



信息通告

中国民用航空局运输司

编 号:IB-TR-2018-03

下发日期:2018年3月26日

通用航空管理“意见箱” 的答复(第8期)

通用航空管理“意见箱”的答复(第8期)

为真情服务行业,我局在“通用航空管理系统”(<http://ga.caac.gov.cn>) 设置了“意见箱”,面向行业征集以下3方面的咨询、意见或建议:

1. 涉及套用运输航空规章“过度监管”的问题;
2. 涉及规章执行不规范、不统一的问题;
3. 对局方审批、监管行为存在质疑的问题。

本期(2018年1月1日-2018年2月28日)征集意见28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:意见答复汇总表(第8期)

附件

意见答复汇总表（第8期）

序号	具体内容	反馈口径
1	<p>我公司偶尔会有为飞机到岸组装的业务（非25部审定飞机），组装完成后需要特许飞行，在完成特许飞行时涉及到飞行员资格的问题，因为飞机并未加入《运行规范》以及取得相应的适航证件，所以对于完成特许飞行的飞行员资格要求有如下疑问，麻烦您帮忙解答：</p> <p>1. 对于开展到岸组装试飞的飞行员，是否具有相应飞机的型别或等级并经过此机型的改装就可以，不论是国内还是国外的只要满足前面所述要求即可。</p> <p>2. 如果不是第1条所述，局方对到岸组装的飞行员资格有具体要求，请问能否告知文件名称以便去查找学习。</p>	<p>飞行员应持有相应航空器类别、级别和型别（如适用）的驾驶员执照。</p>
2	<p>1. 附件是2017-05号文《关于下发通航维修法规要求释义和改进监管方式要求的通知》，其中“二、具体说明——（一）通航维修相关法规要求的释义——2. 航空器及部件的维修实施要求——第2段最后一句话关于085表填写“，有如下疑问：</p> <p>按照43部要求，085表只有以下几种人可以填写（维修单位授权放行人员、局方监察员、委任代表），但2017-05号文发布后我公司有许多人理解为局方发此文除了释义还要要进一步简化流程的可能，所有有这样一种理解，即：除以上所述3种人员可以签署085表以外，其它人员也可以签署085，例：运营人授权的放行人员（运营人没有145维修单位资格），按照这种理解就意味着085表基本只要是放行人员都可以签署，所以想跟贵司确认下，签署085表人员范围是否有变。</p>	<p>CCAR43.13条“维修和改装后批准恢复使用”明确规定了可以签署085表的人员类型。民航发〔2017〕5号提到需填写085表的情况是指除重要修理改装外，持照人员可按照CCAR43.13的要求对航空器/部件进行批准恢复使用，并未扩展AAC-085表签署人员的范围。</p>
3	<p>AP-135-2《小型航空器实施135运行的简化程序》中a、b、c三类运行是否需要配备航空安全员/安保人员？超过19座的135运行，是否需要配备航空安全员/安保人员？如需要，安保人员需要具备和121一样的资质吗？</p>	<p>《通用航空安全保卫规则》未要求航空器运营人配备航空安全员。</p>
4	<p>关于CCAR-91部及CCAR-135部通用航空公司各类手册规范性的相关要求？</p> <p>CCAR-91部、CCAR-135部公司有哪些类手册必须是经局方批准？哪些是认可？例如飞机载重平衡程序是否需要局方批准？</p> <p>关于运行飞行类手册经局方审批的，公司方签批的权限一定是总经理签批，还是运行副总签批即可？</p>	<p>局方不对通航公司各类手册进行批准，仅审核相关规章要求的手册中有关内容；对于手册，企业负责人签批即可。</p>

