

# 疫情期间豁免机组成员值勤期、飞行时间限制的实施办法

为进一步规范疫情期间对使用多套机组在国际洲际航线运行中实施延长机组成员值勤期和飞行时间的管理,制定本实施办法。

## 一、适用范围

疫情期间,运输航空公司在实施国际运行中,拟使用多套机组进行连续往返飞行存在超过 CCAR-121 部规章对机组成员值勤期和飞行时间限制的,应满足本办法要求并经局方审核批准。

## 二、申请条件

(一)合格证持有人在拟实施适用本办法运行的航班中应至少配备 3 套或 3 套以上完整的飞行机组,每套飞行机组应至少由一名具备机长(含巡航机长)资格及一名具备副驾驶资格的人员组成。

(二)供飞行机组使用的机上休息设施数量应当满足所有非在座飞行机组成员的休息需要,且其条件不得低于本办法中对 2 级休息设施的相关要求。

(三)本办法中 1 级休息设施是指休息用的铺位或可以平躺的其他平面,独立于驾驶舱和客舱,机组成员可控制温度和光线,不受打扰和噪音的影响;2 级休息设施是指飞机客舱内的座位,至

少可以利用隔帘与乘客分隔,避免被乘客打扰,可以平躺或接近平躺,能够遮挡光线、降低噪音。

(四)合格证持有人应针对适用本办法的运行进行充分的风险评估,并制定涵盖政策、培训、报告等内容的风险管控措施,有效控制机组疲劳风险。合格证持有人的风险评估和风险管控措施范围应不少于附件中“风险评估及缓解措施样例”的相关内容。

### 三、运行要求

#### (一)飞行时间。

飞行机组的飞行时间根据航班性质和机组数量不同限制如下:

根据航班性质和机组数量确定的最大飞行时间(小时)			
航班性质	客改货/货班/独立休息区客班		无独立休息区客班
机组配备	3套	4套	3套及以上
时间	26	30	21

“客改货”指使用客机执行货运任务的航班;“货班”指全货物运输飞行;“独立休息区客班”指除该机型原有飞行机组休息设施外,在客舱内为飞行机组提供的具有独立分隔空间(可使用隔帘分隔),且可以不经过其它旅客区域直接进入驾驶舱的头等舱或公务舱座椅的客运航班。

#### (二)飞行值勤时间。

飞行机组的飞行值勤期限限制,根据航班性质和机组数量不同

限制如下:

根据航班性质和机组数量确定的最大飞行值勤期(小时)			
航班性质	客改货/货班/独立休息区客班		无独立休息区客班
机组数	3套	4套	3套及以上
时间	30	35	26

### (三)客舱乘务员的值勤期和飞行时间限制要求。

客舱乘务员的飞行值勤期限制应与同航班飞行机组保持基本一致。航班中的客舱机组应不少于合格证持有人运行规范中该型号飞机最少客舱乘务员数量的2倍。且往返乘务组均应符合《客舱运行管理》(AC-121-FS-2019-131)中对客舱乘务员的搭配要求。

### (四)附加要求。

1.对起飞后因天气、故障、管制、防疫等特殊原因造成的违反本办法中对飞行值勤期和飞行时间限制的情况但应依据CCAR121.483及CCAR121.485条相关要求向局方报告。

2.合格证持有人应在机组成员执行按本办法实施的飞行任务前为其安排不少于48小时的连续休息,该休息期内可包含一段不超过4小时的置位,但应满足飞行前的连续10小时休息要求;结束飞行任务后,应为机组成员安排至少连续48小时的休息,合格证持有人不得安排任何工作和给予任何打扰。

3.对于过站过程中机组成员可以获得连续3小时(含)以上地

面休息并且休息环境满足本办法中 2 级休息设施要求的情况,该休息时间可以不计入飞行值勤期。

#### (五) 批准与监管。

1. 管理局在收到合格证持有人的申请后,应依据本办法及 FSOP 系统“延长值勤期和飞行时间限制 SOI 检查单”对合格证持有人实施补充运行合格审定,并将审定结论上报民航局批准。

2. 管理局依据民航局批复完成对合格证持有人相关手册的批准,并修订运行规范 A0009 条款豁免项。

3. 合格证持有人应依据 SMS 风险管理要求,每月定期收集按本办法运行的机组成员飞行时间、值勤时间、实际休息时间、个人疲劳情况、不正常情况、及后续休息时间等信息,对疲劳风险进行持续评估,及时修订缓解措施,并将有关情况上报合格证管理局。

