



大会 — 第39次会议

技术委员会

议程项目37：需要技术委员会审议的其他问题

全球飞行(正常)跟踪规定的最新消息

(由国际航空调度员协会联合会 — IFALDA发布)

执行摘要

附件6第39次修订确定了航空承运人对航班飞行跟踪的规定。配套的指导资料草案 — 飞机跟踪实施通告将这一职责实际上和执照和非执照飞机调度员/飞行签派员的岗位职能相关联。本文件阐述了当前全球运行控制和飞行签派员，包括其他进行飞行控制和监控职能的人员要满足以上要求所面临的实际问题。它也呼吁对第49号修正案中的补充提议进行回顾，包括把承运人内部的飞行计划和飞机跟踪程序紧密结合的风险评估方法。这要求飞机调度员/飞行签派员利用他们已有的技能、知识和工具扮演更积极主动的控制角色。

行动：大会提议：

- a) 呼吁各国重视飞机调度员/飞行签派员在满足正常和非正常航班跟踪规定中扮演的关键角色和责任。
- b) 呼吁ICAO认可对1998年出版的《ICAO飞机调度员/飞行签派员培训手册》Doc 7192-AN/857 Part D-3, 第二版进行修正的必要。
- c) 呼吁IFALDA通过其技术技能，提高并引入以技能为导向的方法，对1998年出版的《ICAO飞机调度员/飞行签派员培训手册》Doc 7192-AN/857 Part D-3, 第二版进行修正。
- d) 要求ICAO支持公告及手册的及时发布，以及任何对发布39修正版，附件6, Part 1必要的指导和工具。

战略目标：

本文旨在支持空中运输的安全，飞行导航能力和效率，环境保护及经济发展的战略目标。

¹ 中文、阿拉伯文、俄文、法文、西班牙文和英文文本由IFALDA提供。

财务影响:	大部分行动的成本极小；但是第c)项行动可能需要ICAO聘用一人或多人与IFALDA合作更新培训手册。但长远来看，ICAO最终还是需要承担这些费用保证手册的不断更新，这样才能持续提高民用航空水平。同时应该认识到IFALDA在ICAO不产生直接成本的情况下愿意提供技术专长技能。
参考资料:	讨论纪要- NATII/2 会谈 全球航天遇险和安全体系 (GADSS) — 运行理念 飞机正常跟踪实施计划报告 (NATII) 附件 6, Part I 附件 1, Doc. 7192 Part D-3 State letter AN 11/1.1.29-15/12 State letter SP 55/4-15/15

1. 引言

1.1 国际航空调度员协会联合会 (IFALDA) 成立于 1961 年，是一个全球性的，非工会的专业协会。我们代表全球的飞行签派员和飞机调度员的专业和技术职责。IFALDA 被全球航空承运人公认为是提高 ICAO 的标准、流程和指南制定和发布的拥有专业特长的利益相关方。本文和其他 ICAO 文件中提到的飞行签派员(签派员)和飞机调度员(FOO)职能一致，可以互换。“进行飞行控制和监督的人员”是指在不具备签派体系的国家，由承运人指定的担任类似于签派员和 FOO 职能的人员，无论是否持有执照。

1.2 委员会通过对附件 6, Part 1 的 39 号修订，并确定 2018 年 11 月 8 日为生效日。ICAO 也表示将发布支持这些修正的公告“飞机正常跟踪指南(347 号公告)”，并对《飞行计划和燃油管理手册》(Doc9976)进行更新，用基于性能的方法提供可行的实施方案。

2. 讨论

2.1 首先，IFALDA 认为 ICAO 附件 6 Part 1 39 修订的 3.3.2 段中的“建议”往往会被一些国家的监管部门认为是强制要求，因此本文也强调认同该理解。IFALDA 因此认为附件 6 第 39 修订及公告的强制要求适用于全球的飞行签派员/官员，并包括如下内容：

- a) 要求识别向 ATC 飞机位置报告的间隔超过 15 分钟的飞行运行；
- b) 确保在航线网络控制运行中在所有跨洋区域(即超过 12nm 陆地区域)使用间隔 15 分钟自动报告飞机位置的飞行跟踪软件；
- c) 确定并遵守飞行承运人对飞行跟踪数据的保存程序；
- d) 确保国家管制部门对上述飞行跟踪数据保存程序的审批；

- e) 自动确认飞机的最后已知位置(协助搜索及救援(按照各国的 AIP 指示))与指定的 RCC 中心(救援协调中心)一起支持 SAR 程序;
- f) 对空中导航服务商和空中交通服务商提供跟踪数据的处理流程、方法、频率和保留,但是本提议并不能免除飞行签派员或承运人指定的航班控制和监管人员对运行控制的职责。为了达到运行控制的目的,承运人必须时时了解飞机的位置;
- g) 为飞行签派员和航班控制监管人员根据公司公布的飞行运行控制程序进行如下活动的方法:
 - 1) 确定 2.1.5 中所述飞机自动跟踪系统无法获得飞机位置报告的事件;
 - 2) 随后,尝试与飞机建立联系;
 - 3) 随后,确定控制相关空域的区域管制中心;
 - 4) 通知 ATS 部门。

2.2 综上, IFALDA 强调那些施加在签派员身上的可能会造成意想不到的后果的不现实的运行控制和飞行跟踪责任,尤其是飞行正常跟踪无法达到的要求。IFALDA 也强调空中导航委员会有必要对这些额外的工作进行审核和确认,以便这些规定得以实际实施。附件 6, Part 1 第 40 号修订案将处理一些未决问题,包括货运飞机的适用性,有限跨洋航班的特定运行;超出签派员控制的情况(飞机正常跟踪不工作,比如通讯服务故障);以及及时获取空中导航服务商(ANSP)和承运人联系信息。

