



# 信息通告

中国民用航空局运输司

---

编 号:IB-TR-2017-05

下发日期:2017年6月30日

## 关于通用航空管理 “意见箱”的答复(第4期)

---

## 关于通用航空管理“意见箱”的答复(第4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个方面的咨询、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。

本期(2017年3月13日-2017年5月31日)征集意见39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4期)

## 附件1

## 关于通用航空管理“意见箱”的答复（第4期）

序号	问题	答复
1	您好，我公司于2017年5月19日注册了系统账号，到5月26日还不能登陆，显示账号或者密码错误，另手机端可以登陆。烦请帮忙解决！	已于6月2日解决。
2	我公司于2016年3月22日从河北翔华通用航空有限责任公司购买了B-8142飞机，于2016年12月办理了变更民航局产权登记证（航空器国籍证），经民航局审查，8142飞机目前为河南省美邦通用航空有限公司是所有权人和占有人，公司经营许可于2017年5月得到批准，但是在咱们系统里填写航空器信息时候，显示8142飞机仍为河北翔华通用航空有限责任公司；咱们的通航管理系统并未和民航局的办理三证系统保持一致，另我们的8142飞机的产权应该以民航局国籍登记产权为准，还是以咱们通航管理系统里面显示的产权为准，建议完善通用航空系统，系统里面航空器信息一览注册号应和民航局系统保持一致，避免企业重复申请；目前，我公司还不能填写8142飞机信息，我公司8142飞机外出作业向系统备案无法完成备案，公司业务无法作业飞行，通航系统航空器信息注册号一栏，已经影响到我们公司的正常飞行作业，请咱们能尽快将8142飞机的注册号变更成我们公司的产权。	目前民航局航空器适航管理与通用航空管理系统尚未实现实时联动。5月22日，已与河北翔华通航和中南局确认，此飞机三证已落户到河南省美邦通航，通航管理系统已完成信息更新。
3	目前非经营性通航的航空器是否需要托管到运行单位进行维护保障？非经营性通航开展私用飞行活动的申请是否有明确流程？（申请非经营性企业的流程）	开展非经营性活动流程应参照130号令进行非经营性登记。相关法规并没有要求非经营性通航的航空器需要托管到运行单位进行维护保障。
4	局方搞得这个问答很好，让我们了解到针对通航的很多限制都是压根不存在的，但是有一个问题，当我们拿着这里的回答向民航局下设机关某些部门展示时，他们并不认可，说这既不是规章也不是咨询通告连个文件都不是，无法认可。所以怎么上行下效就是个问题，怎么把政策落到实处还需要局方再加一把劲！希望各个部门在回答问题之后能留下一个联系方式，以便企业办事受阻的时候寻求帮助，谢谢！	信息通告是规范性文件的一种，本通告集合了各业务司局对规章的解读意见，民航各地区管理局及监管局应按此标准开展行业监管工作。如有需要联系的具体问题，可仍通过“意见箱”反馈。
5	按照国家工商总局现行的管理制度，注册通用航空企业仍需要前置审批，没有民航局的经营许可不予颁发营业执照。而没有营业执照，企业无法办理银行账户、无法招人、无法对外签约、无法购置航空器，更无法备齐申请经营许可所需要的17份材料。企业很无奈，工商部门也很无奈。最后折中的办法是先随便办理一个营业执照，待企业取得行业经营许可证后再去做工商变更。所有这些不仅增加了政府部门的工作量，也加大了企业的运营成本。建议民航局与工商总局协调，找出一个妥善的解决办法。	国务院法制部门已启动《民航法》第147条的修订工作，拟将通用航空经营许可由工商登记前置审批事项改为后置。

