



信息通告

中国民用航空局运输司

编 号 IB-TR-2017-02

下发日期:2017年2月22日

关于通用航空管理“意见箱” 的答复(第2期)

关于通用航空管理“意见箱”的答复(第2期)

为落实国办《指导意见》及通航领导小组第二次会议精神,真情服务行业,我局在“通用航空管理系统”(<http://ga.caac.gov.cn>) 设置了“意见箱”,面向行业征集意见,主要包括以下3各方面的咨询、意见或建议:

1. 涉及通用航空“过度监管”或套用运输航空规章进行管理的问题;
2. 涉及通用航空管理规章及配套文件在各地执行过程中存在的规范、不统一、甚至出现偏离的问题;
3. 针对局方在通航审批、监管等行政行为方面存在质疑的问题。

第二期(2016年12月1日-2017年1月23日)征集意见23条,经民航局通用航空工作领导小组各成员单位研究确认,现予答复。

附件:通用航空管理“意见箱”的答复(第2期)

序号	问题	答复
1	小飞机载客和载货是否应一并考虑？	我局近期已在修改《通用航空经营许可管理规定》，已考虑将小型飞机载货类一并纳入通用航空许可范畴。
2	给通航增加的硬性人员资质培训要求增加了，如安全管理培训要求正副职取证及每年复训；通航法规培训和年度复训扩散到通航所有高管；关键是只授权干院培训。	1. 培训要求是为提升行业安全水平，安全是通航企业生存发展的前提和基础。我国通用航空基础薄弱，近年来在利好政策的引导下发展迅速，企业数量快速增加，但企业中具有通用航空从业经验、了解通用航空相关规定、运行特点的高级管理人员不足，因企业安全运行能力不足造成的事故相对较多，易对地面第三人及建筑等造成损害。《侵权责任法》已将通用航空纳入“高度危险责任”范畴。鉴此，根据《民航法》《安全生产法》《侵权责任法》等法律规定，民航局在指定行业准入规章《通用航空经营许可管理规定》中明确要求“企业高级管理人员应当完成通用航空法规标准培训”； 2. 培训主体可为通用航空行业管理部门、具备合法办学资质的院校所、其他社会组织。 为便于行业掌握各类培训信息，我局将在“通用航空管理系统”（http://ga.caac.gov.cn）培训信息栏目发布主要培训机构的相关信息。
3	通航人员是否必须全员完成危险品培训及复训？	民航局对通航人员的危险品培训及复训无硬性要求。
4	日常监察中监察员提及的上岗人员资质培训如安检员、消防员、加油员上岗培训去哪儿培训？谁有资格发证？是否有必要发证？	1. 目前民航局公安局尚未对通用航空的安检工作做出要求。正在制定的通用航空安保指导意见中，对通用航空的安保查验工作提出了原则性要求，但并不包括对安保查验员的资质要求； 2. 民航局对于加油员、消防员等上岗人员的均无硬性的资质要求。
5	局方应明文要求除干线枢纽机场外，省会及以下支线机场不得拒绝接收通航飞机。	在当前政策环境下不宜通过行政手段进行强制要求，但可通过机场加强基础设施建设、调整机场收费政策、以及改进运行监管等措施进一步引导和鼓励支线机场充分发挥公共基础设施作用，减少接收通航飞机的各项负担，支持通航发展。
6	在通航管理系统平台开辟对通航乱收费投诉窗口，并为企业保密。	“通用航空管理系统”平台的“意见箱”可实现通航乱收费投诉窗口的功能，民航局将考虑把相关工作纳入机场收费检查计划中。

