامة للإجازات، معياراً لحدود السن القصوى للطيارين التجاريين. بالنسبة للطيران التجاري بطيار واحد، يكون الحد الأقصى ٦٠ عاماً، وبالنسبة للنقل الجوي التجاري متعدد الطيارين يكون ٦٥ عاماً. كما يحدد الفصل الأول أحكاماً للتدريب القائم على الكفاءة وتقييم الطيارين. ويوفر الفصل السادس من الملحق الأول — الشروط الطبية لمنح الإجازات معايير للفحص الدوري للطيارين لتقييم قدرتهم الطبية الوظيفية ووجود أو عدم وجود أمراض قد تمثل خطراً على السلامة بسبب العجز أثناء الطيران.

٢-١ طوال النصف الأول من القرن العشرين، كان انتشار الأمراض الخطيرة بين السكان الذين تزيد أعمارهم عن ٦٠ عاماً كبيراً بما يكفي لاستخدام سن ٦٠ كمقياس لوجود المرض، وافترض أن الشخص الذي يقل عمره عن ٦٠ عاماً من المحتمل أن يكون خالياً من الأمراض، كان نهجاً معقولاً. وأظهرت الأدلة الطبية التي تمت مراجعتها عام ٢٠٠٦ وما بعده أن توزيع المخاطر في علم الأوبئة المتعلق بالصحة والمرض في القرن الحادي والعشرين يختلف اختلافاً كبيراً، لا سيما مع انخفاض معدلات الإصابة بالأمراض الجسدية والوفيات بين الشباب، ولكن مع تزايد العبء الصحي الناتج عن الأمراض النفسية وتعاطي المخدرات.

٣-١ تُظهر بيانات منظمة الصحة العالمية المتعلقة بصحة السكان أدلةً عالمية على تحسن الحالة الصحية للسكان، وخاصةً أمراض القلب والأوعية الدموية، نتيجةً للعوامل الاجتماعية والاقتصادية وتطور الرعاية الطبية. وقد رافق ذلك زيادة في متوسط العمر المتوقع، بالإضافة إلى انخفاض في معدلات الوفيات والأمراض بين السكان مع التقدم في السن. ويُعدُّ طيارو النقل الجوي فئة فرعيةً من السكان يتمتعون عمومًا بحالة صحية أفضل بكثير من عامة السكان. ويظل هذا بديلاً معقولاً لمخاطر العجز، ويدعمه انخفاض معدلات مخاطر العجز الطبي الخطيرة أثناء الطيران على مدى الثلاثين عاماً الماضية. وتُعتبر مخاطر الحوادث المميتة المرتبطة بأسباب طبية نادرة. ويعكس ذلك التقدم الطبي وتدابير الحد من المخاطر المتعلقة بالأخطاء البشرية كجزء من إجراءات الاختبار والتدريب والتشغيل، بالإضافة إلى الموثوقية العالية لأنظمة إدارة السلامة في عمليات النقل الجوي التجاري.

٤-١ بناءً على هذه البيانات الوبائية الحديثة، وبعد مراجعة ومشاورات مكثفة، نفذت الإيكاو في عام ٢٠٠٦ أول تغيير في الحدود القصوى لسن لطيار النقل الجوي التجاري الدولي متعدد الطيارين إلى ٦٥ عاماً، مع تخفيف ذلك من خلال قاعدة "طيار أكبر سنًا، طيار أصغر سنًا". علاوةً على ذلك، لم يوجد لدى ثلاث دول (كندا وأستراليا ونيوزيلندا) حدود قصوى لسن الطيارين، بمن فيهم الذين يقومون بعمليات النقل الجوي التجاري الدولي على مدار العشرين إلى الثلاثين عاماً الماضية. ويرتبط هذا بشكل أساسي بتشريعات الدول التي تمنع التمييز على أساس السن. ولم تسجل هذه الدول زيادة في أحداث سلامة الطيران للطيارين الذين تزيد أعمارهم عن ٦٥ عاماً والذين يشاركون في عمليات النقل الجوي التجاري الدولي.

٥-١ يتسبب نمو صناعة الطيران في جميع أنحاء العالم في زيادة الطلب على الطيارين بشكل يفوق العرض. وإن رفع الحد الأقصى لسن طياري النقل الجوي التجاري الدولي للسماح لمزيد من الطيارين بمواصلة العمل يتماشى مع ١٥ من أهداف التنمية المستدامة السبعة عشر للأمم المتحدة، بما في ذلك مبادرة برنامج الجيل القادم من محترفي الطيران (NGAP) لضمان توفير إمدادات كافية، سواء من خلال توظيف مرشحين أكبر سنًا أو الاحتفاظ بالطيارين الحاليين، من محترفي الطيران المؤهلين للمستقبل.

٦-١ يُعد رفع الحد الأقصى للسن من ٦٥ عامًا إلى ٦٧ عامًا خطوة حذرة ولكنها معقولة قد تنتظر فيها الدول، وهي متسقة مع الحفاظ على السلامة مع دعم جدوى عمليات النقل الجوي التجاري الدولي.

٢- ملخص القضايا الرئيسية

١-٢ تتعدد أبعاد صحة الطيارين وأدائهم البشري، بما في ذلك الجوانب الطبية (الرفاهية والصحة والمرض)، والترخيص (التدريب والتقييم)، والعمليات (أنظمة السلامة، وإجراءات لمنع ضعف الأداء في عمليات الطيران). ويجب أن تراعي التغييرات في حدود سن الطيارين هذه الأبعاد في السياقات القانونية والاجتماعية والاقتصادية.

