

航班运行保障问题

近年来我国民用航空运输一直保持着较高的发展速度。根据我国民航局行业统计数据显示，去年（2014 年）全行业完成旅客运输量 39195 万人次，比上年增长 10.7%；其中国际航线完成旅客运输量 3155 万人次，比上年增长 18.8%。航空运输量的快速增长不仅促进了经济发展，也给航班运行保障带来了更大压力和挑战。机场的地面保障能力、航空公司的运力调配、空管的指挥和协调等方面在保障安全运行的基础上也暴露出各种安全隐患。实际运行过程中发生的各种意外状况，不仅需要所有工作在一线的航空从业人员尽力协调与配合，也需要所有的安全管理人员和决策者优化管理流程、改进管理方法，特别是充分运用事前管理的工作理念，防患于未然。往往，临时暴露或发现的问题需要花费大量的精力去弥补，但如果能提前制定好预案或程序则可以有条不紊地去应对。这也就是安全风险管理的核心理念：把安全风险控制在可以掌控的范围内。

本期简报收录了 3 篇来自 SCASS 的自愿报告，分别涉及到机场的地面保障能力、航空公司国际航班机组的后勤保障以及航线维修人员关于危险品培训的问题；本期简报也收录了 1 篇来自英国自愿报告系统 CHIRP 中涉及机组后勤保障问题的报告。上述这些报告反映的安全隐患虽然不直接和飞行运行安全相关，但都属于运行保障范畴，也可能是实际运行过程中特别是运量快速增长的过程中被迫“割舍”或者是“次要考虑”甚至“无暇考虑”的范畴。虽然我们在不断刷新安全运行记录，但这些报告所反映的问题也暴露了目前我们的安全管理工作还需要不断改进与完善。坦率地说，实现安全运行保障从治本到治标的转变是我们所有从业人员都不能忽视的问题。

我们衷心地感谢报告人对航空安全的关心、关注和深入思考，也希望更多的人能够关心航空安全，积极发现运行过程中的安全隐患，诉说您的亲身经历或者给出您的改进建议。让我们携手，共同努力，提高我国航空安全水平！

飞行人员报告

雷雨天气下的机场地面保障能力

报告类型：航空地面安全

关键词：地面运行安全 雷雨天气 机场地面保障

报告原文：

AA 机场的地面保障能力极弱，在雷雨过后，积压的航班开始陆续放飞，但是极多数航班都因为拖车不到位而进一步延误，从放行及地面频率得知，有不止一架飞机等待拖车的时间超过 30 分钟。放行频率，地面频率，航空公司的现场频率里充斥着催促拖车，询问拖车的语言。在降低运行效率，损害旅客利益、航空公司利益的同时，加重了空管的指挥难度，加重了飞行人员，地面保障人员的工作负荷。

专家点评：

该机组成员反映的是在雷雨天气造成的大面积航班延误后如何高效地面保障、尽快放行航班的问题，可以说这是各机场都会遇到的问题，解决大面积航班延误处置是个系统工程，涉及航空公司、机场、空管及相关代理商，绝非一家单独能够解决的。民航局针对航班延误处置提出了资源能力是基础，信息畅通是核心，协同联动是根本，快速处置是关键的总体要求，就是解决问题导向。

而牵引车问题只是处置过程中一个具体环节。首先是车辆设备的配备要到位，按照“谁代理，谁服务”的原则，地面代理人应按照局方的标准配备足够的牵引车，保证正常航班保障和特殊任务需求；其次是要提前明确航班的放行顺序，空地协同，及时协调，充分发挥 CDM 的作用，使相关保障单位按照排序提供服务，提高保障效率，而不是谁先提出、谁叫的迫切就先给谁提供服务；第三要优化地面调度指挥决策，合理安排机位，简化流程，及时调配车辆及保障人员，使各环节作业衔接紧密、运作高效。

飞行人员报告

国际航班机组基本后勤保障

报告类型：安全管理

关键词：机组保障 后勤保障 机组餐食

报告原文：

关于飞行员后勤保障事件的报告：“刚从巴黎回来，房间内无香皂、洗衣粉、无浴液，有蚊、蝇、小咬，身上咬了好几个包，疼痒无法入睡，早、晚饭晚到 5 分钟，只剩下咸菜和煮鸡蛋等 2-3 个盘了，其它皆光，后面来的约 20 人左右只能吃剩下的凑合，公司开始让管理员给我们机组减肥了。”上面这段话是我的同事从巴黎出差回来后发的，其内容本人完全赞同。这不是他本人的遭遇和感受，而是每一个住巴黎国航机组驻地的同仁的共同境况！并且这种情况持续了足够长的时间了，长到早已超出了每个人的忍受极限。本人明白此番评述不能改变任何