序号	具体内容	反馈口径
5	<p>主题：91部体检合格证换发121部体检合格证，能否在限制91部安全飞行时间（或者限制高性能飞机时:1500小时）或者飞行年限（安全运行5年）的情况下，不经过招飞初检而是同样和121现役飞行员一样使用67部一类标准？</p> <p>理由1：招飞初检的目的是基于飞行安全和社会权益。91部使用的67部标准和121现役的标准是一样的，经过一定时间的实际安全飞行表明保障飞行安全是可控的；91部飞行人员入口条件确实比初检条件底，但是在运行一定时间后，也算是做出了贡献经历了磨难，对飞行员个体的成长也是需要有一个出口的。</p> <p>2：就实际情况而言，对于一个在通航飞行10余年以后，年龄在3，40岁的人，确实很难严格通过招飞初检标准。即使121现役的3.40岁的飞行人员再经历一次初检，合格率不知道有没有科学数据支持？</p> <p>3：现代航空运输已经不可同日而语，希望局方在筛选飞行员时考虑更多的是知识技能，广开飞行员来源渠道而不是通过体检标准限制已经安全飞行数千小时的人员。</p> <p>4：现在局方已经放开91部到135部，不经过初检的程序，感谢局方的真诚工作。希望下一步可以在有条件的情况下，推广至121部。</p>	<p>感谢您的建议。前期我局出台政策，参加CCAR-135部运行无需参加招飞体检鉴定，促进通航发展。另外，我们在2017年对招飞体检标准进行了调整，降低了部分标准。对于CCAR-121部运行的驾驶员，因其安全要求，目前仍需要完成完整招飞体检鉴定。对您的建议我们将认真研究。</p>
6	<p>近期出台了基于民航局“放管结合、以放为主”促进通航发展方针的优惠政策，确实给通航减负提效了，而按照最近的飞标司文件，民航发[2017]5号文件中（二）监管方式改进里面2、3、4和5提到了地区管理局在各种检查和审查，执行监管过程中只需要进行文审（和背书），而不需要进行现场检查，这可以说对监管方和被监管方都是减负提效的好政策，相信大家都真心拥护的。不过这里还涉及到一个问题没有被提及，就是监管方减负了，不需要到现场去了，那是否会考虑在这过程中所产生的各种审查费用，检查费用也会有所变动呢？如果这块也可以给广大运营单位减负，我相信也是可以促进通航发展的，谢谢！</p>	<p>对于《关于下发通航维修法规要求释义和改进监管方式要求的通知》（民航发〔2017〕5号）简化了CCAR-91部、CCAR-135部运行航空器的适航性检查要求；对此，已经在考虑制定相关费用变更的文件，对于局方未实施现场检查的情况，对应的收费标准将会变更。</p>
7	<p>规章说明：第91.307条 要求的维修（d）款应答机的测试和检查</p> <p>具体意见：通航飞机应答机每24个月拆下送检，没有必要。因为飞机在日常飞行时使用ATC设备，只要没有故障，地面雷达能够识别，能够说明该系统工作正常。</p> <p>建议：能否取消该检查要求，改为通电测试即可，此项举措也可节约企业维修成本。</p>	<p>2018年我局拟修订CCAR-91部，将此建议作为修订参考意见。</p>

序号	具体内容	反馈口径
8	<p>规章说明：第91.307条要求的维修（c）款第（1）条高度表的测试和检查 具体意见：CCAR43附录B中（b）款第（1）条，各项性能测试应当在仪表受到振动的状况下进行或者按民航总局规定的方式进行；大多数通航公司没有振动测试仪器，需要每24个月拆下离位送到CCAR145部件修理单位测试，很不方便。另外通航飞机全部可以目视飞行，可以不依赖大气数据高度着陆。 建议：能否取消CCAR43部附录B振动测试要求，或明确局方规定的其他在位测试方式。这样就可以利用动静压测试设备对飞机进行在位测试，以减少拆装和运输，节约成本。</p>	2018年我局拟修订CCAR-91部，将此建议作为修订参考意见。
9	<p>规章条款：第91.171条 按仪表飞行规则运行对甚高频全向信标设备的检查（a）款第（2）条 意见描述：通航大多机场没有VOR台，飞机停放超过30天需要重新测试，常常没有办法执行。由于现代通航飞机导航非常先进，例如配备了GPS，可以不依赖VOR飞行，此条内容实行起来较为困难，能否取消30天的检查要求？</p>	2018年我局拟修订CCAR-91部，将此建议作为修订参考意见。
10	<p>领导您好，想咨询一个关于航空器放行的问题： CCAR-135.435条（a）款规定，“合格证持有人在每次完成维修工作和对任何缺陷、故障进行处理后，在符合本条（b）款的要求后由合格证持有人授权的维修放行人员在航空器飞行记录本上签署航空器放行。” 那么合格证持有人委托145部维修单位执行的航空器定检，由维修单位完成维修放行后，运营人是否还需要实施航空器放行签署。 结合一个例子： ××维修公司给××航空公司做了C1检，并签署了定检放行证书，在航空公司的飞行记录本上将定检的情况进行了记录，放行了维修工作。 （1）航空公司根据定检放行证书对保留故障和缺陷进行控制，是否还需要依照135.435条签署航空器放行？ （2）91.315条航空器批准恢复使用和121.379条飞机放行中都有类似条款，操作方式都是一致的？ （3）若航空公司的MP中不要求做航前，定检出场后，是否由航空公司的机长完成检查就可以飞了，无需再签署任何维修记录？</p>	CCAR135.435规定了是由合格证持有人授权的放行人员在飞行记录本上签署航空器放行。所举事例已经由运营人委托的维修单位签署了放行工作，并完成了飞行记录本签署，意味着之前运营人已经对相关人员进行授权进行放行工作，这种情况视为满足CCAR-135.435(a)款要求。