“通用航空管理系统”意见箱处理及答复情况（第2期）

20161201-20170123

序号	问题	答复
7	出台支线机场保障通航飞行补贴与奖励机制。	补贴或奖励应以支线机场保障通航飞行生产量为依据，但目前缺乏相关生产量有力、权威的统计数据支撑，难以确保补贴准确，因此暂不采纳，待相关信息统计制度完善后，可做进一步研究。
8	公司在运行中安排随机机务从事跟机放行是保障飞机适航和安全保卫的重要手段，因此公司根据运行航空器类别和运行地区的需要，选派现实表现良好和业务素质过硬的同志按民航局2011年66号文件《关于印发中国民航空勤登机证管理规定的通知》要求按程序递交材料申请办理空勤证。 但公司在申办过程中存在以下难点： 1. 关于要求提供的背景调查文字体现苛刻，因为员工户口不同，所属管辖派出所的受理背景调查处理程序不同，具体华北管理局要求的背景调查字样“我辖区居住期间未因危害国家安全罪受过刑事处罚，非国家禁止组织的骨干分子或正在参加其活动。”在居委会，村委会，派出所等办事机构都表示无义务按民航要求的字样给员工开具，员工往复几次处理，这个过程既造成了员工的奔波之苦，又增加了公司运行成本。感觉此规定呆板，是一种不考虑实际操作可能性，推诿责任的表现。感觉类似克强总理在2015年批驳的典型案列。我们知道背景调查是空防“内纯”的重要手段，但是否可以采取一些既能保证质量又具备可操作性的手段？ 2. 根据规定要求，如果材料合格最多30个工作日，空勤证办理完毕，但我公司得到的答复是机务空勤证受理后半年才能拿到，这种时间跨度严重影响公司工作的正常开展。望局方有关部门切实从通航企业安全健康发展需要，制定操作性强的政策审批程序。 最后感谢民航局提供这样个平台，使公司能够有渠道反馈意见。	1. 根据现行《民用航空背景调查规定》对空勤人员“配偶、父母（或直接抚养人）非国家禁止组织的骨干分子或正在参与其活动”的背景要求，原来需要属地公安机关出具相关证明，后根据实际放宽到由被调查人所在的街道办、居委会等部门也可出具。因目前国家层面尚无信息库可以直接调阅有关情况，只能依靠地方公安机关或基层政府部门。目前我局正在修订新的民航背景调查规定，将对这一情况进行考虑； 2. 关于空勤登机证办理时限问题，《中国民航空勤登机证管理规定》第十五条规定：批准、制作单位应当在10个工作日内对申办证件材料进行初审，申办材料不符合要求的应当一次告知申办单位补充要求，符合要求的，应当在初审后20个工作日内完成证件的批准、制作工作。
9	飞标司的云执照APP做得非常好！但这只是用来监管飞行员的，没有考虑到为飞行员尤其是通航飞行员服务。 https://skyvector.com/search/site/KGIF这是美国的飞行服务网站之一。民航局空管局信息中心完全可以提供类似资源，让每一个中国持照飞行员能直接从权威的移动终端获得航行通告，航行情报，机场资料，气象情报乃至计划申报，让苦难挣扎的通航企业真正解脱出来，将精力放到安全管控和市场开拓当中去。	通过移动终端获取航行通告、航空情报、机场资料，目前受国家保密规定限制，无法实现；气象情报技术上可行，目前我们已经实现了大部分气象资料实时共享，可通过移动终端提供气象情报，但由于需求不同，单一终端无法提供覆盖通航所有需求的产品；飞行计划申报和审批过程中会涉及航路航线、空域和机场资料等涉密信息，现阶段不宜通过外网进行飞行计划申请和批复，建议在国家相关保密法规对此限制明确开放后，逐步研究开展此项工作。