现状，故事会持续发酵，直到某个不可预期的时间点。说出来只是与业内和业外朋友做一个备忘。

专家点评：

经查阅，目前 CAAC 航标里，没有关于驻外机组硬件的具体管理规定，只有笼统的说法：给机组提供固定的休息的场所。

报告人描述的境遇，值得深思，建议的解决途径：

报告人直接给所属单位反映现状和诉求；

报告人及其同事机组，从个人的自我保护角度，做好自己驻外的卫生和生活保障，这些是安全飞行的条件之一。

类似报告：报告来自英国 CHIRP 安全公告 FEEDBACK 113 期

用餐的机会

报告原文：

请您关注关于深夜过站 XX 地的航班排班问题。基本上这些飞行任务都是以密集的、包含五个航段的白天开始，12:20Z 开始报到，21:05Z 结束值勤。过站时间都是半小时，而且这些航班都是短而密集的，需要两名飞行员一直注意力高度集中；并且这些航段中会有三个航段飞往或是从某个 B 类受限机场起飞，需要给予格外关注。

我确信在飞行过程中或是在两个航段之间并没有充足的时间让任何一名机组休息一下去吃饭。英国民航驾驶员协会（BALPA）建议机长延长其中某个过站时间，这样机组可以吃饭。这似乎是个解决的办法，但毫无疑问公司没有给我们这样的机会。目前，指定的酒店在当地时间晚上十一点之后不提供餐食（如果航班能够准点，那么这是你可以预计到达的最早时间），甚至也没有客房服务。

CHIRP 评论：

飞行机组需要在一天中充分且适当进餐。目前，运营商只需要符合欧盟 OPS Q 分部中关于营养的要求，这与欧洲航空安全局 EASA ORO.FTL.240(a)分部的要求是一致的。运营商表示，他们允许机长或乘务长做出关于休息时间的决定。同时运营商还表示，目前它符合欧洲航空安全局 EASA ORO.FTL.240 营养要求：(a) 在飞行执勤期间（FDP）中应当有用餐和喝水的机会以避免损耗机组成员的工作表现，尤其是在机组的执勤期超过六小时时。运营商还指出，执勤表和在执勤前后用餐的机会是相关的；酒店在机组相当辛苦的一天结束时不提供食物，报告人对这一点感到失望是可以理解的；运营商表示已经向有关部门提请对该问题给予关注。

机务人员报告

危险品运输相关人员的培训

报告类型：危险品与货物运输

关键词：人员能力 人员培训 航线维修人员 危险品运输

报告原文：

在承运危险品过程中出现意外情况，航线维修人员不了解危险品信息或者不了解危险品的特性及处置方法可能会导致维修人员的人身伤害或扩大对航空器的损伤。现有规章中是否有针对航空公司维修部门人员的明确的危险品知识的培训要求？

专家点评：

感谢报告人对航空安全的关注！

目前我国实施的有关危险品运输相关培训的要求主要有三个来源：国际民航组织的相关要求，民航局规章、民航局发布的相关咨询通告。简述如下：

根据国际民航组织附件 18 第 9.4 节“向其他人提供信息”的要求：“与危险品航空运输有关的经营人、托运人或其他机构必须向其人员提供信息使其能履行与危险品运输有关的职责，并提供在出现涉及危险品的紧急情况时所应采取的行动的指示。”因此，在进行危险品运输时，经营人、托运人或其他机构须满足上述要求。

关于危险品运输管理规定、培训管理中国民航局已发布 CCAR276-R1《中国民用航空危险品运输管理规定》，以及咨询通告 AC-276-TR-2014-02《危险品航空运输培训管理办法》。涉及危险品运输的经营人、托运人或货运销售代理人、地面服务代理人应执行上述规定和培训要求。

关于培训人员：根据咨询通告 AC-276-TR-2014-02 第七条第二款“与危险品航空运输有关的客货预订、工程维修、应急处置等其他人员”属于需要接受危险品培训的人员。其中航空公司的机务人员属于上述“工程维修人员”范畴，因此报告中提到的航空公司航线维修人员的危险品相关培训应由航空公司负责。

敬请关注：

作为民航人，您要报告安全隐患？分享宝贵经验？有好的安全建议？或是期待专家的看法？来吧！请关注中国航空安全自愿报告系统（SCASS），这里是民航人专属航空安全信息报告和共享平台，只需轻轻一扫，安全之门就此打开！

详情请登录：<http://scass.air-safety.com> 或扫描以下二维码。



SCASS 微信公众号平台 SCASS 手机版二维码