## 关于通用航空管理“意见箱”的答复（第4期）

序号	问题	答复
6	<p>老师您好，我在使用通航管理系统过程中，发现存在如下一个小的问题，在基础信息里面都有一个申请修改按钮，点了之后，必须局方同意修改，然后才能修改，凯亚系统管理员没有同意修改的权限。我在一次使用时，想尝试一下能不能修改航空器的权限，结果出现必须局方审核后才能修改。我想提2点建议，1，修改不需要局方审核同意，修改完成后需要局方审核，才能使用。2. 在申请修改前，添加一个确认修改按钮。这样以来，能够提高企业和局方的工作效率，减少工作量，减少因个人差错而带来的繁杂工作量。</p>	<p>基础信息中有申请修改按钮的菜单，操作流程为：企业新添加的信息或修改的信息，只要未提交，企业可以一直进行修改、删除该信息，只有企业确认修改没问题并提交了该信息后，局方才能审核该信息。您的建议1，与当前流程是一致的，系统已实现。您的建议2，暂时不建议采纳。原因为：（1）多添加一个“确认修改”按钮，会使申请修改复杂。原本企业只需点击申请修改即可，现在还需多点击一个确认修改按钮，这样会使大部分已经适应现有申请修改流程的用户，无形中觉得增加了工作量。（2）针对现有流程，若用户不小心点击了“申请修改”按钮，可联系系统管理员后台撤销您的申请修改；若您确实需要申请修改信息，需等待企业所属局方进行同意，或者您在征得局方同意的情况下，找系统后台管理局帮您直接处理即可。</p> <p>后续若有任何疑问，可咨询通用航空管理系统后台管理员029-88386217进行答疑，谢谢。</p>
7	通用航空管理系统注册的时候，填写完资料后无法提交，点击提交按钮没反应，导致注册无法完成。	已于4月20日解决。
8	已经注册账户，手机端能登录，但电脑端登录不了，无法提交资料，请问如何操作？	已于4月20日解决。
9	一直提示密码错误，密码修改还是登陆不了。	已于4月20日解决。
10	我公司注册账号失败后为什么不你从新注册？也没有注册失败的理由和原因。网站为什么没有联系电话？	已于4月20日解决。
11	网络一直登不上去，注册公司审批受阻	已于4月20日解决。
12	现在黄山通用准备好材料正要提交经营许可审定材料，但黄山通用航空有限公司已被人注册，希望您可以提供注册的用户名和手机号，谢谢！	已于4月20日解决。

## 关于通用航空管理“意见箱”的答复（第4期）

序号	问题	答复
13	<p>现有航测任务申报程序长达一个月以上:</p> <p>1、通航企业向管理局通航处申报文件方式: 中南局及西北局需要纸质文件+光盘; 西南局可邮件申报; 新疆局可传真申报; 华东局以纸质文件邮寄申报; 华北及东北不清楚。</p> <p>2、通航处经办人走局内程序, 经主管副处长、处长、副局长审批后, 以管理局文件向所在战区联参部作战局出具征询函, 按公文传递程序至作战局;</p> <p>3、作战局以书面形式向任务涉及军事单位征询意见, 得到书面反馈后, 给管理局出具批复函(有时按机密件), 公文传递至管理局;</p> <p>4、机密文件公文传递至通航处, 通航处经办人再以管理局批复形式给通航企业;</p> <p>5、通航企业取得管理局批复后, 以此为依据向所在战区空军参谋部航管处申请空域使用批复;</p> <p>6、通航企业取得战区空军参谋部航管处空域批复后, 以此为依据向管理局空管局空管处申请空域使用批件;</p> <p>7、通航企业取得空军和民航空域批件, 加上管理局批件, 方可向任务所在地军航航管处、民航省级空管局申请召开任务保障协调会, 签署任务保障会议纪要。</p> <p>以上是改革后的通航航测任务申报程序, 至少要一个月以上, 批复与否心里没底; 改革前取得一个航测任务批复有可能一周就开始作业。</p>	<p>一、严格按照《通用航空飞行任务审批与管理规定》和《关于明确民航中南地区申报通用航空飞行任务审批有关要求的通知》要求办理通用航空特殊飞行任务, 根据《通用航空飞行任务审批与管理规定》第八条, 企业申请特殊飞行任务至少提前13个工作日向民航中南地区管理提交材料。中南地区办理程序为: 申请人报送—管理局审核、受理—管理局函商相关单位—管理局批复。</p> <p>二、针对审批时限长有以下几个原因:</p> <p>(一) 军方回函没有具体工作时限。目前我辖区特殊飞行任务主要函商南部战区和中部战区, 由于商军方的函件没有具体的工作时限, 函件流通途径不完善, 流通信息不透明, 导致管理局无法在规定的时间内进行批复。例如: 我处及时出具函件后不能通过邮件、传真等方式流转文件, 只能通过局方办公室以及企业自送的方式流转给战区, 局方回函的方式也只能通过办公室或者企业自送的方式流转至管理局, 中途流转时间较长, 无法实时跟踪审批进度, 导致有时中部战区函件发出之后超过2、3个月没有回函信息, 一来一回影响了审批时限, 让企业误会管理局延误审批。</p> <p>(二) 军方涉密回函文件导致审批时限延长。特殊飞行任务讲究时效性, 现阶段军方的回函文件均以密件形式回复, 根据管理局密件处理要求, 首先, 密件需要通过办公室收文登记; 其次, 填写密件处理表格; 再次, 填写密件发文表格进行定密, 最后, 呈领导签批等手续(不允许通过OA呈批及签批); 相比非密件文件, 密件处理手续繁杂, 签批时限长, 导致管理局较难在规定时限完成审批工作。</p> <p>(三) 复杂的跨战区审批程序。辖区通航企业存在同一个飞行任务作业范围需向多个管理局以及战区进行申请, 一定程度上延长了审批时限。</p> <p>三、为缩短审批事项, 民航局已多次同军方沟通, 研究取消此项行政许可的民航审批环节, 目前, 相关工作正在推进中。</p>
14	<p>惠州市永富盛实业有限公司申请了通航账号但是现在一直提示用户名和密码错误, 点忘记密码也没有反应, 望解决</p>	<p>已于4月20日解决。</p>