2.3 此外, ANC 同意引入补充标准及建议措施(SARPs),根据附件 6 Part 1 第三条中规定的飞行控制和监督办法,允许在政府监管前提下有选择有条件地允许不具备正常跟踪能力的航班的放行。

2.4 IFALDA 因此强调在 39 号修订要求的飞机正常跟踪要求无法满足条件下,飞行调度员/飞行签派员对某些航班跟踪所扮演的重要责任。

2.5 大会呼吁大家注意按照 ICAO 附件 1,第 4.6 章的要求,飞机调度员/飞行签派员在满足附件 6, Part I 的补充规定要求中扮演的重要角色。本文附件 A 中附上相关的摘要。飞行签派执照的持有规定了签派员通常具备的职责和义务,包括知识、技能、人为因素(包括风险和错误管理),运行及沟通程序,以及:

- a) 培训、资质及理解并使用运行签派手册中规定的所有飞行签派和地面运行控制程序和流程;
- b) 认真评估飞机的整体性能以及可签派放行及飞行跟踪的系统;
- c) 确保具有通过 ACARS, VHF 和电话与飞机取得联系并确定飞机位置的办法;
- d) 了解每条航路上自动位置报告的间隔和频率;

e) 遵守清楚规定的航班位置缺失的补救措施和紧急处理程序。

2.6 此外，IFALDA 还提出那些经过 IOSA 和 ISARPs 审计验证的程序能够相应地减轻国家在符合和遵守 SARPS 的负担，帮助其在生效日期前满足要求。这些 ISARP 包括对 AOC 和监管项目的必要更改，包括相关运行方面的新要求。这些更新也包括对运行手册的政策和流程、培训程序和系统的修改已符合相应的要求。这将与 USOAP 协议相符。

3. 结论

3.1 IFALDA 完全支持补充 SARP 规定是确保承运人对特定区域和运行期间无法正常跟踪航班的情况下确保航班安全和效率的有效手段。这些缺陷将通过执照和非执照飞行调度员/飞行签派员的积极干预，以及在运行控制体系中运用所有可用的软件及通讯手段得以弥补。

3.2 IFALDA 积极支持其他行业机构包括 IATA 建立 IOSA 要求，并继续提供支持确保这些补充 SARP 的实际实施。

3.3 IFALDA 积极与 ICAO 和其他利益相关方接触，审阅和编辑 Doc 7192 Part D3 (飞行调度员/飞行签派员)并最终在 Doc9868 PANS-TRG 中纳入基于能力绩效的方法(附件)。

—————

附录

附件 A — 摘自 ICAO 附件 1

4.6 飞行调度员/飞行签派员执照

4.6.1 执照签发的要求

4.6.1.1 年龄

申请人应不小于21岁。

4.6.1.2 知识

申请人应具有飞行调度员执照持有人应当在下述领域具备相应的知识水平：

航空法

a) 飞行调度执照持有人相关的规定和规则；相应的飞行交通管理服务做法及程序；

飞机一般知识

- b) 飞机发动机、系统及仪器的运行原理；
- c) 飞机和发动机的运行极限；
- d) 最低设备清单；

飞行性能计算、飞行计划及配载

- e) 配载及重量分部对飞机性能的影响；航班特征；载重平衡计算；
- f) 飞行计划；油耗和燃油储备计算；备降场筛选程序；航路滑翔控制；延程飞行；
- g) 交通管制飞行计划的准备及申报；
- h) 计算机飞行计划系统的基本原理；

人为影响

i) 与签派放行相关的人为因素，包括风险及差错管理原理；

注意：《人为因素培训手册》(Doc 9683)中有专门针对包括风险及差错管理在内的人为影响培训项目的指导资料。

气象

j) 航空气象；气压的移动；影响起飞，航路中及降落的重大天气现象的构成，起因及特点；

k) 航空气象报告，气象图及预告，代码及缩写的解读和应用；使用及获得气象信息的程序；

导航

l) 与仪表飞行相关的空中导航原理；

运行程序

m) 航行文件的使用；

n) 货运和危险货物运输的操作程序；

o) 飞机事故、事件、紧急飞行的处理程序；

p) 对飞机非法干预及破坏的处理程序；

飞行原理

q) 与飞机机型相关的飞行原理；以及

无线通讯

r) 与飞机和地面进行通讯的程序。

4.6.1.3 经历

4.6.1.3.1 申请人需要具备以下经历：

a) 拥有以下三项中任一或任何组合的总计经验达到两年，但是每个单项的从业时间不能少于一年：

- 1) 航空运输企业的飞行机组；或
- 2) 航空运输企业进行飞机签派的气象人员；或
- 3) 飞行交通管制员；航班调度或飞行控制职能的技术主管；或

b) 协助飞行签派工作至少一年；或

c) 成功完成批准的培训课程。

4.6.1.3.2 申请人在申请前六个月内至少90个工作日在飞行调度员的监管下工作。

4.6.1.4 技能

申请人具备以下能力：

a) 根据每日天气图和气象报告进行准确的可行的气象分析；对某一特定航路区域做有效的天气情况简报；做与航行有关的天气预报和预测，尤其是目的地和备降机场；

b) 为某航段制定最优化的航路，准确制定手工和/或计算机飞行计划；

- c) 以飞行调度员执照持有人的身份，在实际或模拟恶劣天气条件下提供飞行监控和一切协助；以及
- d) 了解并管理危险和差错。

注意 — 《飞行导航服务培训手册》(Doc 9868, PANS-TRG) 第三章，附件C，和《人为因素培训手册》Part II 第二章中有关于危险和差错管理应用指南。

4.6.2 执照持有人必须遵守1.2.5中的规定条件，飞行调度员执照持有人应根据附件6的规定行使其职责。

—完—