



信息通告

中国民用航空局运输司

编 号 IB - TR - 2019 - 02

下发日期:2019年7月8日

通用航空管理“意见箱” 的答复(第14期)

通用航空管理“意见箱”的答复(第 14 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”,面向行业征集以下三个方面的咨询或建议:

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。

本期意见箱征集咨询和建议共 69 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 14 期)

序号	咨询、建议	答复司局	答复
1	<p>第135.297条 仪表熟练检查要求（a）在按照本规则实施的运行中担任机长和副驾驶的驾驶员，在每次参加按照本规则实施的运行时，应当在前6个日历月内按照本条要求通过了由局方人员或者经批准的飞行检查员实施的仪表熟练检查；以及有关规章要求每12个日历月进行熟练检查。</p> <p>根据上述要求，我公司运行的国内少有的飞鸿300，机长、副驾由于国内没有该机型检查员，每6个月就得去一次美国进行仪表熟练检查，2人费用约20万，每12个月再去一次美国进行熟练检查（含仪表检查），2人费用约30万。上述费用合计50万对于我们运行成本大幅增加，不利于市场开拓、135健康运营，且不利于我们通航包机、短途运输任务持续执行，鉴于此种情况，建议：1.局方是否可以在国内委托同级别、相似类航空器检查员进行国内检查；2.对拥有飞鸿300国内两家公司飞行员降低此机型检查员经历时间批准为检查员，然后相互进行检查；3.取消6个日历月仪表检查。</p> <p>另外，民航局近期发布《关于调整民航支线机型的通知》（民航规〔2019〕16号）未将我公司飞鸿300纳入民航支线机型范围，但我公司飞鸿300一直在执行短途通勤，是否影响我公司下一年度申请民航支线资金补贴？</p>	财务司	<p>关于飞鸿300申请民航支线补贴问题。根据《关于修订印发支线航空补贴管理暂行办法的通知》规定，通航短途运输纳入支线航空补贴范围。开展通航短途运输业务的企业均可申请补贴，未纳入民航支线机型范围并不影响补贴申报。</p>
		飞标司	<p>针对型别的相关熟练检查要求为国际民航组织附件1的相关要求。如果不进行仪表飞行，则无需每6个月进行一次仪表检查。</p>

2	<p>具有标准适航证自由气球可否申请丙类里空中广告和空中拍照的经营范围？</p> <p>依据：《通用航空经营许可管理规定》中空中广告和空中拍照的术语解释为：空中广告——使用民用航空器在空中开展的广告宣传飞行活动，包括机（艇）身广告、飞机拖曳广告、空中喷烟广告等；空中拍照——以民用航空器为搭载平台，使用摄影、摄像、照相机等专业设备，为影视制作、新闻报道、比赛转播等拍摄空中影像资料的飞行活动。</p> <p>具有标准适航证自由气球属于民用航空器，是否可以申请？</p>	运输司	<p>根据《通用航空经营许可管理规定》（CCAR290）第六条，具有标准适航证载人自由气球仅能申请丁类经营范围的“空中游览”项目，不能申请丙类里“空中广告”和“空中拍照”经营项目。</p>
3	<p>新成立公司申请经营许可证需要在通航管理系统中申请，前提是要有两架航空器。但是两架航空器需要过户飞机的三证，其中电台执照过户需要在无线电业务平台上申请，申请过程中需要提交“经营许可证”。导致前后矛盾，请予以解答。</p>	运输司	<p>企业在通用航空管理系统中可自行删改航空器信息。新公司申请经营许可证，只要原航空器所有人在通用航空管理系统中删除该航空器，新公司即可添加该航空器信息。新公司在开展经营性飞行活动前，如民航规章有运行合格审定要求的，其拟使用的航空器应通过运行合格审定并加入本公司的运行规范。</p>
		空管办	<p>申请无线电业务平台账号可用本公司已注册航空器国籍登记证替代“经营许可证”。</p>
4	<p>建议局方取消通航备案。临时活动都通过此系统申请就可以代替备案。长期活动已经常态化了，可以用长期批复代替备案。目前方式下的备案实际意义不大。尤其是航校，基本固定在几个机场运营，作为整体运营，飞机并不相对固定并有较多转场，无法准确预测下一个月某架飞机在某个机场的飞行时间，每个月通过通航管理系统按航空器进行的预测式备案没有任何实际意义。</p>	运输司	<p>事前备案是民航监管部门统计本辖区通用航空飞行活动信息，有效开展市场监管与行政检查的必要手段。民航局将在后续规章制定中统筹考虑该建议，进一步优化制度设计，减轻企业相应负担。</p>

5	<p>针对《通用航空包机飞行（短途运输）经营管理暂行办法》第三章第一节第十二条 运营期间，运营航线、班次数量发生变动的，应在计划执行5日前重新进行备案；以及第三节第十七条运营期间飞行时刻发生变动的，应在计划执行5日前重新进行备案两条规定，根据通用航空公司实际运行情况，本人提出以下问题及建议：通用航空包机飞行为非定期载客运行，实际运营时班次数量及运营时刻存在较大的变数，如存在“临时增加航班班次、变更航空器机号、飞行时刻变动等”情况，往往是执行任务前1-2个工作日接到变更通知，若严格按照“5日前重新备案”，飞行任务将滞后，这在很大程度上限制了通用航空短途运输实施过程中的灵活性。建议：通航公司向管理局首次备案通过后，对临时性信息变动（如：增加航班班次、变更航空器机号、飞行时刻变更）等情况，管理局应缩短重新备案时间，由原规定“5日前重新备案”缩短至“1至2日前重新备案”，由此提高运行灵活性，突出“放管服”服务宗旨。具体可咨询参考民航新疆管理局通航处在实际工作中处理短途运输备案方式、方法。</p>	运输司	民航局将在后续规章修订中统筹考虑该建议。
---	--	-----	----------------------

6	<p>我公司是一家具备小型135部运行资质的直升机运行单位，现欲响应国家号召，积极参与航空医疗救援事业当中，但在对本公司的经营许可证的经营范围内欲增加“航空医疗救援”项目时，被管理局通航处告知：必须先增加相应的机载医疗救护设备并通过适航审定后才可予以增加该经营项目。但事实情况是：我们公司得先有这个经营项目后，才可以和医疗机构去谈航空医疗救援合作事宜，才可以安装医疗机构提供的配套空中医疗救护设备，这就造成我们公司在没有该经营项目时无法签约相应的医疗机构更无法开展航空医疗救护任务；反之我公司在没确定医疗救护市场时，不能自行安装救护设备，这样会使运行成本大增，按照局方的说法我们在不具备机载医疗救护设备时也就无法增加该经营项目，造成企业运行“死循环”的瓶颈出现。我们的问题是：具备小型135运行资质的通航公司欲在经营许可证中增加“航空医疗救护”经营项目，必须提前安装好配套的医疗救护设备，才可予以增加该经营项目么？可不可以确定通航公司是小型135部的运行资质后，根据该通航公司的发展期望和“放、管、服”政策，先予以增加该经营许可项目，在公司取得该经营许可与医疗机构谈合作成功后具体运行前，再通过飞标处，适航处等部门对该公司的机组人员、航空器及机载医疗设备的适航性进行审定，审定通过后方可运行，这样就能打开壁垒，使通航公司能够真正参与到“航空医疗救援”事业当中来。真切希望局领导能够及时答复，以便公司下一步更好的为航空医疗救援事业贡献自己的一份力量！</p>	运输司	<p>《通用航空经营许可管理规定》第八条第七项规定，取得通用航空经营许可，应有符合相关法律、法规和标准要求，经检测合格的作业设施、设备。故，拟申请医疗救护经营项目，应具备开展医疗救护飞行所需的航空器及专业设备。</p>
---	--	-----	---