序号	具体内容	反馈口径
11	<p>民航局领导好，根据AC-91-FS-2017-33R1《空中游览》征求意见稿，第7.5条（a）款内容“持有限用类特殊适航证的飞机不得用于空中游览和体验飞行”，但公司运行的阿若拉SA60L型飞机持有限用类特殊适航证，可用于体验飞行，理由详见附件。望领导考虑，给予批准。</p>	<p>此类机型可以用于体验飞行，请参见正式颁布的AC-91-33R1。</p>
12	<p>尊敬的民航局通用航空工作领导小组成员们，你们好！我们是正在积极准备135部经营及运营许可的通航公司，现在我们正在理顺各系统需要配备的资源。此次来信想咨询135部关于维修管理外委事宜。我们都知道，121部的规章L章节第365、366、371条就明确了维修工程技术管理、维修生产计划、质量控制、培训管理等维修系统可以外委。91部的维修管理外委刚推出，参见民航飞发【2017】2号文，关于印发CCAR-91部航空器运营人实施维修管理工作外委的相关要求的通知，里面就提到可以让承接方编写《维修管理服务手册》的形式执行维修管理外委。而135部的规章J章节就没有提到维修管理外委。在我们刚学习的民航飞发【2017】5号文，关于下发通航维修法规要求释义和改进监管方式要求的通知，其中二、具体说明，（一）通航维修相关法规要求释义，第3条，航空运营人维修人员及相关资源配备要求中提到CCAR-91或CCAR-135部运营人可根据自身需求、机队规模、机型特点来决定维修人员的资质和配备，以及保障运行安全和维修质量所需的各项资源配备，局方不做具体要求。按照释义理解，这相当于135部也是可以通过外委的方式满足实施维修工作的要求。在具体执行层面，135部的维修管理工作也应该可以跟121部一样，可以通过维修责任人落实飞机适航性责任并以协议外委的方式来满足维修各系统的要求。我们这样操作是否满足民航飞发【2017】5号文要求？</p>	<p>对于CCAR-121运营人，目前工程外委的实施范围仅限于同一集团范围内；CCAR-91运营人也可以按照民航飞发〔2017〕2号要求，实施维修管理工作外委。CCAR-135.415及417条，也允许通过协议委托的形式将部分维修管理工作外委实施。适用于CCAR-135运营人的维修管理外委文件正在制定中。</p>
13	<p>请问135部通航公司的《运行手册》和其他需要局方批准的相关手册（例如：《训练大纲》、《航空器检查大纲》、《维修系统培训大纲》、《维修工程管理手册》、《最低设备清单》）等，有没有规章依据需要写总经理声明，并需要总经理的亲笔签名？</p>	<p>CCAR-135并未对《航空器检查大纲》、《维修系统培训大纲》的具体格式进行明确要求。但135.421规定合格证持有人的维修工程管理手册应至少包括维修主管签署的符合性声明。请参见第135.9条。</p>