## 关于通用航空管理“意见箱”的答复（第4期）

序号	问题	答复
15	<p>新《通航航空经营许可管理规定》第十条（八）基地机场的使用许可证或者起降场地的技术说明文件；请问：通航公司原使用军民合用机场作为基地机场，现只运行直升机想改使用起降场地作为基地机场需提供哪些具体手续？1、起降场地需出具产权证还是协议？2、技术说明文件需由什么单位出具？有哪些具体要求？</p>	<p>如作业航空器是直升机和运动类航空器等，且对起降场地没有跑道长度、硬度等特殊要求，则企业在申请经营许可证时，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中对起降场地的要求即可，无须征求机场管理部门的意见。</p>
16	<p>在2017年5月28-29号期间，无法进入系统。</p>	<p>已于4月20日解决。</p>
17	<p>根据国家工商总局《工商总局关于严格落实先照后证改革严格执行工商登记前置审批事项的通知》（工商企注字〔2015〕65号）附件《工商登记前置审批事项目录》，通用航空企业经营许可仍然属于前置审批事项，审批实施单位为民航地区管理局。故，在办理分公司工商营业执照时，地方工商行政管理部门要求我公司提供分公司所在地民航地区管理局出具的前置审批许可。</p> <p>《通用航空经营许可管理规定》（交通运输部2016年第31号）第二十条规定：许可证持有人拟设立分公司开展通用航空经营活动的，应当及时向住所地以及分公司所在地民航地区管理局备案。但据公司掌握的情况（也许并不准确），民航局并未对备案后民航地区管理局的工作进行明确，各地区管理局缺少政策依据，操作方法上缺乏全国范围内的一致性，有些地区管理局认为，分公司的设立，属于《经营许可证》载明事项（运行基地）发生了变更，应该按照变更《经营许可证》的程序实施；部分地区管理局表示无法提供备案证明材料，以上都在客观上造成我公司在部分省区的分公司无法办理工商营业执照并开展运营。</p> <p>恳请民航局在CCAR-290部基础上明确，一家通航企业，要在全国部分地区设立分公司的方式、步骤以及局方要履行的职责等分别是什么？</p>	<p>6月 日下发《关于办理通航企业分公司备案事宜的通知》（局发明电【2017】1989号），要求各地区管理局协助企业出具分公司备案的相关手续，备案信息和格式应满足工商登记需要。同时明确，通用航空经营许可证载明的基地机场为主运营基地机场，通航企业设立分公司如不涉及其他事项变更，不需要变更经营许可证。</p>
18	<p>从媒体公示得知大小运输机场都按起降架次或吞吐量获得民航及地方政府巨额补贴，是否可以复制同类补贴政策给已有取证通航机场，鼓励通航机场提供公众服务、改善安全保障能力？</p>	<p>现行通航机场保障起降架次或吞吐量等关键数据没有官方统计，缺乏数据支持，待条件成熟后研究制定相关政策。</p>