“通用航空管理系统”意见箱处理及答复情况（第2期）

20161201-20170123

序号	问题	答复
10	本世纪初，CAAC取消飞翻执照，放宽行业限制的大背景，是航线运输用的机型已作为中国民航的主力服役多年，各方面的中文翻译已经成熟，而当时通航尚未达到现在的发展状态。 目前，各公司在运营之初外包翻译的宗旨是压缩翻译成本，外包无论是人员翻译和机器翻译的中文手册，其质量都难以一次通过，需要在有限的时间内打回重改。行业内同机型手册之间存在照抄关系，因此有问题的翻译随着版本的相互传播遍地开花，各公司重复投入飞翻人力，对同样的错误进行重复的勘误。同时，局方监察员需要一两个人去审查运营人的全套手册，工作量和人手的比例关系决定了局方不能对翻译质量进行事无巨细的把关。至于通航企业间能否在手册翻译上直接合作，由于这些企业本身属于有一定实力采用全中文手册，又用相同机型，互相之间是非常直接的有一定规模的航企之间的市场竞争关系，所以飞翻之间往往难以直接合作进行相同机型的校对、勘误。 建议行业内协助通航企业，对承接外包手册翻译的公司资质进行抽样抽查、评分并公告；建议翻译公司建立合伙人制度，明确人工翻译的责任人。	建议采取企业间合作的方式解决问题，目前不宜增设职业资格及人员资质类行政许可。
11	飞标部门多次表示飞机有了三证就能开展私用飞行，但是多家公司反映在向华东空管局申报预先飞行计划时必须让企业提供经营许可证、运行合格证和运行规范方可受理，这就使筹建中通航企业的调机、机组训练飞行无法开展，飞机也需要定期飞行才能保持良好的工作状态（东西都是放坏的，很少是用坏的），华北、中南管调就无此项要求，事实上民航总调也无此要求，请协调华东空管局改变工作方法，与上级单位保持一致，可仅凭三证申请私用飞行。	1. 飞机“三证”是指国籍登记证、适航证和机载无线电台执照，民用航空器具备三证仅是实施飞行活动的必要条件，而非充分条件； 2. 自去年6月1日生效的《通用航空经营许可管理规定》（CCAR290部），已取消通用航空企业筹建环节； 3. 对于私用飞行，后续我们将结合《民用航空预先飞行计划管理办法》的修订工作，进一步明确其适用范围、申请条件、计划受理及审批程序等要求，同时本着“简化程序，方便办理，提高行政管理效率”的原则，以低空空域改革为契机，进一步完善通用航空管理的法规体系。
12	请飞标部门明确91部通航企业所需要的人员资质，现在各种资质太复杂，又是安全管理资质，又是通航法规培训结业证，然后是加油员资格证、安检员资格证、保安从业资格证、医师资格证等等林林总总的证件资质要求让人眼花缭乱，各监管局要求还都不一样，请飞标司明确91部通航企业所需具备的人员资质，并要求各监管局在做91部运行合格审定的时候保持同样的标准，禁止私自加码。	CCAR91部未要求运营人具备问题中所列人员资质。

“通用航空管理系统”意见箱处理及答复情况（第2期）

20161201-20170123

序号	问题	答复
13	绝大多数已建和新建支线机场，耗费十几亿，停机位仅设置2-4个，根本没有考虑通航机位的问题，也常常成为拒绝接收通航飞机的理由。恳请局方领导考虑。	采纳意见，我局在机场总体规划审查工作中以及在新建、改扩建支线机场项目立项、可研审查阶段将充分考虑通用航空运行需求，要求建设单位适当增加停机位以及其他通航服务设施。
14	aopa说在没有他的证就算黑飞，还有诸多混淆视听的说法，大家都心知肚明，该管管了，飞标司的好经，让aopa给唱歪了。	请参看民航局飞行标准司发布的无人机驾驶员管理规定（AC-61-20）。
15	2017年后取得执照的飞行员必须考汉语四六级，此项规定缺乏合理性，其实只要完成了任何一项实践考试，就已经证明了此人具备使用汉语通信和交流的能力，再让去参加汉语考试是对社会资源的浪费（参考FAA实践考试通过后自动就有ENGLISH PROFICIENT的签注，无须再去参加英语考试），而且现在的年轻人普通话说不好的有几个？请飞标部门酌情考虑放宽对此规定的偏离或豁免要求，避免出现通航飞行员在国内通航机场飞行时不得不说不说英文的尴尬局面。	此项考试结合了汉语和航空专业通话知识，不宜豁免或偏离。
16	第91.419条 水面上空运行旋翼机附加应急和救生设备 问题1：水面运行有没有具体的定义？ 问题2：A类性能旋翼机概念中：旋翼机要按照CCAR29部审定，而我公司旋翼机是按照CCAR27部审定的，但是满足：“并且可以在关键发动机失效的情况下进行预订的起飞和着陆运行，即如果发动机失效发生，可以确保足够的指定高度范围和足够的性能来继续安全飞行。”是不是仍然不能界定为A类性能旋翼机，只能定义为B级性能旋翼机？	1. “水面上空”已属于陈述，不存在歧义，不需要定义； 2. 只能属于B级性能旋翼机。
17	第135.193条 陆上航空器跨水运行的性能要求： 在下列情况下，陆上航空器可以实施跨水载客运行：（a）当发动机失效时，航空器能从运行的高度到达陆上。（b）在起飞或者着陆过程中不可避免飞越水面。（c）对于多发航空器，其运行重量允许该航空器在临界发动机不工作的情况下，能在离地（水面）高度300米（1000英尺）上以至少0.25米/秒（50英尺/分钟）的速率爬升。（d）对于旋翼机，装有浮筒装置。 问题1：以上有单独指出旋翼机的条款是否必须遵守？还是a-d款满足其一即可？ 问题2：有没有跨水运行的具体定义？	1. a-d款满足其一即可，其中(b)款中的“起飞或者着陆过程”特指飞行的起飞和着陆（不含进近）阶段，(b)款外的其他情况需满足其他条件方可实施跨水载客运行； 2. 跨水运行，跨越水面的运行，不需要具体定义。

