



## 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它问题

#### 在执行对外国航空器的安全评估方案和利用这些检查结果时协调参与国的活动

(由俄罗斯联邦提出)

#### 执行摘要

本文件审视了在一些国家的国际机场停机坪上，对外国航空器进行检查时遇到的问题。

目前，并不是世界各地都在机场停机坪上对外国航空器进行检查，而这些检查仍归类为区域检查，从而降低了对营运人活动的监督方案之有效性。考虑到这项方案已日益普遍化，我们需要协调各不同国家的行动，并汇编从执行这些检查和利用上述检查结果所获取的经验。

本文件说明了有可能将对外国航空器检查所获信息，用于运营人之间不诚实竞争的危险。它提醒注意，某些国家利用检查结果，对该区域其它国家的运营人的活动实施制裁。执行此种措施就需要就如何对运营人实施制裁采用普遍可以接受的程序和条件。

**行动：**请大会，

- a) 吁请各国就其本国制订的对外国航空器的安全评估方案，或由其它国家采用而它们也已加入的方案，及时提供信息，并发布这些检查的实施原则，并确保同其它参与国合作，以便告知它们这些检查结果和拟议对运营人采取的行动；
- b) 建议理事会分析在对机组和航空器进行检查和利用这些检查结果时，各国和运营人所遇到的问题，并为参与国拟定更多建议、和
- c) 建议理事会拟定各项原则，以便避免各国从通过检查外国航空器所获信息的不当利用。

<sup>1</sup> 俄文本由俄罗斯联邦提供。

战略目标:	本工作文件涉及战略目标 A。
财务影响:	分析本文件所审查的各项问题，可能需要增拨更多资源。
参考文件:	A37-WP/205 Doc7300 号文件，《国际民用航空公约》 Doc8355 号文件，《运行检查、认证和持续监视程序手册》

## 1. 引言

1.1 对外国航空器的安全评估，由欧洲联盟首开其先。随后，其它国家，包括俄罗斯联邦和独立国家联合体（CIS）的几个国家，也采用了类似的方案。

1.2 对外国航空器的安全评估方案，是由一个国家或一组国家依照《国际民用航空公约》(Doc7300)第十二条和第十六条的规定采用和执行的。

1.3 在俄罗斯联邦境内，对外国航空器进行检查和在其它国家境内对俄罗斯航空器进行检查，目前正由俄罗斯联邦进行审查，目的是设法协助参与国创建一个持续监视经认证的运营人之活动的有效系统，以此作为工具，协助促使各国规章与国际规则和程序符合一致。

1.4 尽管总的来说，对外国航空器的安全评估方案的实施取得了积极的成效，但仍然发现了若干重大问题。举例而言：

- a) 外国航空器检查方案并没有在世界各地普遍采用，在大多数参与国家，这些方案也并非外国运营人活动监督程序的永久组成部分；
- b) 对于检查员在对机组和航空器进行检查时发现的某一不符规定之处，来自不同国家的检查员采用不同的办法来评估其影响的严重程度；
- c) 关于如何将检查结果的有关信息传送给运营人所在国和航空器登记国的程序，尚未充分拟订，从而无法对检查期间所发现的任何问题迅速采取对策；
- d) 关于如何确保通过检查结果所获得的信息得到保护的问题，迄今尚未解决，因此，无法排除下一可能，即：此一信息被不诚实的竞争的运营人窃用，从而致使对检查外国航空器的目标产生了不大情愿的态度。

## 2. 对机组和航空器进行检查的区域框架

2.1 对外国航空器的安全评估方案，目前正在区域一级执行。根据我们目前所有的资料，在欧洲联盟和独立国家联合体的某些国家境内，俄罗斯航空公司的机组和航空器，是遵照对外国航空器的安全评估方案接受检查的。有些报告称，在美国和加拿大境内飞行时，也接受类似的检查。

2.2 俄罗斯联邦也执行一项外国航空器检查方案，这项方案一律普遍适用，包括国营运营人在内。检查的各项原则载录在《运行检查、认证和持续监视程序手册》(Doc8355 号文件)。

2.3 《国际民用航空公约》第十二条规定，参与国应遵守其它国家制定的飞行规章。有鉴于此，检查通过下列两个方式取得了积极成效：一方面是运营人在另一个国家接受检查，另一方面是航空器在运营国本国境内飞行时，也接受运营国进行的类似检查。

