

民航局整肃航空公司查出惊人问题

全国200多名飞行员资质造假

第一财经日报报道:一场对全民航的安全检查及后续的政策监管,可能让旺盛需求刺激下的民航业的高速扩张有所放缓。据2008年到2009年民航局检查结果,全国飞行员资质造假的多达200多人,其中深圳航空有103人。

“如何通过这次伊春的空难,痛定思痛,适当地控制发展速度,要以质量求平稳的发展。”“8·24空难”发生后,民航局局长李家祥在最近一次全民航的电视电话会议上如此表示。



飞行员的资质过硬非常关键。图为河南航空公司监事会主席刘航就伊春空难鞠躬道歉。

严查飞行员资质

根据民航局对此次空难的初步分析,飞行员的能力和资质问题被重新提上日程。

在这次会议上,民航局有关人士透露,2008年到2009年,民航局曾在民航系统对飞行人员的资质进行了全面检查,查出来飞行经历不实,甚至飞行经历造假的多达200多人,而在这200多人当中,深圳航空就有103人,这些人要么是假造经历,要么是虚填经历。

对此,一位民营航空公司的高层对《第一财经日报》记者指出,当年查出的那些“经历造假”,有些来自跳槽多而不断篡改相关简历的,有些则来自军转民的飞行员,在被查处后,很多都被停飞进行重新考核和评估。

然而,这并不能保证资质造假现象已经杜绝。在此次的民航检查中,民航局就要求重新进行资质检查,而且不但要求重点检查飞行人员,尤其是机长包括教员,还要检查机务、空管、运行签派等技术人员资质。对达不到标准的,要进行补课或者降低技术等级和岗位等级等处理,确实不能满足要求的要调离关键岗位。

此外,民航局还要求对一些航空公司的人机比、飞行、机务、签派、维修质量、驻外的管理、规章的执行等,以及执飞复杂航线的的能力、执飞中小机场的能力,都要作出科学的评估。并要求要适当地控制航空公司的运力安排,对生产的组织和资源的使用要留有余地。

控制非基地航线

事实上,9月1日被暂停运营的华夏航空,就是在这场民航安全大检查中被处以重罚的航空公司。该

公司飞机由于在8月28日着陆过程中发生的一次机翼翼尖擦地被要求停航整顿。

该公司副总陈怀宇告诉记者,在公司暂停运营后,局方要求公司进行自查并将问题和整改措施进行汇报,内容涉及非常细的环节,比如网络不畅通可能造成的信息传递问题、相关记录填写不规范造成数据核查困难等。

据记者了解,民航局已经同意华夏航空从6日开始逐步恢复部分暂停的航线运营,但一些相对航程较长的航线,比如贵阳到石家庄、沈阳等还未获准恢复,这些航线大约占据了华夏航空原有飞行航线的一半。

“较长航线没有获准恢复,可能是基于飞机离开基地时间过长,机务、飞行等无法更好地控制这一因素。”华夏航空一位高层对记者指出,他预计,对于其他航空公司运营非基地的航线或者是非基地的过夜航班,民航局也会陆续严格检查甚至是控制。

李家祥还强调,航空公司规模扩张太快,各个分公司、运行基地的管理链条到底是什么情况,这些都要作出评估,不行就要加强,该转换管理模式就转换。

“民航局的讲话预示着要在总量和技术等各方面进行控制,近期会严格检查飞机的使用率,长远看很可能会进一步控制新增飞机的引进速度。”上述民营航空公司的高层对记者指出,不过,他也坦陈,控制发展速度的同时,需求增长的速度不会同步下来,这可能会促使航空公司更加“高效”地利用现有的飞机,归根结底还是应该做好安全标准的监管,以及安全隐患的预防和评估。

对话

刘小冰:

对飞行员资质造假集体麻木心态令人震惊



刘小冰
副院长
南京工业大学法学院

当了解到“200多名飞行员资质造假”的新闻后,学者刘小冰连说了几次“震惊”,在他看来,这种问题不光是出自个体的利益驱动,还跟航空公司、民航局有关。

这种情况实在恐怖

现代快报:听说您6日刚刚坐飞机到银川去,您看到这条新闻第一感觉是什么?

