



咨询通告

中国民用航空局飞行标准司

编 号:AC-121-FS-2009-30

下发日期:2009年5月15日

飞行签派员值勤时间指南

飞行签派员值勤时间指南

1. 目的

为正确理解和执行 CCAR121 部对飞行签派员(以下简称签派员)值勤时间限制的要求,明确航空承运人的签派员排班和配置所应遵循的基本原则和考虑因素,特制定本咨询通告。

2. 适用范围

本咨询通告适用于按照 121 部实施国内、国际定期载客运行的航空承运人。

3. 参考材料

a. 《大型飞机公共航空运输承运人运行合格审定规则》(CCAR121);

b. 《航空公司运行中心(AOC)的政策与标准》(AC121-004 咨询通告);

c. 《中国民航飞行运行监察员手册》。

4. 背景

121.395 条要求在签派中心“安排有足够数量的合格签派员以确保对每次飞行进行恰当的运行控制”,121.503 条对签派员值勤时间限制做了具体规定。但在实际运行中,航空承运人在签派员排班、人员配置、人力资源管理等方面存在很大差异,对如何排

班才能满足值勤时间限制要求、哪些岗位应当遵守值勤时间限制、配置多少签派员才能达到规章要求等存在不同认识,部分航空公司存在签派员值勤时间超时问题。

本咨询通告对 121 部中有关签派员值勤时间限制的规定做了详细解释,提供了衡量签派人力资源是否充足的评估方法。

5. 概念与理解

5.1 值勤时间

值勤时间应当从签派员为签派飞机而了解气象情况和飞行运行情况时刻开始,至所签派的每架飞机已完成飞行,或者已超出其管辖范围,或者由另一位经审定合格的签派员接替其工作时止。

5.2 连续 24 小时

连续 24 小时是从任意时刻起,向后倒推算的 24 小时内,签派员的值勤和休息时间应当满足 121.503 条(b)(2)款的规定。

5.3 休息时间

在签派员连续 8 小时或 24 小时的休息期内,航空承运人不应安排正在休息的签派员任何其他工作,如:开会、学习、培训等。航空承运人在排班时不应将每日飞行结束后,安排签派员在值勤区域内休息并随时处于待命状态的时间计入休息时间。

5.4 休息区

如果航空承运人为值勤签派员安排休息区,休息区应当保持通风、整洁、安静,避免干扰。

5.5 适用于值勤时间限制的人员

无论是在主运营基地、其他运营基地还是外站,凡按照航空承运人运行手册,履行 121.531 条规定的运行控制责任的签派员均适用于值勤时间限制的要求。

6. 排班原则

6.1 排班计划

排班不合理可能造成签派员工作负荷过大,引起疲劳而导致发生人为差错或事故。航空承运人必须遵守 121.503 条所规定的签派员值勤时间限制,并且应当清楚该限制在性质上属于计划的最长工作时间和最短休息时间限制,不是实际工作必须强制达到的时限。在实际排班中,航空承运人应根据本公司运行特点、可用的人力资源、固定的交接班时间等因素进行合理排班。

6.2 交接班重叠时间

航空承运人在制定排班计划时,应当考虑到交接班的重叠时间,并将这部分时间计入值勤时间。即交班人员值勤时间终止于完成交班,而接班人员的值勤时间起始于接班工作的开始。航空承运人应当在运行手册中明确签派员交接班重叠时间。

7. 运行中的调整

121.503 条(b)款中“超出航空承运人控制能力的形势或紧急情况”是指当出现不可控的任何因素,导致签派员值勤超时。发生此种情况时,航空承运人应当在值勤记录上予以注明。

在可控制的范围内,当预计签派员值勤时间将超时,航空承运人应当采取适当措施,安排符合值勤时间限制要求的签派员替换,

避免超时情况发生。

8. 值勤记录

根据 121.691 条规定,航空承运人应当建立和保存签派员值勤时间的记录。

8.1 记录的内容

航空承运人签派员值勤时间记录内容至少应当包括:值勤日期、起始时间、结束时间、值勤岗位、签名,以及航空承运人认为必要的其他信息。

8.2 记录的填写

签派员在每次值勤时应当书面填写值勤时间记录,除非有经局方批准的,能够证明其唯一性的其他电子方式。记录应由本人填写,不得委托他人代填。航空承运人应对值勤时间记录的准确性负责。

8.3 记录的保存

航空承运人应在运行手册中规定签派员值勤时间记录保存程序、保存期和保存地点。记录应保存在签派员服务的基地,与签派放行单保存时限相一致。

9. 人员配置应考虑的因素

9.1 履行职责的充分性

评估签派员履行职责充分性,应依据经批准的运行手册中所规定的签派放行、运行监控的政策和程序。如果证实由于签派员数量问题导致不能充分履行职责,航空承运人应考虑调整人力资

源与分工。

航空承运人应确保签派员有效地履行了 121 部 I、T、U、V 章所规定的相关职责。如果航空承运人赋予签派员履行其他职责，应当考虑签派资源的充足性。

航空承运人应考虑飞行高峰期、不利天气系统、空中交通流量限制、飞机返航和备降以及其他等因素造成的签派员工作量增加，配备足够数量的签派员，满足 121.395 条规定要求。

9.2 运行控制系统

航空承运人运行控制系统自动化程度不高是导致工作效率低，人员紧张，造成值勤时间超时的原因之一。应当通过对运行控制中心结构、工作流程、信息平台、计算机飞行计划系统和通信能力等方面的评估，确定满足运行控制要求所需要的签派员数量。

9.3 其他因素

航空承运人在配置签派员时，除根据值勤时间限制确定最低人员配置外，还应当考虑以下因素：

- (a) 休假、出差和培训；
- (b) 运行区域、时间和复杂程度；
- (c) 人员业务的熟练程度和力量搭配；
- (d) 新员工的成长周期；
- (e) 机队规模与发展；
- (f) 人员调动与流失；
- (g) 公司相关政策等。