



大会 — 第 41 届会议

技术委员会

议程项目30： 航空安全和空中航行政策

30.3： COVID-19高级别会议 (HLCC 2021) 安全分会的相关成果

对受到COVID-19影响的航空器运营人的支助
以及未来恢复交通流量的措施

(由日本提交)

执行摘要

由于COVID-19的影响，世界各地的空中交通需求大幅下降，飞机运营人面临着财务困境。在这种情况下，日本民航局(JCAB)在航空器运行方面提供了以下帮助：

- a) JCAB暂时不把重点放在航空器的有效流动上，在一些城市对中为航空器运营人提供更短的飞行航路；
- b) JCAB临时扩大了自由航路空域；
- c) JCAB与航空器运营人协作，满足其建立新航空需求的要求，如观光飞行。

JCAB一直努力在交通缓流的情况下保持空中交通管制员的技能。JCAB还实施了一些措施，以确保未来几年交通流量增加时的安全和效率。

行动：请大会：

- a) 注意到日本民航局对受COVID-19影响的航空器运营人给予支助，并采取措施恢复未来交通流量，即使在疫情问题解决后，它也将继续向运营人提供支助；
- b) 继续关注航空器运营人的需求，并根据情况考虑额外的支助措施；和
- c) 请国际民航组织及其成员国采取行动，在疫情之后交通恢复期间维持安全和效率。

战略目标:	本工作文件涉及安全及空中航行能力和效率战略目标
财务影响:	不适用
参考文件:	

1. 引言

1.1 为航空器运营人提供支助，并维持空中交通管制员 (ATC) 的技能。

1.1.1 COVID-19 迫使世界各地的航空器运营人减少航班和收入，对此，JCAB 正在采取以下措施：

- a) 在航空器运行领域提供支助；
- b) 临时扩大自由航路空域；和
- c) 维持空中交通管制员的技能并开展培训，在全球航班减少的情况下继续保持安全性。
COVID-19 也阻碍了日本的人口流动。日本航空公司也被迫暂停或取消各种定期航班。

2. 讨论

2.1 对航空器运营人的支助概述

2.1.1 缩短飞行计划航路：

2.1.1.1 在日本，为了有序实施空中交通管制，需要提前规划 AIC 规定的飞行航路。在当前情况下，交通流量因疫情而减少，JCAB 提供了预先安排的规划航路，以缩短飞行距离，而不必遵循 AIC 规定的航路。这些都是在交通严重低迷时期提供的。

2.1.2 条件航路 (CDR) 运行中的灵活性

2.1.2.1 CDR 是在一定时间段内可以规划仪表飞行并公开宣布的 ATS 航路。CDR 由空中交通管理中心在不使用训练/测试空域的那一天的前一天进行设置。为了更有效地使用 CDR，我们决定提供更大的灵活性。对于已经公开宣布过一次的时间段，如果当天不再使用训练和测试空域，可以通过重新发布公告延长 CDR 的可用时间。

2.1.3 放宽用户首选航路 (UPR) 限制

2.1.3.1 UPR 是在太平洋空域进行飞行计划的一种方法，通过这种方法，运营人考虑航空器、飞行时间、天气预报等因素酌情制定飞行计划。在正常情况下，有必要将规划的航路与太平洋编组航路 (PACOTS) 分开，PACOTS 是 ATS 航路。但在交通量因疫情而减少期间，一些限制已经放宽，以允许规划与 PACOTS 重叠的航路。我们正在研究进一步放宽 UPR 限制的可能性，以帮助运营人。

2.1.3.2 ※PACOTS：太平洋上空每日配置的 ATS 航线；PACOTS 优先于 UPR。

2.1.4 进行观光飞行

2.1.4.1 在别无选择只能取消定期航班的情况下，使用因暂停运营而未投入使用的航空器规划了许多观光飞行。在这些航班中，航空公司能够设置灵活的飞行路线，这使观光飞行变得更加容易。JCAB 支持航空公司捕捉新的需求。自 2020 年 10 月以来，观光航班数量大幅增加。我们不仅接受日本

航空公司的观光飞行请求，还接受外国航空公司的观光飞行请求，截至 2022 年 6 月底，2 个国家的 11 家航空公司共实现了 151 次观光飞行。

3. 如何维持空管员的技能和培训空中交通管制员

3.1 目前，COVID-19 疫情导致交通流量下降，但为了准备未来的交通流量恢复，JCAB 需要考虑维持空中交通管制员的技能和培训系统。

3.2 关于技能维护，我们定期使用模拟机等创建一种环境，使所有空中交通管制员习惯于在高交通流量环境中工作，即使在目前交通量减少的时期也是如此。

3.3 对于那些在交通量下降期间接受培训以获得资格的人员，他们没有进行在职培训(OJT)，而是花大量时间进行模拟机培训，以努力提高他们的技能。此外，考虑到交通量恢复时间，JCAB 已经提前在增加交通繁忙度的环境中进行了模拟训练，为交通量的恢复做好准备。

— 完 —