## 关于通用航空管理“意见箱”的答复（第4期）

序号	问题	答复
19	91.307(3)规定:对于本条(a)(2)之外的航空器,在每100小时的飞行时间内按照CCAR-43部的规定完成100小时检查,但如果在连续的12个日历月内没有达到100小时的飞行时间,则应当在上次完成100小时检查之日起12个月之内完成CCAR-43部规定的年度检查。如果需要为检查而进行调机时,可以超过100小时的限制,但超出时间不得多于10小时。并且在计算下一个100小时使用时要包括这次超过100小时的时间。该条对于100小时检和年检的偏离并没有明确说明。对于飞机维护手册中明确说明100小检可以偏离10%,年检可以偏离1个月的飞机,100小时检或者年检是否可以按照飞机维护手册进行偏离?谢谢!	91.307(4)规定:如果航空器或者航空器部件制造厂家颁发的航空器维修手册或其他持续适航文件中规定的检查超过CCAR-43部规定的100小时检查或者年度检查,则应当按照其规定执行检查,并且不必重复执行100小时检查或者年度检查。 根据上述法规要求,在确定符合相关条件的情况下,100小时或年检可以按照飞机维护手册的要求执行,不存在偏离的问题。
20	MPL执照训练课程的具体规章要求在哪里可以查询到?	AC-61-13
21	要参加汉语考试,公布在网站的考点你们打个电话问问能不能报上名。	请在云执照系统直接报名
22	领导好,想咨询一下:关于飞行机械员的63部前段时间进行了意见征询,新版的63部有没有大约的实施日期?	目前仍在修改阶段,有望年底前完成。
23	CCAR 135.171规定了航空器执行仪表飞行的设备要求,而在CCAR135.191中又规定了单发航空器不能执行云上飞行,除非满足135.191中的(C)或者(D)条款。麻烦能否澄清一下,对于单发航空器如果满足135.171的要求,是否就可以执行IFR飞行?191中为何又单独对于云上飞行和仪表飞行进行了更多的条件?如何理解171和191的要求和制定的目的?谢谢。	1、CCAR-135.171只是对IFR运行的机载设备提出要求,而CCAR-135.191是针对实施IFR运行的航空器性能提出要求; 2、对于单发航空器,如果要实施IFR运行,必须同时满足CCAR-135.171和CCAR-135.191的适用要求; 3、CCAR-135.191之所以单独对云上飞行和仪表飞行提出了更多的条件,主要是考虑在这种运行条件下的航空器性能,以确保安全。
24	熟练检查和实践考试需跨地区管理局做实践考试飞行以后,非所在区考试员签署考试工作单后,学员/飞行员回原所在地区管理办理飞行执照申请,这种程序的局方许可法规依据请问是哪个文件? 类似的还有其他类似的实践考试或增加等级考试,如跨区做取消夜间飞行限制,增加教员和仪表等级后,回原所在区办理执照的更新。	AC-61-11
25	按照61部的要求,执照申请必须人能“正确读、听、说、写汉语,无影响双向无线电通话的口音和口吃。申请人因某种原因不能满足部分要求的,局方应当在其执照上签注必要的运行限制;”,此项要求略显笼统,如果不会汉语的外国人需要在国内学习飞行,能否顺利获取执照(附带禁止通信的限制,如考过PEPEC则可以使用英文通信)?近年我国的飞行员培训实力不断增强,如果能够明确允许不会讲汉语的学生可在国内学习飞行并获取执照,则可以进一步增强我们在国际飞行培训市场的份额和影响力。	目前既有汉语也有英语考试,可以任选其一或者二者皆考,没有限制。但是要考虑培训所在地空管语言能力。