7	<p>我公司为135公司经营有短途运输业务，运行基地在外站，建议是否可以放宽135.297关于驾驶员熟练检查限制，向91部看齐，对于一直保持运行的驾驶员没必要半年还完成一次仪表熟练检查，建议改为一年一次。由于通航企业组织飞行检查需要协调局方监察员，费时费力，还起不到什么效果。严重影响通航企业的经营活动的开展。</p>	飞标司	<p>CCAR-135部第135.297条的仪表熟练检查要求，系满足国际民航组织附件1对驾驶员执照的有效性和附件6对商业运输飞行，按照仪表飞行规则运行的驾驶员熟练性检查要求。由于短途运输业务涉及商用载客性质，故根据国际民航组织附件规定，不建议修改此条要求。</p>
8	<p>建议对于同一系列的部件增项由维修单位技术部门对同一系列的部件手册进行差异化检查，并将是否满足翻修要求的结果报给民航授权的适航委任代表检查后提交给局方，最后签署项目。</p>	飞标司	<p>民航局正在研究改变现行部件维修能力清单管理方式，由报局方批准改为报局方备案，即对于部件维修能力的变更如在维修许可证上批准的部件维修能力子章节范围内，其新增的部件维修能力由维修单位质量系统进行自我评估和批准，报局方备案方式。</p>

9	<p>在进行特种作业训练、新机型训练或协助建立飞行经历、调机等情况下，航空运营人需要聘请外籍飞行人员。对于外籍飞行员的管理，运营人需按照《民用航空器驾驶员合格审定规则》（CCAR61-R1）第61.95条办理外籍驾驶员执照认可函，其有效期最长可达24个日历月。同时，还需按照《民用航空人员体检合格证管理规则》（CCAR—67FS），第67.45条规定，持有其他国际民航组织缔约国民航当局颁发的有效体检合格证的外籍民用航空器驾驶员，在飞行运行超过120日的，应当申请办理按照本规则颁发的体检合格证。执照认可函和体检合格证认可证书是外籍飞行人员在国内开展飞行活动合法性的重要条件。但所涵盖的周期差别较大，对通航公司聘请外籍飞行人员相关工作办理产生一定影响。外籍飞行员的执照认可证（认可有效期六个月）和体检合格证的认可证（认可有效期三个月），目前华东局的做法对这两张认可证的两个时间哪个先到取哪个。</p> <p>建议：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 按照其各自原有的有效期确定其认可的有效期（办一次执照认可，两次体检认可可以有半年的有效期；原先需要办两次执照认可和两次体检认可）。 2. 或者，适当延长体检合格证的认可有效期；例如，体检合格证认可证书有效期限可参考或按照其持有的所在国体检合格证有效期（通常有效期不超过一年），取消120日的限制门槛，以求在符合规章要求的前提下，最大限度的方便航空运营人相关工作办理。 	飞标司	<p>对于执照认可，如果外籍驾驶员所持执照得到颁发国确认，可以申请有效期为24个月的认可函，如果未得到确认，则可以凭其执照原件申请有效期为6个月的认可函。经核实华东局在办理执照认可时，已不再参考体检合格证认可证书的有效期。</p> <p>对于体检合格证认可，根据CCAR-67部和《民用航空人员体检合格证申请审核和颁发程序》（AP-67-001），外籍飞行人员体检合格证认可证书按照聘用期限和认可的原体检合格证有效期计算，单次不超过120天。经核实华东局未要求仅办理有效期为3个月的体检合格证认可证书。</p>
10	<p>建议尽快结合指导意见、简化程序、试行办法等临时性政策试点工作成果，加快推进通用航空分类管理规章体系建设，理清规章体系分类和层级，参照《小型航空器实施135运行的简化程序》（AP-135-FS-2018-002），推进对91、141等运行类别简化程序和规章修订工作，进一步统一规范各地区管理局、监管局监管标准和尺度。</p>	飞标司	民航局计划在今年内完成相关规章修订。

附件

意见答复汇总表（第14期）

11	自由气球飞行方式有自由飞和系留飞两种飞行方式，请问自由气球系留飞行的相关业务属不属于民航局管理范畴？	飞标司	是的，请参见CCAR-91规章适用范围。
12	建议民航局降低对部队退役的飞行员、机务人员和航管人员转入通航企业的限制条件，适当放宽其经历资质要求。	飞标司	对于取得军方推荐函的飞行员，其飞行经历全部认可，无限制。对于军方机务人员，其相关经历也予认可。
13	建议结合直升机特点修订135部。现行135部条款多是建立在固定翼飞机不定期载客基础上的，部分条款不适应直升机运行特点。如：“飞行关键阶段”的定义之一“3000米以下”，按此定义，一般直升机运行全程都处于关键阶段，明显不符合实际；再如：135部对航线检查的要求，与直升机短航程、驾驶舱无观察座等实际不符。	飞标司	民航局已启动修订CCAR-135部，考虑纳入此建议。
14	建议修订CCAR-66部。现有66部要求维修人员至少具备一年（含）以上该机型的维修经历后，才可以在执照中签署该机型。此条款不利于通航人才引进及人员流动发展。建议“一年该机型维修经历”改为“一年同类别维修经历”。同时，建议将121公司转通航公司的维修人员在签署直升机机型的该机型维修经历从一年降低到半年。	飞标司	民航局正在修订CCAR-66部规章，修订稿中已经调整“维修人员至少具备一年（含）以上该机型的维修经历后，才可以在执照中签署该机型”的要求；运输航空人员转到通航工作后，签署直升机机型维修经历已经调整为最多需要半年。
15	建议修订《航空医疗救护飞行服务规范》。一是机长、副驾驶的经历要求明显高于135部，与当前国内直升机商照持有者数量及行业需求不相符。二是部分主体责任不明确，如对加改装的安全评审，规章未明确具体由谁实施、怎么实施？三是部分条款不适用直升机运行。如：直升机医疗救护基本在低空活动，特别是在山区飞行，限于当前低空监控系统的缺乏，无法做到每15分钟通报位置。四是考虑医疗救护多需飞经人口稠密区，对飞机安全性能要求较高，建议明确医疗救护机必须使用双发，或设置一定过渡期。	飞标司	该行业标准内容与CCAR-135部和安全管理实际情况不符，民航局将于2019年内废止《航空医疗救护飞行服务规范》。
16	飞行人员流动时，相关技术档案的移交，必须是接收的航空企业吗？是否能让本人接收？具体按哪些规定执行？谢谢！	飞标司	对于通航飞行员流动，无技术档案移交要求。