序号	具体内容	反馈口径
14	取消通航人员流动限制，解决通航企业之间飞行人员流动管理过严问题。原单位开具解除劳动证明，但转执照关系需要原单位盖章，原单位就是不给盖章怎么办，体检关系变更也不给盖章怎么办。体检过期要去体检原单位不给提交申请。遇到这些问题怎么处理，执照是个人的，体检也是个人的，建议在云执照上增加申请栏。	通航飞行人员只要出示与企业签订的固定期限劳动合同即可转换执照关系，局方无其他附加要求。
15	民航局于近期下发了《关于开放航空器驾驶员电子执照新功能的通知》（局发明电【2017】3449号文件），该文件提出了云执照的新功能，涵盖了新的工作程序。但该文件内容显示主要针对的是121公司和141航校，并没有明确针对91通航公司的具体要求。通航公司未来如何行使云执照新功能，如何应对文件中提到的申报、审批、管理的新变化，通航公司都还比较模糊，各方的意见和理解也不太一致。建议局方尽快组织对该文件的宣贯答疑。尤其要进一步明确文件中“自2018年1月1日起，原《中国民航飞行经历记录本》停止使用”要求是否涵盖通航？后续局方是否还会针对91通航下发类似具体的执行文件？在云执照新功能启用后，飞行经历时间全部由飞行员填写，公司无管理后台权限进行监控。通航公司应如何去核对飞行员飞行小时的真实性？	局发明电【2017】3449号文件中除明确针对121公司和141航校的要求外，其他内容适合所有通航，飞标司已于2018年2月完成全国范围内的云执照使用功能的宣贯，包括通航公司。云执照新功能启用后，通航公司可以通过91部审定监察系统核对本公司飞行员飞行时间。
16	您好，我想咨询一下飞行员执照关系变更。我的执照关系想从华东局转至华北局，了解一下具体步骤。	飞行员仅需要向华北局出示与新公司签订的固定期限劳动合同即可变更执照关系。
17	云执照如何更改手机号码？需要什么程序？	由飞行员所在的通航公司在91部审定监察系统中更改其手机号码。
18	AC-396-08-R1《事件样例》航空器损伤是指航空器（包括其部件和子系统）由于人为操纵或外部因素所导致的系统安全性或物理完整性缺陷。例如裂纹、断裂、变形、凹坑、刮痕、缺口、脱胶、分层、烧蚀等形式。航空器损伤虽然有定义，但是缺少损伤程度鉴定标准，建议细化航空器损伤程度鉴定标准和级别，明确需要填报的航空器损伤等级，建议单独制定通用航空事件样例标准。	航空器损伤程度低于航空器放行标准时，构成航空器受损。除此此外满足航空器损伤定义的均为航空器损伤。通航事件样例虽然没有单独制定，但在制定事件样例时已考虑到通航特点，并将仅适用于通航的样例单独列出。
19	请问局方领导，通用航空的飞机在运行中，对于不影响航空器适航性，以及不低于航空器放行标准的轻微损伤（刮蹭），是否需要按照AC-396-08-R1《事件样例》非紧急事件航空器运行第21条的定义填报事件信息？	通用航空飞机运行中发生的航空器损伤事件需要填报事件信息。第21条只规定了雷击、电击、冰击、雹击、其他外来物撞击造成的航空器损伤。