## 关于通用航空管理“意见箱”的答复（第4期）

序号	问题	答复
26	<p>1、【民航局文件】民航发【2014】95号《关于下发&lt;运动类航空器维修人员执照管理办法&gt;的通知》中明确写到：航空机械专业活塞式飞机执照（ME-PA）持有人具有S1和S2类执照持有人所有的权力（第十条）。即具有ME-PA执照人员，有权力进行维修和放行签字，但在实际执行中，有的局方适航监察员认为：不可以。按91部运行运动类航空器维修人员就要在维修基础执照上签注机型，希望总局能予以澄清和明确。</p>	<p>1、民航发【2014】95号文件规定，运动类航空器（无论何种运行种类/经营范围）执照只有执照基础部分，无需机型签署。 2、如果属于S1和S2类的运动类航空器，可以由持有S1和S2类维修人员执照或者ME-PA类执照的人员签署放行。 3、飞标司将在监察员培训时就有关内容进行宣贯。</p>
27	<p>我国的61部源自美国的FAR part 61，而在美国按照61部培训是不需要审定的，61部内也没有相应的培训机构审定规则，所以目前国内61部培训的合格审定要求事实上是在参照141部（例如61部本质上是不需要编制课程大纲的，飞行的学习顺序完全由学员和教员商定，也不需要训练记录），在教员资质、课程设置、机场、教学场所等方面的要求完全依赖于局方审定工作人员的个人判断。现实条件下，我们理解按照61部培训必须进行审定的要求，但希望局方能以咨询通告的形式提供一个明确的审定规则。</p>	<p>国内61部培训没有特别的审定，而是通过91部审定保证飞行安全，只要符合61部训练的要求，即可批准训练，不需要参照141部。你所说的要求并不存在。</p>
28	<p>由于通航人员紧缺的实际情况，目前不少通航飞行员跨公司参加运行，请问同一名飞行员至多可以在几家通航公司参加运行。</p>	<p>在劳动合同合法的情况下，没有数量限制。</p>
29	<p>因外籍飞行员执照确认函办理需要较长时间，请问91部通航公司是否可以从国内其它通航公司，临时借调持有外籍执照确认函、体检合格证认可函，且确认函/认可函在有效期内的外籍飞行员参加本公司运行。</p>	<p>没有限制。需要较长时间，一般是因为对方民航局答复不及时所致。</p>
30	<p>最近国家民航局机场司出台了机场新的分类管理办法，目的是为了简政放权，但是我们实际执行中，感觉又回到了以前的政策，比如多次提问题，航务处的问题非常多（就是每一次按照上一次的问题修改完了之后，又提出了新的问题，反反复复，拖得的时间相当长），在质量监督和建设程序上（机场司的新的分类管理办法没有提到质量监督和建设程序和招投标程序），还是按照运输机场的程序，也是相当的繁琐，耗时非常大，要花费大量的人力物力，希望国家民航局的领导能协调地区管理局，把机场司的简政放权政策能落实到位。</p>	<p>飞行程序设计由于涉及军方、飞行、管制、通导、气象等多个专业，有其自身的行业特点，航务处通常会在审查过程中征求多部门的意见并要求设计院不断修改技术方案。《通用机场分类管理办法》无飞行程序设计要求；民航专业工程质量监督工作应当按照《民航专业工程质量监督管理办法》（民航总局令第178号）执行；通用机场建设程序不属于《通用机场分类管理办法》规定范畴。</p>