17	<p>我公司部分飞行员参与CCAR-135部运行，在通过了适用于CCAR-135 部的航线运输驾驶员执照理论考试后，在BE-300机型上通过实践考试，满足了CCAR-61部 I 章要求，申请办理了航线运输驾驶员执照（限制了“持照人不得在CCAR-121 部运行中担任机长”）。</p> <p>参照AC-61-FS-2018-003R6第8.2“仅通过了适用于 CCAR-135 部的航线运输驾驶员执照理论考试的申请人，局方在其航线运输驾驶员执照上签注“持照人不得在CCAR-121部运行中担任机长”的限制；在申请人通过了适用于CCAR-121 部的航线运输驾驶员执照理论考试后，可以取消该限制。”</p> <p>请问我公司此部分飞行员如果通过了适用于CCAR-121 部的航线运输驾驶员执照理论考试后，是否可以向局方申请取消其限制，不需要其他的附加训练和实践考试。此种虽属于小众问题，但烦请总局专家给予解答，以统一大家对此通告条款的理解。谢谢！！</p>	飞标司	是的。
18	<p>目前持FAA商照驾驶员从国外回国换照，局方承认飞行经历时间为250小时，那么持有FAA基础教员执照回国换照承认时间为多少呢？有种说法是290小时（国内改教大纲是40小时），有种说还是250小时。请问是否有专门法规或者咨询通告与之解答？</p>	飞标司	对于境外驾驶员换取中国民航驾驶员执照的，认可境外民航当局相关规章规定的最低经历时间要求或境外民航当局出具的其他飞行经历证明。
19	<p>2018年8月局方下发新版《电子飞行包（ E F B ） 运行批准指南》（ A C - 1 2 1 - F S - 2 0 1 8 - 0 3 1 R 1 ），适用范围为：按照 C C A R 1 2 1 部、 C C A R 1 3 5 部运行的航空运营人。如果一个纯91部运行的公务机公司（按照CCAR91部L章运行的大型和涡轮动力多发飞机运营人）使用EFB是否需要获得运行许可？如果需要运行许可，按照何种程序获取运行许可？</p>	飞标司	91部运营人使用EFB无需获得运行许可。91部运营人自行负责EFB软硬件管理、运行管理、人员培训。

20	<p>《关于取消非大型航空器机型培训及航空器部件培训认可函的通知》（局发明电（2018）3010号）中规定“对于非大型航空器原制造厂家完成的机型培训课程，局方直接依据其培训证书（证明）的具体内容进行相应的机型签署”。关于“原制造厂家”应该如何来理解？TC持有人、PC持有人都算吗？现在有不少国外TC机型在中国生产，那么中国PC厂家（非CCAR-147单位）也可以举办机型培训吗？</p>	飞标司	<p>正在修订的CCAR-66、147部拟对相关政策进行调整，以方便执行。具体包括：非复杂航空器不再要求机型签署；简化对原制造厂家培训机构批准的审查，但颁发培训机构许可证；允许培训机构开展异地培训等。</p> <p>特别说明的是，不论政策调整与否，针对机型培训所指的原制造厂家均为TC持有人（一般也同时是PC持有人），个别PC持有人仅是基于与TC持有人协议的转包生产，不视为机型培训的原制造厂家，如欲开展机型培训需按照CCAR-147部获得批准。</p>
21	<p>请问R44直升机只进行农林喷洒作业且目视飞行，是否可以不在航空器上安装电子导航设备而用两部便携式手持GPS代替？（相关规章：CCAR-91部 第91.413 及 第91.400条）</p>	飞标司	<p>依据现行有效的CCAR-91以及AC-91-25第9部分，该直升机应至少具备一套导航设备。根据CCAR91.400，公司在全面判断运行环境要求及评估替代措施安全可行后，可向局方提出偏离申请（可参考AP-91-FS-2015-01 3.2部分）。</p> <p>民航局计划于2019年内对CCAR-91进行全面修订，届时将对设备要求部分进行全面修订。</p>
22	<p>我单位准备筹建141航校，准备聘请的合同飞行教员有121运输航一类体检证。我单位目前有61/91/135运行资质，只有申请91/135一类体检证资格。现在在航卫法规里没找到有关第一级别申请人可以申请高一级别的运行体检合格证类别的有关规定，还请给指个法规依据。请问：飞行员（或教员）持有高一级别的121一类体检合格证，能否在91/135运行单位，由91/135单位申请高一级的121运输航的一类体检证内容，便于将来飞行员合同到期后回原单位继续持有121一类体检？</p>	飞标司	<p>体检合格证管理的规章是CCAR-67部，可登陆民航局网站查询。135/91运行单位或141航校的飞行员，如已完成完整的招飞体检程序，可以申请按照121部运行的I级体检合格证。</p>

23	<p>我公司计划使用Cessna208B（单发飞机、起飞权重不超5.7吨、座位构型为9座）飞机申请135非定期载客运行，查阅2019年修订的135部规章和2018年1月25日发布的小型航空器实施135运行简化程序，有如下问题咨询：</p> <p>根据2019年发布的135规章，对单发飞机、起飞全重不超5.7吨、座位构型为9座飞机不要求加装FDR，但依据135.157条中（c）款的要求，乘客座位数超过6座的航空器还应当根据适用情况配备符合CCAR-23部第 23.1457条、CCAR-25部第 25.1457条、CCAR-27部第 27.1457条或者 CCAR-29部第 29.1457 条要求的语音记录器。但在2018年1月25日发布的小型航空器实施135运行简化程序中，把135.157条款归类为适用于10-19座航空器，1-9座航空器载客运行没有要求适用此条款。想知道我公司是否需要按照135规章中的135.157条款加装CVR，还是参照2018年1月25日发布的小型航空器实施135运行简化程序不需要加装CVR？</p>	飞标司	<p>CCAR135.157(c)款规定的需要安装CVR的情形是“按照本规则实施运行的乘客座位数超过6人并且型号审定规定或者运行规定要求两名驾驶员的涡轮发动机为动力飞机或者旋翼机”。</p> <p>塞斯纳208B属于审定规定为一名驾驶员的涡轮发动机为动力飞机，在实施目视飞行规则运行时，无需配备副驾驶（CCAR135.103），此时无需安装驾驶舱话音记录器。</p> <p>按仪表飞行规则飞行时，如果飞机装有经批准的自动驾驶仪系统，无需配备副驾驶（CCAR135.103），此时无需安装驾驶舱话音记录器。否则，需要安装一台驾驶舱话音记录器。</p>
24	<p>通航飞行员离职，公司索要天价违约金（近200万），造成飞行员长期无法正常就业，体检合格证被上家公司扣押，沟通索要体检合格证，但是上家公司要求交齐索要的天价违约金才给体检合格证，公司有权利这样做吗？体检关系和执照关系是飞行员作为一个劳动者正常拥有就业权利的通行证，航卫处能否参照飞标处对于飞行员执照关系转移的相关流程，在通航飞行员已经重新建立劳动关系之后，为通航飞行员办理体检关系的转移手续？</p>	飞标司	<p>体检合格证是按照CCAR-67部颁发给符合条件申请人的行政许可，是个人证件和飞行员运行的依据。通航飞行员可在任一辖区向任一体检机构申请体检鉴定，体检鉴定合格后通过APP或网站，以短信方式向局方申请体检合格证，无需“转移”体检关系。</p>
25	<p>1. 我曾经在135/145单位从事航空器维修放行工作，同时兼职从事机型熟悉课，安全教育、人为因素等教学工作，请问可否计入“维修专业教学”维修经历；</p> <p>2. 我曾经被147单位聘请为机型培训教员，请问可否计入“维修专业教学”维修经历；</p>	飞标司	<p>根据CCAR-147规定以及AC-66-07《民用航空器维修人员维修经历记录》，如果在147机构经局方批准的教员清单中，可以计入。</p>