٢-٢ فيما يلي قائمة بالقضايا الرئيسية:

١-٢-٢ تختلف التشريعات الوطنية والاعتبارات الاجتماعية اختلافًا كبيرًا بين الدول فيما يتعلق بإمكانية استخدام سن الشخص كأساس للتمييز لأغراض التوظيف أو إدارة المخاطر، وكيفية استخدام ذلك.

٢-٢-٢ يجب الحفاظ على المبدأ الأساسي للإيكوا المتمثل في "عدم ترك أي بلد وراء الركب"، ويجب أن تكون التدابير المقترحة قابلة للتنفيذ من قبل أكبر عدد ممكن من الدول الراغبة في ذلك.

٣-٢-٢ تشير بيانات منظمة الصحة العالمية إلى تحسن عالمي في صحة السكان، وأن أفراد طاقم الطيران، كفئة فرعية من السكان، يتمتعون بصحة أفضل بشكل عام بفضل زيادة الوعي الصحي والتقييمات الطبية الإلزامية المنتظمة.

١-٣-٢-٢ تم تطوير اختبارات القدرة الوظيفية والأداء التشغيلي للطيارين العاملين في بيئات النقل الجوي التجاري الدولي متعدد الطيارين، مما يوفر إجراءً إضافيًا قويًا للسلامة في حال وجود إعاقة طبية.

٤-٢-٢ في حين أن معدل حدوث وانتشار الحالات المرضية (التي يتم تحديدها في الفحوصات الطبية وفي الفترة بين الفحوصات الطبية) يزداد بشكل عام مع التقدم في السن، لا يوجد دليل على زيادة حوادث السلامة الطبية في قواعد بيانات حوادث عجز الطيارين أثناء الطيران، بما في ذلك في الدول التي رفعت بالفعل حدود السن لديها.

٥-٢-٢ لا يوجد دليل على زيادة حوادث السلامة الطبية أثناء العمل لدى مراقبي الحركة الجوية المرخصين غير الخاضعين لحدود السن، والذين يتم تقييمهم وفقًا لمتطلبات وظيفية مماثلة، وأهداف مخاطر العجز، واختبارات الكفاءة التشغيلية.

٦-٢-٢ إن الشاغليين الرئيسيين لخطر الحوادث المميتة لأسباب طبية في المستقبل هما حالات الصحة العقلية وتعاطي المواد المخدرة (مثل الكحول والمخدرات الأخرى). وتظهر هذه الأسباب المحتملة للوفيات المتعلقة بالطيران في الغالب بين الفئات العمرية الأصغر سنًا.

٣- توصيات بشأن حدود سن طياري النقل الجوي التجاري متعدد الطيارين

١-٣ توصي هذه الورقة الإيكاو بالنظر في رفع حد سن الطيارين من ٦٥ عامًا لطياري النقل الجوي التجاري متعدد الطيارين إلى ٦٧ عامًا في إطار إجراءات ضمان السلامة. وتشمل هذه الإجراءات:

أ) نظامًا موحدًا لجمع البيانات حول الحالة الطبية والأداء الصحي لجميع الفئات العمرية للطيارين. ويجب أن تتضمن هذه البيانات كحد أدنى معدل حدوث الحالات الطبية لحاملي التراخيص، والأسباب الطبية للتقاعد من عمليات النقل الجوي التجاري الدولي، وأسباب عدم التجديد الطوعي للشهادة الطبية أو فقدان الشهادات الطبية من خلال الإجراءات التنظيمية، وبيانات السلامة والأداء أثناء الرحلة (الجميع الأحداث)؛

- ب) توفير مواد ترويجية صحية مناسبة "متعلقة بالطيران" للحفاظ على صحة الطيارين والنهوض بها؛
- ج) تحديد استراتيجيات الفحص الطبي المناسبة محليًا لحماية الصحة والأداء في المستقبل، بما في ذلك التحديد المبكر للحالات الطبية التي تتطلب مزيدًا من التقييم لضمان أن يظل خطر العجز لدى الفرد والنظام مقبولًا؛
- د) مراجعة المواد التوجيهية للفحوصات الطبية، لضمان قيمة السلامة وتأثير الفحوصات الطبية الدورية للطيارين للكشف عن الأمراض؛
- هـ) إنشاء مجموعة عمل متعددة التخصصات تضم ممثلين من المجالات الطبية والترخيصية والتشغيلية لتطوير أطر رسمية لإدارة السلامة الطبية تشمل جميع أبعاد التفاعل بين لياقة الطيار وأدائه والسلامة التشغيلية، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر سن الطيار.

٤- الخلاصة

٤-١ لم يُخلّ تطبيق الحد الأقصى للسن البالغ ٦٥ عامًا في عمليات النقل الجوي التجاري الدولي عام ٢٠٠٦ بسلامة ونزاهة الطيران. وتُعدّ الزيادة المقترحة إلى ٦٧ عامًا خطوة حذرة ولكنها معقولة، وتتسق مع معايير السلامة. وتدعم هذه الورقة مبادرات الإيكاو حتى الآن لتطوير أنظمة تقييم طبي أكثر تكاملًا. وسيضمن ذلك التنفيذ الآمن لتغييرات حدود سن الطيارين، ويعزز قيمة وفعالية النهج المتكامل القائم على تقييم المخاطر والأنظمة لإدارة أي حالة طبية قد تؤثر على سلامة الطيران.

— انتهى —