4. 管理局应加强对合格证持有人风险管控措施的监督,对风险较高或缓解措施不到位的合格证持有人应立即暂停相关豁免。

本办法自下发之日起生效,各申请延长飞行时间、值勤期运行的合格证持有人需在 2021 年 1 月 1 日前,满足按本办法运行的相关要求。

附件:风险评估及缓解措施样例

## 附件

## 风险评估及缓解措施样例

序号	危险源	风险描述	可采取的缓解措施	可参考的实施方案	需评估的系统要素
1	目的地国家疫情状况。	增加机组感染疾病的风险,危害机组健康。	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 根据防疫要求建立机组驻外过夜保障的具体程序;</li> <li>2. 对机组进行防疫知识和技能的培训;</li> <li>3. 调整驻外过夜时长;</li> <li>4. 在可能的情况下,为在客舱休息的机组,设立与旅客相隔离的休息区;</li> <li>5. 申请对飞行时间、执勤期的豁免等。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 根据风险缓解措施,设计有针对性的政策和程序;</li> <li>2. 完善控制措施,保证设计的政策和程序可以有效落实;</li> <li>3. 指定部门和人员,明确责任和权力,完善沟通协调机制;</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 程序制定;</li> <li>2. 控制手段;</li> <li>3. 组织协调;</li> <li>4. 持续监督;</li> <li>5. 责任分配 (部门/人);</li> <li>6. 权力分配 (部门/人)。</li> </ol>
2	飞行时间、执勤期过长、工作负荷大等原因造成机组疲劳。	机组急性疲劳造成警觉性降低,注意力受损,反应时间降低。	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 限制最大飞行时间和最大执勤期;</li> <li>2. 限制延长飞行时间、执勤期航班的航段数;</li> <li>3. 增加扩编机组数量,提供必要的餐食保障;</li> <li>4. 保证机组执行延长飞行时间、执勤期航班前获得至少 48 小时的休息期,保证其在执行任务前 72 小时可以获得相关信息;</li> <li>5. 评估机上休息设施等级,确定延长飞行时间、执勤期的方案;</li> <li>6. 制定机组在飞行中休息的程序;</li> <li>7. 开展对航空人员疲劳管理的培训等。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>4. 建立持续监控运行风险、工作绩效的工作机制,不断完善管理系统,实现对安全的持续保证;</li> <li>5. 强化培训,使运行人员了解风险控制的方法,提高风险防控能力等。</li> </ol>	
3	由于夜航、时差、昼夜节律低谷期等影响,造成机组疲劳。	机组急性疲劳造成警觉性降低,注意力受损,反应时间降低。	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 建立监控机组飞行中疲劳状况的程序;</li> <li>2. 建立执行起飞、落地等关键阶段任务机组在飞行中的休息时间要求;</li> <li>3. 在可能的情况下,优化航班时刻等。</li> </ol>		

4	由于机上环境影响造成飞行中,在客舱休息的机组不能得到有效休息。	机组急性疲劳造成警觉性降低,注意力受损,反应时间降低。	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 根据机型情况,为机组提供足够并符合“办法”要求的机上休息设施;</li> <li>2. 对于客运航班,在可能的情况下,为在客舱中休息的机组提供隔离于旅客的休息区域;</li> <li>3. 对于客改货航班,为在客舱中休息的机组提供隔离于货物的休息区域;</li> <li>4. 对于客运航班,建立在非值班机组休息时的客舱服务程序等。</li> </ol>		
5	由于机组在飞行中的轮换值班计划不合理造成机组得不到有效休息。	机组急性疲劳造成警觉性降低,注意力受损,反应时间降低。	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 根据航段飞行时间,机上休息设施的条件等,建立机组机上值班轮换的程序;</li> <li>2. 建立执行起飞、落地等关键阶段任务飞行机组在飞行中的休息时间要求;</li> <li>3. 建立针对延长飞行时间、执勤期航班起飞、落地等关键阶段的驾驶舱程序等。</li> </ol>		
6	在外站机场过站过程中机组不能得到休息。	加剧机组疲劳状况,增加造成机组慢性疲劳风险。	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 在保证安全的基础上简化机组过站程序;</li> <li>2. 对于过站时间较长的航班,建立过站期间机组机上休息的程序,最大限度提供有效的地面连续休息时间;</li> <li>3. 合理规划装载、维修等地面准备程序,减少对机组休息的打扰;</li> <li>4. 建立机组在地面保障服务程序,保证机组休息时机舱内的灯光、通风、温度等可被有效控制;</li> <li>5. 在条件容许的情况下,调整航班过站时间,使机组在地面有尽可能多的连续休息时间等。</li> </ol>		

7	机组在完成延长飞行时间、执勤期航班后休息时间不足。	造成机组慢性疲劳，应对急性疲劳的措施不能缓解疲劳状态。	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 在机组执行完延长飞行时间、执勤期航班后安排至少 48 小时的连续休息期；</li> <li>2. 建立制度，确保机组在休息期间不被打扰等。</li> </ol>		
8	机组由于出勤频繁造成累计疲劳。	造成机组累计疲劳，应对急性疲劳的措施不能缓解疲劳状态，并且影响机组健康。	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 限制机组在任意 28 个日历日内，执行延长飞行时间、执勤期航班的数量；</li> <li>2. 明确机组执行延长飞行时间、执勤时间航班之间的间隔，以提供足够的休息等。</li> </ol>		
9	机组的疲劳情况没有被监控。	潜在的风险没有被识别，各类缓解措施失去作用，安全不能控制在可接受的水平。	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 定期收集机组对于各类缓解措施的反馈意见；</li> <li>2. 定期采集机组的疲劳数据；</li> <li>3. 对执行延长飞行时间、执勤期的机组，在任务开始前进行疲劳状态的评估；</li> <li>4. 建立无惩罚的疲劳状态主动报告制度，增加信息来源和决策依据；</li> <li>5. 根据采集的数据进行定期的风险评估，及时调整航班计划和管控措施等。</li> </ol>		