附件

意见答复汇总表（第14期）

26	141.53条指出用于培训的飞行器需具有标准适航证但并未指明是哪个等级的适航证，咨询了几家141部航校，他们反馈只使用取得23部的飞行器，请问有没有具体的适航法律法规规定141航校培训只能用23部飞机。满足仪表等级课程的甚轻型飞机是否可以用于航校培训，谢谢！	飞标司	请参见CCAR-61部。
27	建议降低通用航空签派员执照考试难度，增加工作经历要求； 建议飞行签派员实施升级（转机型）考试管理方式，授予专业院校签派专业毕业学员，4+1培训结业合格学员，飞行、气象和管制相关专业200学时改签派培训合格学员初始签派员执照，直接从事通航签派工作，拓宽通航人才培养渠道。	飞标司	通用航空不存在签派员职业要求，也不存在通用航空签派员执照考试。
28	通过查询pilot.caac.gov.cn网站，目前我国有飞行员理论知识考点23家，但是经过我们长期观察，能在云执照上报名的仅有三四家（各位领导可以自己查看一下），局方能否通过一个平台统一公示所有23个考点的考试安排信息（目前仅看到华东局有公布），并要求考点在云执照上切实开放考试资源，进一步便利私照学员就近选择考试地点。谢谢！	飞标司	由于每个考点制定计划的时间点以及报名满额的速度不同，故云执照可报计划一般不会出现所有的考试点。目前正在增加考点评估以释放更多考试资源。

29	<p>我13年参加了民航飞行学院举办的通用航空飞行教员与地面教员的理论培训，取得结业证，后考取了地面理论高级教员执照，在一所学校任教（也参加了高校的教师资格培训，取得高校教师资格证），现在在航校学习商照，后期想增加教员等级。</p> <p>根据CCAR61.203.（b）（6）条：通过了本规则 61.205（a）要求的理论考试，但已持有按本规则颁发的教员等级执照的申请人和持有高等院校教师资格证书的申请人除外；</p> <p>现在地面理论教员执照取消了，也就不属于有教员等级执照了，那解决办法是其中哪一种：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 是否可以通过高校教师资格证代替此理论考试？ 2. 或直接再次参加教学法理论考试？ 3. 还是要重新参加相关理论教学培训班，再参加教学法理论考试？ 	飞标司	第1和第2种解决办法均可。
30	<p>针对第 CCAR 145.23 条 人员 中的（f）.（2）条款的疑问：</p> <p>该条款要求质量、工程管理人员应当持有维修基础执照，但哪一类属于本条款中的质量或工程管理人员，是质量和工程技术部门的负责人还是质量和技术部门中直接从事具体工作的人员，很多人对此理解有所不同，如：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 技术科中某工作人员：具体负责某一机型的厂家手册的评估、工作单卡、工艺、检查大纲等技术文件的编制（他仅是编制这些文件，最后审批由技术科科长来审批），请问该工作人员不属于上述条款中的工程管理人员，如果在其制定的工卡编制栏（非批准栏）签字是否需要基础执照？ 2. 质量部门的某工作人员：具体参与机务工程部的自审、SMS管理等工作，请问该工作人员不属于上述条款中的质量管理人员？ 	飞标司	<p>本问题不涉及通航。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 是； 2. 属于。

31	<p>民航飞发〔2017〕5号文对通航维修法规进行释义对人员配置，设备要求不再做具体要求；局发〔2018〕123号文对通航管理进行监管说明“法无禁止即可为”；MH/T2001-2018民航事故征候中将通航地面事故征候内容取消。我想咨询的是在这种形式下MH/T3010.3-2006维修事故与差错中的差错事件样例是否完全适用于通航飞机的维修？或是否进行修订或调整？</p>	飞标司	<p>MH/T3010.3-2006维修事故与差错行标拟取消，不做依据。</p>
32	<p>公务机STC改装较普遍，例如加装湾流280机型的link2000+系统，虽然取得VSTC，按要求，美国维修站还得写入CAAC145维修能力清单，才能实施此改装。此外，改装合同还要求：要执行VSTC改装，开工前必须获得CAAC的书面确认。“书面确认”这个就比较困难，所以对于公务机的VSTC改装，咨询两个问题：</p> <p>1. VSTC在写入《维修能力清单》之后，想要执行，是否必须得到CAAC的批准或所谓的“书面确认”？能否直接执行后，出具AAC-085报备？</p> <p>2. 如果是原厂的CAAC145维修站，VSTC加入《维修能力清单》流程上是否可以简化？</p>	飞标司	<p>1. 改装工作的实施属于维修工作，在具备能力的情况下，每次执行无需获得局方批准；</p> <p>2. 对于已经获得适航审定部门批准的设计更改的实施，也视为维修工作，由维修单位自行评估是否具备施工能力，无需单独向局方提交能力申请。</p>
33	<p>根据中南局发明电〔2019〕381号文件《中南局关于明确通航有关问题的通知》要求，“使用R44进行空中游览必须安装加温空速管以应对非预期的结冰情况，如不安装，不可从事空中游览运行”。一般来说，通航企业在进行空游时是在天气较好、能见度较好的情况下运行，且是低空游览，空地温差不大，在常规环境下很难出现进行空游活动时发生非预期结冰情况。请问能否对安装加温空速管加一个前提条件，如在什么温度、什么环境下运行空游需要安装加温空速管。</p>	飞标司	<p>局方的目的是确保航空安全，对于已引进的R44飞机如何运行具体可咨询地区管理局。</p>