“通用航空管理系统”意见箱处理及答复情况（第2期）

20161201-20170123

序号	问题	答复
18	CCAR290部：第一章第六条修订意见将原来的甲乙丙丁取消改成“载客、作业、培训”，每项类别后分别有具体的项目，但是诸如“飞行体验”等一些经营项目未列出的飞行活动企业能否经营？“空中游览”如何在此经营项目中体现？载客在实际运行中有按照CCAR-91部或者CCAR-135部法规，A到A，A到B的要求均有差异。可否将经营项目的划分与具体运行所需遵守的规章一致。	1. 前期已面向行业征求意见，暂未收到开展“飞行体验”类经营项目的需求，下一步我们将面向社会征集意见，如确有需求，我局将积极考虑扩充经营项目； 2. 我局在此轮修订过程中，已考虑将经营项目划分与具体运行标准对应，以增强经济管理与安全运行管理之间的协同性。
19	CCAR290部：第二章第八条“（三）购买或租赁不少于两架民用航空器，航空器应当在中华人民共和国登记，符合适航标准；”这里允许租赁两架航空器，但是要求航空器变更国籍证，而国籍证上写明“此证仅证明该航空器已在中华人民共和国登记，不作他用”，且国籍证上标明的是该航空器的所有人。租赁航空器仅是部分占有权的改变，而非所有权变更。	根据CCAR-45，航空器发生占有人或所有人变更时，均需要申请国籍登记证变更。租赁航空器属于占有人变更，需要申请国籍登记证变更。
20	CCAR290部：第二章第八条“（六）企业高级管理人员应当完成通用航空法规标准培训，主管飞行、作业质量的负责人还应当在最近六年内具有累计三年以上相关专业领域工作经验；”这里要求企业高级管理人员应当完成通用航空法规的标准培训，这类知识的学习不应该强加给企业用完成培训取得证书来获取从业资格。	请参见第2条意见答复。
21	CCAR290部：第二章第八条“（七）有满足民用航空器运行要求的基地机场（起降场地）及相应的基础设施；”这里对于直升机来说，何为满足航空器运行要求的界定标准？具体执行此规章的处室需要机场处在申请基地机场上签订意见，但是机场处对于不取证的机场不出具相应的批示，到最后还是需要和有证的机场签订保障协议。	已协调解决并予以明确：如企业作业航空器是直升机或运动类航空器等，对起降场地没有跑道长度、硬度等特殊要求，那么各管理局通航处在受理企业申请经营许可时，无需机场管理部门出具意见，只需核对经营管理手册中起降场地的条件符合飞机使用手册的要求即可。
22	CCAR290部：第二章第十条“（六）航空器喷涂方案批准文件以及喷涂后的航空器照片；”新筹建的通用航空企业如果两架航空器均是租赁来的，修改喷涂方案可否在适航审定中心简化流程。	根据CCAR-45，航空器变更后，需要将喷涂方案重新提供给民航局备案。目前备案是递交给民航局适航司。适航司在服务大厅有席位，可以接收快递。联系电话：64091289/64091290
23	现有《通用航空经营许可管理规定》第十二条第九款规定，取得筹建许可的申请人应制订《航空安全管理手册》等5类文件和手册，拟修订的规章对此条也没有变化。建议通过发布AC等方式，明确《航空安全管理手册》等5类文件手册的内容要求和相关标准。同时，部分手册认可是否划入运行合格审定工作，或直接取消部分手册？	我局已考虑明确安全管理手册的内容要求和标准。目前我局正开展经营许可与运行许可联合审定试点工作，为未来实现双证合一创造条件，届时也将整合相关手册要求。