## 关于通用航空管理“意见箱”的答复（第4期）

序号	问题	答复
31	<p>据民航资源网消息：4月1日，一架巴航工业EMB-135BJ（L650）飞机执行成都-珠海包机非定期航班。当飞机在爬升时左侧发动机空停。机组向管制报告并参考飞机状态等因素后决定空中重新启动左发，第二次重启后才成功。最后，飞机抵达珠海并安全落地。本事件构成一起通用航空事故征候。</p> <p>民航局《民用航空器事故征候》（MH/T 2001—2015）规定：</p> <p>2.6运输航空严重事故征候 air transportation serious incident 按照飞行任务性质划分，执行定期航班、非定期航班等飞行任务的航空器，在运行阶段发生的具有很高事故发生可能性的事故征候。</p> <p>2.7运输航空一般事故征候 air transportation incident 按照飞行任务性质划分，执行定期航班、非定期航班等飞行任务的航空器，在运行阶段发生的、未构成运输航空严重事故征候的事故征候。</p> <p>2.8通用航空事故征候 general aviation incident 执行工农林牧渔作业飞行、医疗卫生、气象探测、科学实验、遥感测绘、旅游观光、训练、调机等飞行活动的航空器，在运行阶段发生的事故征候。</p> <p>请问该事件，即CCAR-135部公司执行的非定期航班在运行阶段发生的事故征候，到底是运输航空事故征候，还是通用航空事故征候？</p>	<p>此事件为执行非定期航班任务的航空器在飞行中发生任意一台发动机停车的情况，根据《民用航空器事故征候》（MH/T 2001-2015）的2.7和4.12款有关规定，构成一起运输航空一般事故征候。</p>
32	<p>华东局近期准备出台《通用机场管理实施细则》，我认为与民航局近期发布的《通用机场分类管理办法》相违背，民航局原本是要为通用机场建设减少审批环节，而华东局又把减少的环节增加上了，这样民航局刚出台的《实施办法》作用就没有了，强烈呼吁民航局过问此事。</p>	<p>《通用机场分类管理办法》设定的管理事项和管理方式已经民航局局务会集体研究决定，是落实国务院简政放权、放管结合要求以及“国办发38号文”具体意见的重大改革举措，民航各有关部门应当严格执行《办法》规定，保证改革措施落到实处。</p>
33	<p>新颁发的290部规章表述的非常清楚：通航公司可以在机场或起降场地设主运行基地，但地区管理局和监管局却认为表述的不清楚，起降场地有空军的批文还不行，关键要民航哪个部门出具什么样的东西才能算合格的起降场地？因此，目前不予受理，不予办理主运营基地在起降场地上的通航公司经营许可，要等290部的《实施细则》，实在有些荒谬！（逼着通航公司当前还要花大钱与正规机场去签明知不会用的机场保障协议等）。</p>	<p>此问题答复参见第15条。</p>

## 关于通用航空管理“意见箱”的答复（第4期）

序号	问题	答复
34	<p>在资金方面，根据《关于修订民航基础设施项目投资补助管理暂行办法的通知》（民航发【2016】15号）中提到：对符合省级正负批准规划并安排财政资金支持的通用机场项目给予资金补助，最高补助金额不超过1亿元。但是对于补助资金的落实速度还有待提高，希望可以尽快补助到位，但是这一个资金补助只支持国企，不支持民企，希望国家民航局领导积极协调计划司，资金补助要国企与民企一视同仁，同时希望国家发改委也能积极争取机场的建设补助资金，比如每一个通用机场按照国家标建的，补助5000万元，因为机场是国家的基础设施，带有公共服务的功能，比如应急救援，医疗救护，抗洪抢险，周边部队临时使用。</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 2016年10月，民航局印发《关于鼓励社会资本投资建设运营民用机场的意见》，进一步明确社会资本参与的新建、扩建机场项目，与政府投资机场项目享受同等政策待遇，按照民航固定资产投资补助政策享受民航发展基金补助；对于社会资本投资运营的民用机场项目，依据政策规定享受民航局运营补贴。</li> <li>2. 政府投资建设的通用机场和通航设施项目，采取资本金注入方式投入，在明确各方权益的基础上平等对待各类投资主体。</li> <li>3. 政府投资资金统一列入预算，按照转移支付方式下达，进度由各级财政部门负责。</li> </ol>
35	<p>通信导航台为什么要选址报告啊？我们通航小机场，只有VHF电台，且在机场航站楼塔台上。整个机场都已经经过评审通过了，电台台址在机场里面，当初机场评审的时候也说了电台的事了，为什么还要电台台址选址报告啊？这不是重复了吗？</p>	<p>按照《中华人民共和国无线电管理条例》、《民用机场管理条例》等国家和行业法规标准要求，编制选址报告主要目的：一是确认台站详细经纬度，为地方无委设台批复提供依据；二是确认台站满足运行需求。当前我办正在编制《民用航空通信导航监视台（站）设置选址技术审查办法》，拟将台站选址报告审查下放管理局，管理局后续将制定具体实施细则，对选址报告内容与形式考虑简化。《通用机场分类管理办法》无通信导航设施相关要求。</p>
36	<p>通用航空器三证办理建议授权下放到民航地区管理局，以节省办证成本、节约办证时间。因为，一是对于通航企业而言每天都在支出，少则大几千，多则几十万，每节省一天就是节省金钱。而办三证，类似给“机动车”上牌子，在当前互联网时代，在北京总局办还是在地区管理局办，包括将来在监管局办都是一样的，不会出现差错。二是目前程序很复杂，先要网上提交，然后到北京总局窗口递交纸质文本，窗口给个号，还要等几天才能取得一个证——《国籍登记证》，然后要在网上申请电台执照和适航检查，还要申请特许飞行和临时电台执照，相当费时费力，正常情况下，一个月不一定能办好。如放到地区管理局，并制定一个预审预检程序，就可能做到一站式服务，1次或2次即可办理好三证（目前上车牌只需去车管所1次，然后发临牌即可上路，正式牌子制好后会快递到家，装上即可）。</p>	<p>民航局服务大厅接收邮件申请，邮件地址：北京市东城区东四西大街155号，民航局行政审批服务大厅（仅接受EMS）。</p> <p>关于通用航空器证件下放，涉及适航司有国籍证和适航证，由于涉及民航局三定方案、适航部门职能调整和民航局服务大厅建设，建议先调研后在商议。</p>