34	<p>对于湾流G550飞机，在AMM中对CMR的项目的执行间隔有±50FH的窗口，两次执行间隔不超过CMR间隔+50FH即可，详情可见附件标黄的部分。</p> <p>上述描述，对于G550飞机的CMR项目而言，可否认为在CMR间隔±50FH内执行即可？另外，对于系统检查类的CMR项目，可否无限期的提前执行？比如某个CMR间隔为500FH，可否在300FH或400FH执行？</p>	飞标司	可以。
35	<p>在《安全生产法》中提到了“生产经营单位的主要负责人”的概念，在《中共中央国务院关于推进安全生产领域改革发展的意见中》提到“法定代表人和实际控制人同为安全生产第一责任人，主要技术负责人负有安全生产技术决策和指挥权，强化部门安全生产职责，落实一岗双责”，在CCAR-398中也提到了“民航生产经营单位的主要负责人”。因目前涉及到安全培训、安全管理责任划分等一系列事项，需要明确主要负责人是指哪些人员？是法人代表、总经理、党委书记、CCAR135对应的运行主管、CCAR145对应的责任经理、还是可以支配公司人财物的对应人员？有无相应的文件依据？谢谢！</p>	飞标司	请查阅CCAR-135部第27、29条，有详细说明。
36	<p>我院为141部训练单位，飞行训练采用DA40D型飞机。但由于刚成立，无螺旋训练飞机。在整体课程大纲中，特技训练5个小时，其中3.5小时的懒八字等科目由DA40D飞机完成，其余1.5小时科目拟委托其他141航校完成，是否可行？无法在规章中找到相关要求。POI无法批准。</p>	飞标司	如无法自行实施1.5小时的螺旋训练，即表明该训练单位不具备大纲的完整训练能力，该大纲不应获得批准。

37	<p>第141.45条 主任教员（d）担任航线运输驾驶员（飞机）整体课程的主任教员应当符合下列要求：（1）具有至少3,000小时的机长飞行时间；（2）作为持有教员等级的飞行教员所获得的飞行教学经历应当符合下列要求之一：（i）从事飞行教学至少5年，具有至少1,500小时的飞行教学时间，其中仪表飞行教学时间至少500小时；（ii）具有至少2,500小时的飞行教学时间，其中仪表飞行教学时间至少500小时。</p> <p>按照上述要求，我公司教员符合此条件，但是局方要求整体课程的主任教员必须是一人同时兼具单发主任教员和双发主任教员资格，若一个航校一个单发主任教员，一个双发主任教员是批不了整体课程的。也许局方要求可能是一人兼具更好管理，但是根据目前航校发展情况，单、双发主任教员一人担任薪酬特高且航校管理困难，甚至主任教员与航校捆绑经营等诸多现象，影响航校安全健康持续发展，特别是航校起步阶段更是举步维艰，鉴于此种情况，建议局方调整航校整体课程主任教员的要求，允许航校整体课程的单、双发主任教员可以聘请一人兼任或可以聘请一人担任单发主任教员、一人担任双发主任教员。</p>	飞标司	<p>整体课程训练质量关系运输航空安全，如主任教员不具备课程内涉及的所有级别等级飞机的主任教员资格，则无法对整个课程的训练质量进行有效监控。</p>
----	---	-----	--

38	<p>请问在局发明电〔2018〕2334号《关于明确“云执照”电子飞行经历记录有关问题的通知》中注意事项第二条：“（二）作为授权教员在飞行模拟机或飞行训练器驾驶员座位以外（如教官台）的时间，不得填写任何飞行经历时间或教学时间。”与CCAR-61-R5 J章飞行教员等级 第61.215条“飞行教员应当遵守下列规定：</p> <p>（a）教学小时数： 在任何连续 24 小时期间内，实施飞行训练不得超过 8 小时。”的相互关系。即授权教员在飞行模拟机或飞行训练器驾驶员座位以外（如教官台）的时间是否受连续24小时8小时限制？如果在有时间限制的情况下，飞行教员在实施飞行训练后又不能填写任何飞行经历时间或教学时间，二者在实施上存在矛盾。</p>	飞标司	<p>受相关限制。不能填写教学时间不等于该类行为不是教学行为。是否允许记录与行为的定义无关。</p>
	<p>对于我国目前飞行员体检鉴定的几点建议：目前我国的CCAR67部相比较于FAR67仍过于严格（更不用提招飞体检标准），可谓是天差地别，主要为以下两点：1. FAR67部将体检分为3类，I类适用参加121部运行的飞行员，II类适用参加91/135部商业取酬运行的飞行员，III类适用私照及通航飞行教员（提供通航飞行训练的教员仅需最低等级的体检），我认为这样的划分是更为合理的，并且体检合格证过期后会自动变为有效期更长的下一等级体检合格证（FAR规定I或II类体检12个月有效期过期后自动变为III类），希望局方借鉴。</p>		<p>感谢您对体检鉴定工作的关心。对于您的建议，反馈如下：</p> <p>1. 关于FAA与CAAC的民用航空人员体检合格证分类不同问题，我国针对民航法中需取得体检合格证的人群参照国际民航组织的体检合格证管理分类方式进行，与FAA不同。</p>

39	<p>2. 体检的辅助检查项目、科室、航医数量均过于夸张，即便是目前最简化的II类体检检查项目，仍数倍于FAR67最严格的I类体检检查项目，这个可以问任一在美国参加过飞行员体检的人，如此大的差距也希望局方仔细研究，切实减少检查项目、降低标准。3. 逃不过的招飞体检：通航飞行员无论飞行经验再丰富，安全记录再好，想进121都必须通过招飞体检，招飞体检更像是为处于人生身体素质巅峰的18岁青少年所准备，一个在通航飞行多年的“老”飞行员，往往已经30-40岁，这个时候再去做招飞体检很难通过，以后随着通航积蓄的人才越来越多，这个桎梏必须打破，必须给通航飞行员以进入121飞行的希望。建议给安全飞行一定年数或小时的91/135飞行员自动去除参加121部运行的限制。4. 体检机构过少：以华东局为例，仅有民航华东医院一家，其繁忙程度每个华东地区的空勤人员都有目共睹，希望降低成为航医及注册为飞行员体检机构的条件，在最起码每个省会城市都设立体检中心，分流空勤人员体检需求。在我国，几乎每家大医院都有体检中心，不利用这些资源无疑是对社会医疗资源的浪费。我国传统的举国培养飞行员的体制造就了当前过于严苛的体检标准，随着经济条件改善，现在越来越多的人有条件自费学习飞行，请局方高瞻远瞩、简政放权、顺应时代变化，转变这一延续了几十年的工作理念，将身体素质的选拔权交给公司。</p>	飞标司	<p>2. 体检鉴定的科室设置为内科、外科、眼科和耳鼻喉科，这与相应医学标准和国家卫生健康委对医师类别的设置一致；检查项目的设定也是根据医学标准进行确定；航空医师是运输航空公司进行航卫保障的医师，从您建议理解，您提到的“航医”可能指体检医师，中国体检医师数量目前是不足的，我司正在想办法培养更多体检医师加入这个工作。</p> <p>3. 招飞体检鉴定目前指针对未参与过CCAR-121运行但拟参与运行的驾驶员的首次体检鉴定。您的建议我们会同执照管理部门进行考虑。</p> <p>4. 体检机构过少的问题，我司已在无体检鉴定机构但通航体检需求量大的地区推动通航体检站的建立，同时考虑推动放开私用驾驶员体格检查，进一步为通航飞行员提供便利。</p> <p>再次感谢您的建议。</p>
----	--	-----	---

