



国际民用航空组织

工作文件

A37-WP/205¹
TE/119
20/9/10
信息文件
(Information paper)

大会第37届会议

技术委员会

议程项目46：需要技术委员会审议的其他问题

在俄罗斯联邦境内对俄罗斯和外国航空器进行检查的主要原则

(由俄罗斯联邦提交)

执行摘要

本文件对在俄罗斯联邦境内对俄罗斯和国外运营人的航空器进行飞行安全检查的条件和实施飞行安全检查的做法进行了介绍。

请大会经过商议后接受该信息。

战略目标:	本工作文件涉及战略目标 A。
财务影响:	不适用
参考文件:	Doc 8335号文件, 《运行检查、合格审定和持续监测程序手册》

1. 引言

1.1 1996年, 欧洲民航会议 (ECAC) 开始实施外国航空器安全评估 (SAFA) 方案, 对抵达欧洲民航会议各成员国境内国际机场的国外航空器进行停机坪检查。

1.2 虽然有很多相似点, 但是在欧洲民航会议各成员国和在俄罗斯联邦进行的基于停机坪的检查存在着很大差异。为了消除这种差异, 2006年, 俄罗斯联邦发布了特殊规则, 对民用航空器在机场接受检查的方式加以规定。

¹ 俄文版本由俄罗斯联邦提供。

1.3 在 2010 年的六个月里，俄罗斯联邦对航空器进行了 17 171 次检查，其中包括 1 689 次针对外国航空器进行的检查。基于检查结果，提出了 6 700 条关于机组和航空器状态方面的意见。

1.4 2009 年 9 月 11 日，俄罗斯联邦针对航空器检查制定了相关原则，它们与《运行检查、合格审定和持续监测程序手册》（Doc 8335 号文件）（2010 年第 5 版）中提出的原则相符。

2. 航空器检查程序

2.1 联邦航空运输署（Rosaviatsia）针对航空器的检查方式和所获取结果的使用方式制定了程序。这些程序对如下各项作了规定：

- a) 外国和俄罗斯航空公司的航空器检查任务表；
- b) 停机坪检查报告表和填写方式；
- c) 商务载重检查报告表；
- d) 基于航空器检查期间发现的违规类型对随后将有的行动进行分类；和
- e) 如何基于航空器检查期间发现的违规和基于所采取的对违规进行纠正的措施计算风险因子。

2.2 在任何俄罗斯联邦机场，作为一种对航空器的安全运行加以确认的方式，任何民用航空器（不管是国外还是俄罗斯的）均应接受停机坪检查。在执行检查时，我们遵守非歧视原则：公平地对俄罗斯和外国航空器进行停机坪检查。

2.3 检查主要包括机组成员文件、航空器的实际状态、是否有必须装载的客舱设备及其状态如何、商务载重、航空器和飞行文件。对外国航空公司的航空器进行此类检查所依据的主要参考材料为《芝加哥公约》附件 1 —《人员执照的颁发》、附件 6 —《航空器的运行》和附件 8 —《航空器适航性》。对于俄罗斯的航空器，除使用《芝加哥公约》中的要求之外，还要使用对俄罗斯联邦境内的民用航空活动进行管理的监管性和技术性文件。

2.4 检查由来自联邦航空运输署地区办公室的接受过特殊培训的检查员执行。联邦航空运输署飞行安全检查管理局是组织停机坪检查和对结果进行总结、分析和使用的主要协调机构。

2.5 经过俄罗斯各机场的航班数大大超出了检查能力。这意味着停机坪检查或者是采取随机抽查的方式，或者是根据某些指示来进行。同时，在选择接受检查的航空器时，可重点选择：

- a) 某个运营人注册国；
- b) 某类航空器；
- c) 某类运输形式（定期航班、包机、客运、货运等）；

- d) 某类运营人；
- e) 某类具有独特的注册或设计特征的航空器；
- f) 运载商务载重的航空器。

2.6 为了对位于俄罗斯联邦国际机场管制区内的俄罗斯和外国航空器进行停机坪检查，拟定了一项关于联邦航空运输署和海关与边境服务机构之间业务办理的特殊程序。该程序为联邦航空运输署检查员不受约束地登上这些航空器提供了便利。