刘小冰:我看到这条消息感到非常震惊。民航局整肃航空公司,查出来这么多飞行员造假,你想想经常乘飞机出行的人是种什么样的感觉?这种情况太恐怖了。我刚刚坐过飞机,所以感触很深。

现代快报:这些资质造假的飞行员可能忘记了,这种行

为造成了非常大的隐患。

刘小冰:驾乘人员所处的是一种特殊的岗位,他们对于老百姓的生命权益应该承担着更大的责任。我们完全有理由、有权要求他们的资质是非常真实、完备的。200多名飞行员资质造假,这个是不可想象的。

现代快报:现在想想,查出200多人资质造假也是好事,如果200多人资质造假的事实被

遮掩,那不是更令人担忧?

刘小冰:民航局对飞行员负有监管的责任,与其说200多名飞行员资质造假是某些航空公司或个人的责任,不如说是民航局负有更大的责任。政府部门要对涉及到公共利益的事务负起最基本的责任,把200多名飞行员资质造假问题查明,当然是一件值得鼓励的事,但是也说明平常的监管是疏忽了,我对这个也表示震惊。

造假动力来自于何处?

现代快报:在您看来,飞行员资质造假只是出于个体的利益驱动吗?

刘小冰:这些人造假,谁给的动力?其利益驱动能不能仅仅归结为个人的利益驱动?恐怕不能简单地这么认为。某种角度上讲,这种利益驱动很大程度上说是航空公司的责任。如果说民航局负有疏于监管的责任的话,那么在这点上最主要的责任人是航空公司。

现代快报:为什么这样说?

刘小冰:航空公司在面对这种激烈的市场竞争面前,失去了最基本的道德感和责任感,令社会大众产生不信任。这种大面积造假的事情发生后,最直接的后果是,我们没有办法再相信航空公司,他们所提供的服务是否能保证我们最基本的生命安全?这让人担心。我们离不开航空公司,但是航空公司在面对这种比较混乱的市场发展局面下,至少在这个问题上,是处于一种失序的状态

中。200多人造假,这是什么概念?个人造假是很难的,在这过程中,航空公司可以说起了作用。

现代快报:不久前,印度航空管理遭批评,舆论认为空难与航空业监管不严格有关。

刘小冰:我也在想,法律到哪里去了?这种特殊行业的法律监管应该是很严的,然而,至少从这一现象来看,相关法规是流于形式的,这是因为我们的执法还存在很大的问题。

我们已经习惯面对造假

现代快报:对公众而言,这种大面积造假问题理直追究。

刘小冰:对于飞行员造假问题如果不追究到底,那怎么能保证我们自己在空中的安全,保证今后不再发生同样的问题?但是这一新闻报道以后,社会影响似乎并不是特别大,表现出一种疏忽或者说麻木来,这也是令人震惊的。

现代快报:说到麻木心态,

不妨跳出这一事件来看,近来,造假事件被揭露不少,但是鲜有惩戒结果,难道造假就没人管没人问了?这不是什么好现象。

刘小冰:也许我们已经很习惯于某些特殊群体的造假。

现代快报:您觉得主要原因在什么地方?

刘小冰:一种可能是见怪不怪了,因为造假的东西太多

了。

现代快报:这是不是也有示范效应,前面的问题不解决,后面的跟着犯?

刘小冰:是的,这是一种心理。还有一种可能是事不关己高高挂起,把这些事当成社会花边新闻,一带而过。此外,也有一些人是觉得恨铁不成钢,已经讲了多少次了。

快报记者 刘方志

还在为你家的装修烦神吗?
打开快报《居家》
南京人装修第一参谋