40	<p>实践考试替代熟练检查需不需要在提交实践考试单的同时提交熟练检查考试单？由于飞行员没有权限查看委检系统，无法证实自己熟练检查的考试基准月，只能通过考试签注日期来推算，咨询过局方的检查员，答复：如果希望通过实践考试来替代熟练检查，需要同时提交熟练检查考试单，但是实践考试员答复：不需要提交熟练检查考试单，希望局方领导给予一个准确的答复，因为有些规定不同领导的解读是不一样的。</p>	飞标司	不需要。
41	<p>问题1：我公司是CCAR91部运营单位，同时CCAR145维修能力有比奇公司生产的B300飞机航线和定检维修项目，自2015.7起自己运营和维护B300飞机，如计划承接CCAR135运营单位的B300飞机生产计划、工程和维修外委工作，申请可否参照民航飞发（2017）2号 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文件，或者有其他规章要求？</p> <p>问题2：135.411总则中（本章在CCAR-91部要求的基础上增加维修要求，按照本规则运行的合格证持有人应当遵守）和135.411 b 1条（对于型号合格审定为旅客座位数量不包括9座的航空器应当按照本规则第135.423条要求的航空器检查大纲实施或者安排实施航空器的维修工作）以及91.303总则（任何人（包括商业非运输运营人和航空器代管人）使用的。</p> <p>大型航空器及其航空器部件的维修工作都应当由按照CCAR 145部获得相应批准的维修单位实施或者按照CCAR 43部第43.11条（e）由航空器或者航空器部件制造厂家实施），综上所述按照CCAR135运营的单位，不超过9座的大型航空器维修工作在满足CCAR135规章的前提下，是否还需要满足CCAR 91 规章中的由按照CCAR 145部获得相应批准的维修单位实施工作。</p>	飞标司	<p>1. CCAR-135运营人需满足135.417条维修系统要求。CCAR-145维修单位需按照CCAR-135运营人的要求工作。</p> <p>2. 应具有足够的由持有按照CCAR-66部颁发航空器维修人员执照并具有有效对应机型签署的人员组成的维修队伍，配备了必要设施、工具设备、器材实施航空器维修工作；或者具有对应机型维修能力的按照CCAR-145部获得批准的维修单位实施航空器维修工作。维修系统不具备能力的，应当送至具有对应维修能力的按照CCAR-145部获得批准的维修单位实施维修。由于具体情况不详可直接联系飞标司。</p>

42	<p>我公司135运行，使用的机型是EMB505，在国内目前一共就3架，没有相关机型的型别教员和检查员。我们现在是通过国外（美国）模拟机复训来完成熟练检查和仪表检查，每次出国费用达二十多万，给企业造成很大的经济压力。</p> <p>即使这样，135部航线检查目前也没办法进行。原因是：目前国内的监察员没有我们这个机型的型别等级，不能进行相关的检查。除非有该型别教员在座才可以进行检查，而现实情况是国内也没有本机型的型别教员。我们也试着从国外找，但由于本机型在国内是稀缺机型，国外满足规章要求的型别教员过来带飞就需要二十多万人民币。如此高额的费用，给企业带来了很多的困难。而且型别教员也很难找到合适的时间帮我们进行检查。</p> <p>我们的问题是：请示一下局方，能否除规章要求的每年模拟机复训之外，135仪表检查和航线检查能否请局方检查员检查，帮我们解决这些在运行中实际存在的问题，以减轻企业负担，使我们能够正常运营。</p>	飞标司	<ol style="list-style-type: none">1. 关于仪表检查、航线检查，请查阅CCAR-135部第297条（a）款。2. 关于航线检查，请查阅CCAR-135部第299条（a）（1）款。
----	---	-----	---

43	<p>在通用航空管理意见箱第13期答复的第18条中：对于问题“AC-61-FS-2017-18R2中，例如3.1条规定，是否可理解为：</p> <p>（1）如果你的直升机飞行经历时间超过200小时，其中50小时是在R22上获得的，就不需要再次获得机长资格签注。进一步理解为：</p> <p>（2）如果满足了200小时和50小时R22经历要求，驾驶员同时飞3180以下的其它型号直升机，是否可以以其它机型的熟练检查来替代R22”的问题进行了答复说“可以”。</p> <p>所以想继续问一下“AC-61-FS-2017-18R2”中，3.2条规定，是否同样可以理解为：</p> <p>（1）如果你的直升机飞行经历时间超过200小时，其中至少50小时是在R-22或R-44直升机上获得的（其中R-22直升机上飞行经历时间最多承认25小时）；就不需要再次获得机长资格签注。</p> <p>（2）如果满足了200小时，其中至少50小时是在R-22或R-44直升机上获得的（其中R-22直升机上飞行经历时间最多承认25小时），驾驶员同时飞3180以下的其它型号直升机，是否可以以其它机型的熟练检查来替代R44呢？”另外如果3180以下机型可以代替R44熟练检查，那么3180以上带有型别等级的其他型号直升机是否也可以代替？</p>	飞标司	请按照在通用航空管理意见箱第13期答复的第18条理解，不得进行扩充解释。
44	<p>我公司拟租赁运-12F型飞机开展135部短途运输，该机型可搭载19名乘客，最大起飞重量8400kg，审定为双人制驾驶航空器。</p> <p>公司组织学习相关规章后，对第135.243条机长的资格要求想请局方给予进一步明确：一是（b）、（c）款第一句“除本条款（a）款规定的情况外”把握不准；二是我公司使用运-12F进行短途运输作业，机长是否需持有航线运输驾驶员执照？如需，可否偏离使用持商用驾驶员执照飞行员担任机长？</p>	飞标司	<ol style="list-style-type: none"> 1. 该条（a）款说的是需要航线运输执照的情形，（b）（c）款说的是不需要航线运输执照的情形； 2. 请按（a）款执行，该款不可偏离。

附件

意见答复汇总表（第14期）

45	<p>目前国内部分地区飞标部门要求执照训练飞行中，学员单飞时必须全程录像，并在考试前向局方监察员提交录像文件，此规定是否来自民航局？文件依据在哪？是否是申请执照时必须提供的材料？</p>	飞标司	<p>民航局无此规定。但根据CCAR-61部，监察员有权要求申请人提供可接受的飞行经历真实性的证明。</p>
46	<p>公司拟在黄河流域开展空中游览运行，使用单发直升机，起降点在载客500至700人的游轮上。根据空中游览咨询通告第9.2条要求，在人口稠密区上空进行空中游览须使用双发直升机，请问载客500至700人的游轮是否属于人口稠密区？是否可以使用单发直升机进行运行？</p>	飞标司	<p>属于人口稠密区。</p>
47	<p>我公司运行的空中国王C90GTI飞机，型号认可证为包含飞行员座椅共13座，可实际选装为豪华座椅（6个豪华乘客座椅+2飞行员座椅），我公司想将此C90GTI飞机加入135部运行，请问：</p> <p>1. 在AP-135-PS-2018-002《小型航空器实施135运行的简化程序》中，此情况是1-9座航空器还是10-19座航空器进行审定？</p> <p>2. 1-9座和10-19座定义包不包含飞行员座椅？</p> <p>3. 若我公司在6乘客座椅基础上，再以加改装的形式加装2个乘客座椅（加装后共8个乘客座椅），是否还是安装1-9座航空器进行135部审定？</p>	飞标司	<p>1. 此为23部飞机，实际座位数属于1-9座区间，按b类审定；</p> <p>2. 不包含必须机组成员的座椅，此类飞机通常为单人制机组；</p> <p>3. 是的，仍属于1-9座区间。</p>
		适航司	<p>在型号审定中CCAR23部第23.3条款要求（座位数、最大起飞重量）等判断飞机类别取什么证件，同时在23.3条中已明确，座位数不包含驾驶员座位，也跟是否为改装无关系。</p>

