



## الجمعية العمومية — الدورة الحادية والأربعون

### اللجنة الفنية

البند رقم ٣١: سلامة الطيران والتوحيد القياسي للملاحة الجوية

### الحد الأقصى لسن الطيارين

(ورقة مقدمة من الاتحاد الدولي للنقل الجوي - الإياتا)

#### الموجز التنفيذي

بموجب الملحق الأول — إجازة العاملين لإتفاقية شيكاغو، "لا يجوز لدولة متعاقدة، بعد إصدار تراخيص الطيارين، أن تسمح لحاملها بالعمل كطيارين لطائرة تعمل في عمليات النقل الجوي التجاري الدولي إذا كان حاملو التراخيص قد بلغوا سن الستين أو، في حالة العمليات مع أكثر من طيار واحد، عيد ميلادهم الخامس والستين".

قبل انتشار الوباء، كان بالفعل قد تم تحديد النقص في العمالة الماهرة كعائق محتمل على التنمية طويلة الأجل لقطاع الطيران. ومع إعادة بناء القطاع من كوفيد-١٩، من الواضح أن قيود الموارد البشرية من شأنها أيضاً تأخير التعافي على المدى القصير.

وتعني زيادة متوسط العمر المتوقع والانخفاض المستمر في مخاطر العجز عن الطيران أن الوقت قد حان لمراجعة قيود الملحق ١ للتأكد من أنها محدثة ولا تشكل حاجزاً غير ضروري أمام توظيف الطيارين.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى مطالبة الإيكاو، بالاستفادة من مساهمة الصناعة، بتقييم أحدث الأدلة العلمية المتعلقة بالقيود المفروضة على سن الطيارين في الطيران التجاري متعدد الأطقم.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالأهداف الاستراتيجية الخاصة بالسلامة وسعة وكفاءة الملاحة الجوية.
الآثار المالية:	الحد الأدنى: ستدعمه الصناعة
المراجع:	ورقة العمل رقم HLCC 2021-WP/251 الوثيقة رقم Doc 10160، تقرير المؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة كوفيد-١٩

<sup>١</sup> قدم الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الاياتا) النسخ العربية والإنجليزية والصينية والفرنسية والروسية والإسبانية لهذه الورقة.

## ١- المقدمة

١-١ أدخلت اللجنة الدولية للملاحة الجوية (ICAN) حداً أقصى لسن الطيار لأول مرة في عام ١٩١٩ وتم تحديده عند ٤٥ عاماً، وهو الحد الذي احتفظت به الإيكاو عندما بدأت العمل في عام ١٩٤٧. وفي عام ١٩٦٣، تم اعتماد توصية مع وضع حد يبلغ ٦٠ عاماً لقائد الطائرة دون ذكر مساعد الطيار. وفي عام ١٩٧٨، أصبح الحد الأقصى ٦٠ معياراً لقائد الطائرة، وتوصية لمساعد الطيارين.

٢-١ يطبق الحد الأقصى الحالي البالغ ٦٥ عاماً لقائد الطائرة ومساعد الطيار الوارد في الملحق ١ منذ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٦. وقد استندت هذه الزيادة الأخيرة إلى عدة دراسات، بما في ذلك نتائج دراسات المحاكاة المكثفة التي أنجزت في ١٩٨٤<sup>٢</sup>. أظهرت هذه الدراسات أن مخاطر التشغيل الآمن لطائرة المرتبطة بعجز الطيار الدقيق في مرحلة حرجة من الرحلة منخفضة للغاية.

٣-١ من المتوقع أن يكون الاتجاه التصاعدي المستمر في متوسط العمر المتوقع، المرتبط بانخفاض احتمال حدوث عجز مفاجئ للطيار، بالإضافة إلى التدريب المكثف للتوعية بعجز الطيار، واستخدام أجهزة المحاكاة الحديثة لتدريب وتقييم أداء الطيارين وزيادة وتوافر أتمتة مدرج الطيران قد زادوا من تقليل المخاطر المتبقية من عجز الطيار.

٤-١ يتم تطبيق التقليل القسري لامتيازات الترخيص على الرغم من مطالبة الطيارين بالاستمرار في اجتياز التقييمات الطبية الصارمة وتقييمات المحاكاة، حتى اليوم السابق لعيد ميلادهم الخامس والستين. علاوة على ذلك، لا ينطبق هذا الحد العمري على الطيارين المحلي وفي العديد من الدول يسمح لطيار النقل الجوي (متعدد الأطقم) بتشغيل رحلات داخلية تتجاوز سن الـ ٦٥ عاماً.

## ٢- المناقشة

١-٢ يمثل التوافر المحدود لموظفي الطيران المهرة حالياً قيداً على قدرة قطاع الطيران على التعافي في أعقاب الوباء. ويتمشى ذلك مع القلق الطويل الأجل الذي يعود تاريخه إلى ما قبل كوفيد - ١٩ من أن نقص الطيارين وغيرهم من الموظفين المهرة يمكن أن يحد من قدرة القطاع على تلبية مضاعفة الطلب المتوقع على مدار العشرين عاماً القادمة.

٢-٢ مع توقع عودة الطلب على السفر الجوي إلى مستويات حركة المرور لعام ٢٠١٩ في عام ٢٠٢٣ ثم الاستمرار في مسار النمو التصاعدي، من المتوقع أن يتجاوز الطلب على الطيارين التجاريين العرض. لذلك، فقد حان الوقت لإعادة النظر في متطلبات تحديد العمر القديمة للتأكد من أنها تظل مناسبة للغرض، ولا تمثل حاجزاً غير مبرر أمام توظيف هؤلاء العمال المهمين وتشكل تمييزاً فعلياً على أساس السن.

## ٣- الإجراءات

١-٣ تدعى الجمعية العمومية إلى مطالبة الإيكاو، بالاستفادة من مساهمة الصناعة، بتقييم أحدث الأدلة العلمية المتعلقة بالقيود المفروضة على سن الطيارين في الطيران التجاري متعدد الأطقم.

— انتهى —

<sup>٢</sup> شابمان، بي. جي.، "عواقب العجز أثناء الطيران في الطيران المدني"، الطيران والفضاء والطب البيئي، حزيران/يونيو ١٩٨٤، المجلد ٥٥، رقم ٦، الصفحات ٤٩٧-٥٠٠.