



## 大会 — 第 41 届会议

### 技术委员会

#### 议程项目 31: 航空安全与空中航行标准化

#### 飞行员的年龄上限

(由国际航空运输协会 (IATA) 提交)

#### 执行摘要

根据《芝加哥公约》附件 1 — 人员执照的颁发, “如果执照持有人已满 60 岁, 或多机组运行中执照持有人已满 65 岁, 已颁发飞行员执照的缔约国不得允许执照持有人担任从事国际商业航空运输业务的航空器飞行员。”

在疫情之前, 熟练劳动力的短缺已经被认为是航空业长期发展的一个潜在制约因素。随着行业在 COVID-19 后重建, 很明显, 人力资源方面的限制也有可能延缓短期复苏。

预期寿命的增加和飞行失能风险的持续降低意味着, 现在应当重审附件 1 的限制条件, 以确保符合最新形势, 不会对飞行员就业构成不必要的障碍。

**行动:** 请大会要求国际民航组织利用业界的贡献, 评估与商业多机组飞行员年龄限制有关的最新科学证据。

战略目标:	本工作文件涉及安全和空中航行能力与效率战略目标
财务影响:	极小: 由业界支持。
参考文件:	HLCC 2021-WP/251 号文件 Doc 10160 号文件: 《COVID-19 高级别会议的报告》

<sup>1</sup> 中文、阿拉伯文、英文、法文、俄文和西班牙文版本由 IATA 提供。

## 1. 引言

1.1 空中航行国际委员会（ICAN）于 1919 年首次提出飞行员年龄限制的上限，将其设定为 45 岁，国际民航组织在 1947 年成立时沿用了这一规定。1963 年通过的一项建议规定机长（PIC）的年龄限制为 60 岁，但没有提到副驾驶的年龄限制。1978 年，60 岁的年龄上限成为机长的一项标准，也成为针对副驾驶的一项建议。

1.2 附件 1 目前对机长和副驾驶设定的 65 岁的年龄上限自 2006 年 11 月起开始适用。这一年龄的提高是基于几项研究结果，包括 1984 年完成的大量模拟器的研究结果<sup>2</sup>。这些研究表明，在飞行的关键阶段，轻微的飞行员失能对飞机安全运行造成的风险非常低。

1.3 随着预期寿命的持续增加，飞行员突然丧失工作能力的可能性的下降，加上大范围开展关于飞行员丧失工作能力的意识培训，使用现代模拟器来培训和评估飞行员的表现，以及飞机驾驶舱自动化的提升和可用性，以上所有因素预计将进一步降低飞行员丧失工作能力的剩余风险。

1.4 尽管飞行员直至其 65 岁生日的前一天仍须通过严格的医学和模拟器评估，其执照特权依然被严格限制。此外，这一年龄限制不适用于国内航空，许多成员国允许 65 岁以上的航空运输飞行员（多机组人员）执飞国内航班。

## 2. 讨论

2.1 目前，技术熟练的航空人员数量有限，这限制了航空业在大流行后的恢复能力。这与 COVID-19 之前的长期担忧是一致的，即飞行员和其他熟练工种的短缺可能会限制行业满足未来 20 年预计需求翻番的能力。

2.2 随着航空旅行需求预计将在 2023 年恢复到 2019 年的客运水平并在之后继续呈上升趋势，对商业飞行员的需求预计将超过供给。因此，现在应当重新审视遗留的年龄限制要求，以确保这些要求符合目的，不会成为阻碍这些关键人员就业的不合理障碍，也不会构成事实上的年龄歧视。

## 3. 行动

3.1 请大会要求国际民航组织利用行业贡献，评估与商业多机组飞行员年龄限制有关的最新科学证据。

— 完 —

---

<sup>2</sup> Chapman, P.J. “民用航空飞行中丧失行为能力的后果”，《航空、空间和环境医学》，1984年6月，第55卷，第6期，第497-500页