2.4 鉴于各参与国在设法促使其规章与国际条例和程序符合一致方面，成果并不一致，这就意味着，对外国航空器进行检查并不一定总是能取得所希望的成果。为了逃避制裁，某些运营人只是设法避免最经常被查到的缺陷，因为他们知道，在其它区域，看法就会不太一样。由于这种情况，对航空器的检查仅仅做到符合某一特定国家、或某一区域一组国家的规定而已，不会更为详尽。

2.5 可以公平地说，这些检查将是切实有效的，只要大多数参与国家采用类似的检查方案。

2.6 如何执行和利用这些检查的新原则和条件，在某一特定国家或一组国家付诸实施之前，应由国际民航组织予以确定。在这方面，切需考虑如何及时提供有关信息，说明某一特定国家采用的外国航空器检查方案，以便协调活动和相互提供支援，以便使这些检查获得预期的成果。

### 3. 对飞行安全检查期间所发现的某一不符规定之处如何评估其影响的严重程度

3.1 关于如何评估所发现违规情况的危险程度和所建议行动的指导材料，载录在 Doc8355 号文件，第 VI 部分，第 6 章中。

3.2 在分析对外国航空器的安全评估检查结果时，有些时候，关于危险程度的结论牵涉到对所发现情况的性质作出的主观意见，而其根据是检查员个人的经验。

3.3 对如何在运营国、登记国和航空器运营人的参与下，审查机组和航空器的检查结果，还没有确定任何程序。切需考虑下一事实：对危险程度作出错误结论，其结果可被用来审查运营国和运营人本身没有能力遵守《国际民用航空公约》第十二条的规定这项问题。类似的错误和实际上没有能力纠正这些错误，就降低了人们对利用对外国航空器的安全评估方案成果及其有效性的信心。

### 4. 向运营国和登记国发送关于检查结果的信息

4.1 考虑到《国际民用航空公约》第十二条和第八十三条之二的各项规定，在收到关于机组和航空器检查的有关信息方面，运营国和登记国都是直接的利益攸关方。及时收到这些信息有助于促进运营人活动不断监督程序的有效性。

4.2 实际上，如果对接受检查的运营人提出了许多检查意见，以及一旦情况达到十分严重的程度，关于检查结果的信息不是没有送出，就是在长期拖延后才送出。

4.3 为了确保及时收到关于检查结果的信息，俄罗斯联邦制定了一项程序，其中规定，俄罗斯运营人必须迅速告知航空主管当局进行了哪些检查，并规定就航空器及其机组的检查结果，同运营国和登记

国的主管当局交流信息。

4.4 俄罗斯联邦已在拟定和测试一个系统，用来收集和记录对俄罗斯联邦境内航空器，以及对在其它国家境内飞行的俄罗斯运营人，进行检查所获得的结果。有些资料显示，在已接纳对外国航空器的安全评估方案的其它国家，也建立了类似的系统。参与国彼此间就检查结果交流数据库内收集的信息，将足以解决如何及时提供检查的有关信息和讨论其结果的问题。

4.5 为了提供协助，在参与国民用航空部门之间交流关于检查结果的信息，国际民用航空组织应考虑拟定一些要求，以确保所构建的数据库采用标准格式，以利数据交流的便捷。

## 5. 保证通过检查结果获得的信息受到保护

5.1 在检查航空器时，执行检查的国家将获得有关运营人活动的信息。对接受检查的运营人来说，这些信息十分重要，因为，这可以使他们采取纠正措施，旨在改善其下属机构的活动。

5.2 检查期间获得的信息或许对其它运营人也有用处，因为，这可以使他们采取纠正行动，而不需要等待对其本国机组和航空器所作检查的结果。因此，就已对其本国和外国航空器采用一项安全评估方案的国家而言，在运营者之间分享这一信息，实施持续不断的监视和检查程序，对它们是有利的。

5.3 尽管就检查结果分发信息取得了积极的成效，但也会产生一种危险，即：此一信息可被用于运营者之间的不诚实竞争。鉴于本报告第 3.3 段所列举的危险，即：根据检查结果做出的结论是否客观，和本文件第 4.5 段所指出的论点，即：需要为检查结果创建一个单一的数据库形式，用于发表检查结果相关信息的公布方式，也需要特别加以审议。

## 6. 结论

6.1 通过一项对外国航空器的安全评估方案，提高了运营人持续监测程序的有效性。在参与国之间，这些方案或许会日益普遍。

6.2 在执行机组和航空器安全评估方案时，会有一些与尚待拟订的各项原则相关的客观问题存在，这些原则涉及如何对外国运营人进行检查，以及如何利用从这些检查获得的结果。对这些问题特别进行审查，将使得我们可以在为持续监视运营人而执行各项方案时，增进各国之间的协调。