## 关于通用航空管理“意见箱”的答复（第4期）

序号	问题	答复
37	<p>建议运动类航空器三证办理授权给国家体育总局航管中心飞标适航部办理。由于运动类航空器与正常类飞机（特别是121大飞机）差异太大，很多地区管理局适航部门的适航监察员不熟悉，因而不愿意签发《适航证》或按大飞机要求发现很多不达“标”，很费周折，浪费时间，浪费金钱，例如：目前的自传旋翼机适航颁证，即使广东的通航企业购机后也必须请华北局适航部门来人检查，华北局本身辖区通航企业就多，事多人少，自己辖区的事都忙不过来，哪有时间去外地？！而国家体育总局航管中心在全国有很多委任代表，而且对五类运动类航空器很熟悉，可以就近委派检查，事半功倍。</p>	<p>轻型运动类航空器，各地区管理局适航审定监察员都接受了培训，熟悉和掌握了《轻型运动航空器生产批准及适航审定程序》（AP-21-AA-2015-33），且已经属地化（此程序涉及地区局向国外LS厂家发PC，及颁发适航证）</p>
38	<p>运动类航空器《三证》办好投入运营前的适航检查及《适航证》背书建议授权国家体育总局航管中心飞标适航部办理。目前是监管局适航监察员签字，很多适航监察员不熟悉运动类航空器，不愿意签字背书，怕担责任。此外，由国家体育总局航管中心飞标适航部办理还有一个好处就是能及时掌握投入运营运动航空器的种类和数量，便于持续适航的管理和年检安排，同时节省了时间和金钱。</p>	<p>按照目前的管理模式，以及2014年度下发的“关于委托运动类航空器维修人员执照和部分持续适航管理工作的函”（民航函【2014】1272号文件），体育总局航管中心暂未具备这方面职责的授权。因此，目前尚无法将投入运营前的适航检查及《适航证》背书等方面的工作交由体育总局航管中心来实施，我局将在今后的工作中对这方面的情况予以进一步的调研和意见收集，并在合适的时候启动相关文件的修订工作。</p>
39	<p>对于91部通航公司从国内其它通航公司租赁直升机运行的情况，在法规允许的前提下，请问只保留变更国籍证和电台执照占有人、文件审查（手册修订）、运行前适航检查等关键程序，适当减少、缩短公文报备、报批等流程手续是否可行。</p>	<p>针对租赁航空器来实施运行，原则上通航只需要满足相关的法规要求，并按照FSOP系统完成相应的工作流程即可。 关于“适当减少、缩短公文报备、报批等流程手续”的建议，请您提供具体说明。</p>

---

抄送：局领导，民航局通航工作领导小组成员单位，各地区管理局。

---