48	<p>在《民航局适航司关于发布改进通用航空适航审定政策实施细则的通知》（民航适发〔2018〕7号）中第1.2项关于“符合性验证用途第一类特许飞行证”中，要求审查部门完成必要检查后方可签发《民用航空特许飞行证》。但是申请人在申请型号合格证、补充型号合格证和型号合格证更改等设计批准时，已通过符合性验证方式确认了航空器的安全性，再由审查部门进行现场审查并颁证，并无必要。建议参照其中第1.1项“科研用途第一类特许飞行证管理”的方式，采用申请人提交备案材料，并进行声明的方式，从审查部门获得《民用航空器特许飞行证》，不再进行现场审查。</p>	适航司	<p>按照最新政策，航空器符合性验证用途特许飞行证由地区管理局按照科研用途特许飞行证的管理要求和程序颁发。具体参见2018年9月28日下发的《关于进一步优化航空器研制和符合性验证用途特许飞行证管理政策的通知》（局发明电〔2018〕2683号）。</p>
49	<p>我们为新成立的通航公司，现在需要租赁航空器，提交更改三证所需资料，网上申报更改适航证需提交公司商标专利号，但是公司商标专利号需要一年时间才能办理下来，请问是不是必须提供公司商标专利号，如果目前提供不了怎么办？能否提交商标申请受理号？</p>	适航司	<p>申请人可提交商标申请受理号。但是需提交一份声明：由此引起的经济纠纷由申请人承担，如果商标申请未成功，申请人承诺将重新申请喷涂。</p>
50	<p>公司进口两架德国轻型运动类飞机FK14，两架飞机都持有德国国籍和适航证件。FK14飞机是由德国DAeC和DULA认证，现在已运回国内，打算在国内飞行。我们查了21部相关说明，在国内飞需要取得外国民用航空器适航证认可在填写表格里需要填写VTC编号。我们需要知道的是，如何让飞机在持有外国证件的情况下，正常能飞起来。</p>	适航司	<ol style="list-style-type: none"> 1. 航空器型号应获得批准认可后方可引进，航空器应按照CCAR45第五条要求规定进行国籍登记。 2. 如果仍作为国外注册航空器在国内运行，请联系空管部门。
51	<p>公司一般在办理国籍证和适航证时，局方要求提交型号认可证/型号证和数据单。一般我们在中国民航安全信息网会查到部分型号数据单，有时候数据单还是没有更新的。既然局方适航审定司对型号进行认证，办理证件时也是适航审定处负责，那么该部分内容是否可以不用提交或者在选定机型时有相应的数据库而完成自动显示；或者局方建立统一系统进行查找。</p>	适航司	<p>目前办理国籍证和适航证，并不要求申请人提交型号认可证/型号合格证和数据单。 目前系统尚不具备系统中机型与设计批准（认可）信息自动关联功能，正在开发新的管理系统，将实现此功能。</p>

52	<p>Y12IV型机设计寿命为20年，而Y12 II型机设计总寿则为30年。对于Y12系列机型，Y12IV型机到寿后，由航空器运营企业、制造厂设计部门和民航审定部门三方共同对航空器的状态进行评估，而且给出的结论是一年进行一次延寿检查并给出结论。这样的评估方法较为繁琐，评估效率较低。建议：对于同一系列的机型由运营企业按照制造厂设计部门的检查方案进行检查，并由民航授权的适航委任代表进行检查评估并提交给局方，最后给出结论。</p>	适航司	<p>运营企业可协调制造厂，研究原先定寿的原因和依据，进行相关分析或验证工作，在满足适航标准要求的前提下，确定是否可以放宽或取消此寿命限制，以及如何放宽或取消。并向局方提交申请，局方将进行相应审查。</p>
53	<p>规划建设通用机场，前期审批周期长、流程繁琐。为简化流程，民航局出台《通用机场分类管理办法》，但各地区管理局相继发布了实施细则，执行标准不统一，《办法》的效果没有显现。近期听说民航局要统一，希望尽快实施。</p>	机场司	<p>《通用机场分类管理办法》是目前执行通用机场行业监管的唯一依据，其颁布实施就是为了统一各地区管理局对通用机场的监管。2018年2月民航局下发的《关于实施〈通用机场分类管理办法〉有关事项的通知》（民航发〔2018〕18号）进一步明确：“各管理局对通用机场行业监管均应统一到《办法》上来，《办法》发布前各自制定的通用机场建设、使用许可或安全运行等管理文件均应予以废止，《办法》发布后制定实施细则的，也不得在《办法》规定外增设管理要求，已增设管理要求的应予以取消”。</p>
54	<p>通航机场选址意见书审批时间过长，针对通航机场选址，建议由申请人直接向总局网站申请，由总局给各地区管理局分配任务，并对申请时间进行监督。同时，降低通航机场取证门槛，便于通航机场分类管理。</p>	机场司	<p>按照民航局通用航空法规体系重构工作部署，民航局已经启动通用机场行业管理规章编制工作，此意见将在规章编写过程中一并考虑。</p>

55	<p>关于依法依规机场保护净空安全的建议：</p> <p>1. 贯彻落实《民用机场管理条例》和《民用机场运行安全管理规定》，严惩违反法规破坏机场净空行为。加强建立机场管理机构与当地政府的净空保护联动机制，公示机场和政府保护机场净空的职责，落实责任。</p> <p>2. 可能的话成立机场净空保护专业机构，作为第三方协调处理机场管理机构与当地政府的解决办法。</p> <p>3. 研究如何依法严惩破坏净空行为，一走法律渠道依法追究；二有效发挥媒体作用，对违反法规破坏净空的行为媒体曝光，或者公布不诚信信誉。</p> <p>4. 督促行业政府民航局加快机场净空保护法规建设，民航局、当地政府、民航协会联动监督，在民航公众网、民航报设板块定期或适时公布。</p>	机场司	<p>1. 《运输机场运行安全管理规定》对机场管理机构与当地政府在净空管理方面的相关职责和协调机制均有明确要求和具体规定，无需成立第三方机构；</p> <p>2. 根据《民用机场管理条例》第七十九条，违反净空管理相关规定的，由当地政府责令改正并视情处以罚款；</p> <p>3. 目前民航法、机场管理条例等法律法规均有机场净空保护相关条款，相关内容均已向社会公布。</p>
56	<p>关于异地维修能力建设问题：2018年局方放宽了航空器运营企业异地维修要求，异地维修改由公司内部评估自控，但是尽管如此，通航公司航空器异地维修依然面临诸多困难。通航运营的航空器基本都是以作业机场为基地辐射作业区，但是实际面临很多机场都无法提供通航运行航空器维修配套设施，例如加油车、千斤顶、电源车、工作梯等问题。建议在各机场建立为通航飞机提供服务的停机坪、工作间，引入一些新的方式，例如开通一些自助式服务，为通航运行提供便利服务。</p>	机场司	<p>机务维修设施并非机场的必要设施，机场亦无向用户提供维修设施的法定义务。有此类需求的通航企业或个人可与通用机场协商由机场提供或由机场引入FBO等服务商提供，机场亦可主动配置此类设施吸引通航企业或个人进驻。此类事项建议从业各方通过有关协会帮助协调解决。</p>
57	<p>建议民航局大力鼓励直升机起降场建设，区别传统通用机场，简化直升机机场的报批手续、验收标准、发证程序等。</p>	机场司	<p>“直升机起降场”的规范名称为“直升机场”，其建设审批由省级人民政府负责，无行业验收要求，发证程序按《通用机场分类管理办法》执行。</p>

