

关于加强公务航空管理和保障工作的若干意见

公务航空是我国通用航空领域新兴的飞行服务项目,具有安全、快捷、高效的特点,在提升政务和商务活动的出行效率,拉动通用航空消费需求等方面发挥了积极作用。伴随着社会对公务飞行消费需求的持续高涨,公务机机队规模扩大、飞行总量攀升,但在安全管理、市场秩序、运营环境以及服务保障等方面存在的问题严重制约了公务航空的发展。为促进我国公务航空持续、安全、健康发展,民航局研究制定以下意见:

一、规范管理,确保安全运行

(一)规范市场准入管理。进一步细化经营性公务包机飞行、公务机代管飞行和非经营性自用公务机飞行的运营者(以下简称公务机运营者)行业准入条件,分类实施行政许可;研究制定从事经营性公务包机飞行、公务机代管飞行的通用航空企业的运营管理规定,完善经营许可实施程序和审核标准。公务机运营者要持续保持运行许可条件的有效性。鼓励以自用为目的购置公务机的企业、单位,选择具备资质的通用航空企业为其代管公务机。

(二)落实安全主体责任。公务机运营者应按照“安全关口前移”的要求,切实树立“安全第一”理念,健全管理机构,完善安全运行、人员资质管理制度,确保必要的安全投入;严格履行民航法

规、规章设定的责任、义务,按时报送安全、运营相关信息,及时足额缴纳相关费用。

(三)壮大运营主体规模。修订民航现行规章,进一步简化行政许可程序、下放审批层级、放宽市场准入条件;支持公务机机队具备一定规模、人员资质管理严格、运营管理规范、安全记录良好的通用航空企业依据市场规则,在行业内实施联合、兼并、重组,形成骨干示范企业。鼓励企业按照市场规则,加强合作,提高保障服务资源的使用效率,提升公务航空专业服务水平。

(四)实施分类运行管理。依据公务机运行特点及使用机型,进一步明确《小型航空器商业运输运营人运行合格审定规则》(CCAR135部)、《一般运行和审定规则》(CCAR91部)适用于公务航空运行的条款;明确对公务机运营者运行合格审定和持续监督检查的标准,区分公务飞行与航空运输飞行所适用的规章条款,避免混用、套用。参照《特殊机场的分类标准和运行要求》(AC-121-2009-17R1)等民航规章标准,研究制定公务机在特殊机场的安全运行标准,提高特殊机场公务飞行安全运行水平。鼓励公务机运营者适时引入国际公务航空安全运行标准(IS-BAO),加强安全运行管理。

(五)合理界定安保责任。根据公务航空的运行特点,按照权责统一的原则,公务机运营者负责机上乘客及托运行李、配餐及机供品的安全保卫工作,并承担相应责任。公务机运营者按照现行安全保卫规定,可与机场管理机构签订协议,委托其组织开展安全

检查,明确安全责任。

二、加强监督,维护运行秩序

(六)加强市场监管工作。民航通用航空行业管理部门要加强对从事公务包机飞行、公务机代管飞行业务的通用航空企业开展经营许可条件的持续性符合检查工作,使其在购置航空器自有资金额度、专业人员资质、航空器、基地机场、组织机构、管理制度、手册等方面持续符合规章要求,依法合规运行。从事公务包机飞行、公务机代管飞行业务的通用航空企业应履行责任保险的投保义务,机上乘客人身意外保险金额应不低于《国内航空承运人赔偿责任限额规定》的标准;制定公务机乘客服务投诉处理办法,维护乘客合法权益。

(七)加强运行信息通报。完善国外(境外)公务机在我国境内运行的预申报制度,加强公务机预先飞行计划管理工作;建立民航行业管理部门、空中交通管制单位、民用机场管理机构间的公务航空运行信息通报机制。

(八)规范公务航空代理活动。加强为国外(境外)公务机在我国境内运行提供航行代理服务的企业、单位(以下简称代理人)的管理,明确代理人相关专业资质要求,建立信用考评机制,完善相关信息库。代理人应按照《民航预先飞行计划管理办法》的要求,提交国外(境外)来华公务飞行的相关申报资料,确保材料真实、准确,并承担相应法律责任。