序号	具体内容	反馈口径
20	局方确立了“放管结合、以放为主”的通航安全发展思路，但也提出要重点加强对载人、经营类通航的行业安全监管。请问局方领导对载人、经营类通航的安全监管的依据、标准什么？是否也是按121部运输航空的载客经营监管标准进行安全监管？因为通用航空的载客经营与运输航空的载客经营在运行种类和旅客数量上有很大的区别，建议局方建立区别于121部运输航空的通用航空行业安全监管标准。	对载客、经营类通航监管的法律依据是《中华人民共和国民用航空法》第十章，规章依据是CCAR-43、91、135部的有关内容。当前民航局相关司局正在推进规章之间交叉条款的梳理和修改工作，把通航监管的相关规定从现有规章体系中剥离出来，区分经营、载客，建立更加符合通航发展规律和特点的规章标准体系。
21	请问局方领导，通用航空事故征候有没有分类？有没有通用航空一般事故征候这个说法？有的话定义是什么？	通用航空事故征候没有严重和一般事故征候的分类。
22	我公司2017年10月23日中标中国气象科学研究院空中国王350增雨飞机托管服务项目。中国气象科学研究院对该国王350飞机拥有完全产权。请问我公司是否需要通过91部K章的审定？如果需要，因我公司已通过91部H章审定，并且在Y-12机型上已有多年增雨作业经历（均为合法运行），请问：从逻辑上讲，如果本次托管的航空器为Y-12机型的话，是不是我公司已完全具备通过91部K章补充审定的条件，审定只是一个手续而已？对于上述托管情形，航空器机徽应喷涂我公司机徽还是中国气象科学研究院LOGO？还是正常喷涂我公司机徽的前提下在其它位置可以喷涂中国气象科学研究院LOGO？另外，如何确定中国气象科学研究院只出航空器、我公司出机组并包揽全部相关服务（如飞行计划申请等）执行中国气象科学研究院人工增雨、气象科学实验飞行任务的运行性质？是私用飞行还是商用飞行？如果定性为私用飞行的话，参与运行的飞机驾驶员是否最低只需持有私照？我公司收取航空器代管服务费用，算不算取酬？在执行上述人工增雨、气象科学实验飞行任务以外，承运中国气象科学研究院员工（并非该次运行必需的机组成员，如一些领导）进行转场飞行，请问算不算载客运行？是否应按135部运行要求执行？谢谢！	<ol style="list-style-type: none"> 1. 需要91部K章补充合格审定； 2. 对于使用中国气象科学研究院的航空器实施研究院要求的人工增雨、承运中国气象科学研究院员工等飞行任务，属于91部K章运行，驾驶员应持有相应等级的商用驾驶员执照。 3. 湖南山河华翔通航有限公司作为航空器占有人或者所有人，根据民用航空规章《民用航空器国籍登记规定》(CCAR-45R1)第二十八条【民用航空器所有人或占有人的法定名称和标志，应当按下列规定在其每一航空器上标明】的规定，应将其机徽喷涂在航空器上。喷涂其他机构LOGO时，应当符合CCAR-45R1第二十七条【任何单位或者个人不得在民用航空器上喷涂、粘贴易与国籍标志和登记标志相混淆的图案、标记或者符号。未经民航局批准，不得在民用航空器上喷涂中华人民共和国国旗、民航总局局徽、“中国民航”字样或者广告】的规定。按照上述规定，民航局将对有关航空器喷涂方案进行审批。 4. 该经营项目为航空器代管，所述行为为商用飞行。
23	请问注册申请外籍飞行员确认函需要多长时间可以登录？目前还没有收到邮件确认，登录时显示用户名未生效，再注册时显示用户名已存在。	请联系电话010-64473576，核实具体问题后予以解决。
24	始终提示用户名密码错误（确保没错），登录不上去，已申请近2周	已解决。

序号	具体内容	反馈口径
25	通航公司在拿到了经营许可以后，并且有飞机三证，但还没有取得91部的运行合格证之前，是否可以开展公司内部飞行训练（非营利、非取酬飞行，非作业项目）？局方有哪些具体的规章或者文件来说明此事可以或者不可以？	可以开展与获取执照和等级无关的飞行训练；没有规章规定不可以。意见箱第一期答复（IB-TR-2016-01）第14项已对该问题进行明确。
26	注册完成后，已经过去一周，手机APP提示账户在审核，电脑版本一直在重复账号密码错误（在确保账号密码没有错误的情况下），始终无法登陆，因着急办理相关事项，烦请告知如何处理	已解决。
27	按照法规，起飞全重5.7吨以下飞机可以开展定期载客飞行服务，5.7吨以上飞机只能运行不定期包机。如果要开展定期服务，需要121资质。这样的飞机有不少，如国王350。目前企业遇到的情况很尴尬，利用这些飞机开展定期短途运输服务是违规，申请121资质民航局不受理。既然市场有需求，企业有要求，请问这个局该怎么破？	我局已启动相关工作的论证研究。
28	建议系统将《通用航空经营许可审核清单》与前面的《经营性通用航空登记资料列表》前后一致，且一一对应。	我局已在部分地区开展通用航空经营和运行许可联合审定试点，并试用联合审定清单，拟根据试点情况进一步优化清单，提高审批效率。