2.7 如果不事先向航空器机长和/或运营人代表提交证件，联邦航空运输署检查员不能登机或执行检查。如果机上或航空器附近没有运营人代表、航班成员或机组成员、或运营人的服务或技术人员，不得开展停机坪检查。

2.8 为了对国外航空器进行停机坪检查，允许联邦航空运输署检查员从俄罗斯联邦各组织和航空企业征聘英文流利的专家。如果违反装载规则，建议检查员使用照相和录像设备。

3. 使用停机坪的检查结果

3.1 对于每个检查项目，根据它们对飞行安全的影响，发现存在着三类差异：

- a) 第一类差异：这些差异无关紧要，对安全完成飞行没有重大影响；
- b) 第二类差异：这些差异对飞行安全有显著影响；
- c) 第三类差异：这些差异对飞行安全或者旅客和货物运输安全的影响最大。

3.2 根据差异的分类情况，规定了需要采取的后续行动。

3.2.1 鉴于第一类差异对航空器的安全运行没有重大影响，联邦航空运输署检查员只向航空器机长做口头说明，或者向机长提供停机坪检查报告复印件。

3.2.2 规定针对第二类差异所采取的行动由下列几个要素构成：

- a) 第一类行动：告知航空器机长；
- b) 第二类行动：向执行检查的检查员所属的联邦航空运输署地区办公室发送一份停机坪检查报告，收件人为运营人所在国的授权机构和飞行安全检查管理局。

3.2.3 根据第三类差异采取的行动不是一成不变的，根据对飞行安全的影响程度，可以列示如下：

- a) 对航空器运营人施加限制；

- b) 采取纠正性行动（消除所查明的缺陷）。如果只能在技术维修基地采取纠正性行动，规定在无商务载重的情况下飞往基地；
- c) 将航空器扣留在开展检查的机场；
- d) 中止或撤销飞往俄罗斯联邦的航班许可。

3.2.4 如果机长对第三类差异不认同并且不采取行动加以解决，禁止航空器飞行。

3.3 如果在航空器检查期间查明重大偏离，应尽快将该信息发往飞行安全检查管理局，以不仅就接受检查的航空器，而且就其他可能会与业已接受的标准存在同种偏离的航空器采取纠正性行动。

3.4 在对俄罗斯运营人的航空器在国外机场所接受检查的结果加以考虑的基础上，每个月计算一次俄罗斯航空运输运营人的平均风险因子。如果风险因子平均为 2.0 或更高，就有必要加紧对运营人的航空器进行管制。如果风险因子平均达 2.5 或更高，就得考虑为航空器运营人采用如下预防性措施：限制飞行区域和某类航空器的飞行和/或对保障飞行安全的基础设施做特殊检查。

3.5 对于国外航空公司，在该航空公司的评级下降到规定的水平以下时，联邦航空运输署不采用禁止在俄罗斯联邦境内飞行的做法。因为检查员在检查期间使用的标准可能会有主观性，所以联邦航空运输署认为，这是一种极端做法，任何评级下降首先必须加以彻底分析，以防止酿成大错。

3.6 同时，如果检查员的可靠意见受到冷遇，或者如果经常违反俄罗斯联邦境内飞行安全规则，联邦航空运输署有权采取措施限制这些航空公司飞入俄罗斯联邦，而无需等到评级下降到某一数字。此类决定将在完全遵守《芝加哥公约》的基础上，由俄罗斯在与相关国家进行协调后做出。

3.7 2010 年 6 月 1 日以来，飞行安全检查管理局一直在对一套用于对俄罗斯和外国航空器的检查结果作全面分析的系统做试验运行。该系统设计成可快速获取完整、可靠的信息，并使用针对俄罗斯和外国运营人所作检查的结果对数据库进行更新。该系统分布于联邦航空运输署的所有地区办公室。

4. 结论

4.1 实际上，俄罗斯对航空器执行安全评估检查和对检查结果进行综合分析的系统（符合 Doc 8335 号文件中的规定）一直在合理地加以使用。在系统应用方面所取得的经验可供国家、地区或全球用于国际民用航空方面。