三、创造公务飞行良好外部环境

(九)改进公务机引进管理方式。民航地区管理局应依据《引进通用航空器管理暂行办法》，制定具体的实施细则和程序，落实引进喷气公务机管理的职责分工，加强对引进大型喷气公务机的审核、引进其它喷气公务机的核准工作，提高行政效率。

(十)规范机场保障和空管服务收费。民用机场管理机构应严格执行《民用机场收费改革实施方案》的规定，接受民航行业管理部门的监督检查。对该方案中未明确的公务航空保障服务项目，机场管理机构要研究制定合理的费用标准，并向公务机运营者公布。根据国家发改委、财政部关于民航系统行政事业性收费标准的有关文件精神，研究调整国外(境外)公务机在我国境内飞行的空管服务收费标准，取消不符合国际惯例的收费项目。

(十一)规范飞行计划审批。按照《民用航空预先飞行计划管理办法》和《关于外国航空器临时进出我国领空审批办法》等规定，细化、完善公务飞行计划审批管理办法，明确报送材料要求，简化审批程序，缩短审批时限；根据现行空管管理规定，在审批国外(境外)公务机进、出我国国境飞行计划时，明确自入境至离境期间在中国境内飞行的航段数量。

(十二)统筹时刻资源保障。区分运输机场繁忙程度，统筹安排航空运输与公务航空，国内与国外(境外)来华公务飞行时刻资源；运输机场应充分利用航空运输公司航线航班所分配未使用且已交回时刻，优先保障公务飞行使用。在繁忙协调时段，北京首都国际机场国外(境外)公务飞行起降总量每天保证不少于 15 个

(含),上海虹桥和上海浦东机场均保证不少于 10 个(含)。在北京、上海、广州、深圳等繁忙运输机场,同一架公务机一天内不能占用同一个机场的 2 个繁忙协调时段时刻。对执行紧急、重要政务和医疗救助任务的公务飞行,应保障其所需时刻资源。

(十三)改进空勤登机证管理。根据部分型号公务机随机机务人员的配置需要,适当增加随机机务人员空勤登机证的发放数量。公务机运营者要严格证件管理,按规定收回本单位离职人员的空勤登机证,履行报备手续。

四、完善保障设施,提升服务水平

(十四)推进机场设施建设。在全国通用机场建设过程中统筹考虑公务航空发展需求,建设一批适度超前、具有公务机保障服务能力的通用机场;支持社会力量依据市场需求,投资兴建具备公务机保障服务能力的通用机场;积极协调国家有关部门,降低通用机场建设审批层级,简化审批程序。抓紧落实《通用机场建设规范》,细化公务航空地面保障设施的建设标准。新建及改扩建的运输机场应统筹考虑设置公务飞行功能区域。

(十五)完善地面保障服务设施。在公务飞行活动频繁的运输机场,机场管理机构应在产权明晰的前提下,支持公务机运营者以及其它企业投资兴建机库、候机楼等服务公务航空的地面保障设施。鼓励社会力量依据市场需求,投资设立固定基地运营者(FBO)。研究制定 FBO 运营规范,明确服务标准,为公务机乘客提供个性化服务。

(十六)统筹现有保障资源。公务飞行活动频繁的运输机场应建立公务机地面保障协调机制,统筹协调空管保障、航油供应、飞机停放等服务;公务飞行活动频繁且具备充足场地条件的运输机场,要大力推进单独设置的公务航空功能区域建设;暂不具备条件的运输机场可利用现有“两舱旅客”休息设施和通道提供服务。

(十七)协调促进联检服务。国际公务飞行活动频繁的运输机场的管理机构应积极协调海关、边防、检疫等联检单位,遵循国际惯例,划设公务机乘客联检区域,规范通行流程,提高验放效率。

五、加强领导,抓好贯彻落实

(十八)加强对公务航空管理和保障工作的组织领导,将相关工作纳入民航局和民航地区管理局航空运输(通用航空)委员会的议事内容,明确任务分工,完善具体措施,切实促进公务航空持续、安全、健康发展。