58	<p>我想咨询了解一下，现在修建直升机起降点，是否如市面上的某些公司所言，直升机停机坪的施工图纸需要上海民航新时代设计院来签章才有效，施工则需要钢结构和机电资质；此前有人和我们说现在民航局简政放权，没有强制性要求，只要求有过真实案例，设计和施工按照航空相关规范来实施即可。不同的人给我们不同的答案，让我们企业感觉困惑，经过朋友介绍找到这个网站，在这里和航空局领导咨询了解一下，1.民航局是否有要求，图纸是否需要上海民航新时代设计院签章2.关于施工是否有要求相关资质，还是说具有真实案例，设计施工参照航空规范执行即可。以上为我公司的困惑，期待你的回复，谢谢你。</p>	机场司	<p>目前民航局对通用机场的行业管理政策全部体现在《通用机场分类管理办法》（民航发〔2017〕46号）和《关于实施〈通用机场分类管理办法〉有关事项的通知》（民航发〔2018〕18号）两份文件当中，对于您的咨询事项无相关规定。</p>
59	<p>2018年2月28日，中国民用航空局下发了《关于同意协会官网作为通用机场信息发布媒体的批复》，国内相关协会官网正式成为通用机场信息发布媒体。我想咨询了解一下局方是否鼓励支持多渠道发布通用机场信息，要是民营企业或者相关通航协会也想申请成为通用机场信息发布媒体的话，需要什么要求和具体的申请流程呢？</p>	机场司	<p>《通用机场分类管理办法》（民航发〔2017〕46号）第二十四条规定了通用机场应当将机场信息在民航局认可的媒体上公布。任何具有通用机场使用群体代表性，能够有效传递通用机场技术和服务信息，促进通用航空运行安全和通用机场功能发挥的媒体均可向民航局申请成为通用机场信息的发布媒体。</p>
60	<p>我公司拟建机库，但是当地政府说：二类通用机场是指具有5-9座航空器经营性载人飞行业务，因此我们要建机库必须要去民航局申请通用机场的相关手续才能建机库。另外，当地政府说通航飞机要飞，必须要有省政府的批准才能实施，我说不需要，只要部队批复了临时起降点和空域，得到作业所在地的军民航管制放行许可就可以飞，他们要我拿出相关文件，我不知道从什么地方才能找到相关规定，请领导指示。</p>	机场司	<p>目前民航局对通用机场的行业管理政策全部体现在《通用机场分类管理办法》（民航发〔2017〕46号）和《关于实施〈通用机场分类管理办法〉有关事项的通知》（民航发〔2018〕18号）两份文件当中，对于您的咨询事项无相关规定。</p>
		空管局	空管系统无此要求。
61	<p>建议取消从事通航机场管制员执照考试英语能力要求。</p>	空管办	民航局结合执照类别研究调整英语要求。

附件

意见答复汇总表（第14期）

62	<p>建议优化“三证”办理流程：局方已经开通了“三证”办理的网上办理流程，但是三证办理串行操作，特别是电台执照申请时必须上传是国籍登记证和特许飞行/适航证，实际操作中需要局方两个部门（适航审定处和通导处）同时到场，协调难度较大，对整机制造企业生产试飞和交付计划影响较大。希望局方网上系统的信息能够整合，能够并行办理。结合实际，优化取证环节，缩短时间，提升效率。</p>	空管办	<p>根据《中华人民共和国民用航空法》和《中华人民共和国民用航空器适航管理条例》，国籍登记证和特许飞行/适航证是航空器具有中华人民共和国国籍、机载无线电设备可安装于航空器上并满足适航标准的法定凭证，二者均为颁发民航空器电台执照的依据。目前，在办理交付或生产试飞航空器电台执照时，已开展网上预审程序，可与国籍登记证等并行办理，仅需在完成现场检查，确认该架航空器已取得国籍登记证和特许飞行/适航证后（上传影印件），核发电台执照。</p>
63	<p>目前局方授权的无线电检查员的权限仅限于境外接机检查，而通航公司工作中更多的是对境内运行的航空器的无线电检查。建议进一步放开在国内对航空器进行无线电检查的权限。</p>	空管办	<p>民航无线电管理检查员一直可执行境内运行航空器的无线电台检查工作。</p>
		空管办	<p>民航局正积极配合四川省政府推动该省低空空域改革，已取得较好成效。民航局将持续推动低空空域管理改革工作，争取在其他地区复制四川模式和经验</p>

64	<p>建议民航局牵头面向军方争取促成真正的低空空域开放，缩短通航飞行任务、飞行计划报批时间，为医疗救护争取时间。</p>	空管局	<p>根据《关于建立应急救援飞行计划申请绿色通道》要求，民航局在拟于近期发布的《通用航空飞行计划审批与空管运行管理规定》中再次明确：所有涉及医疗救助、应急救援、抢险救灾等飞行计划的申请，不设飞行计划申请时间限制，申请人可根据紧急程度随时申请。申请人除提交飞行计划外，只需提供相关医疗机构出具的证明函。如果情况紧急，申请人可直接提供相关医疗机构联系人和联系方式，飞行计划审批部门可依此先行办理，申请人于计划批复后24小时内补交相关医疗证明即可。申请飞越我国领空开展急救飞行活动，申请人仅需提交飞行计划，无需提供医疗证明函。对于抢险救灾等飞行活动，在新闻媒体已有报道的，申请人仅需提交飞行计划，无需提供相应证明函。</p>
		监控中心	<p>目前民航局与军方正积极推进低空空域改革工作。关于缩短飞行计划报批时间的问题，《关于落实民航局通用航空监管专项督查问题整改工作的通知》（局发明电〔2018〕1593号）明确了各级计划审批部门的受理和审批时限，进一步减少了飞行计划的批复时间，特别是涉及医疗救护等紧急任务飞行申请，可以随报随批。</p>
65	<p>建议尽快修订出台《通用航空安全保卫规则》。现行民航规定办理隔离区通行证需要提供的材料是：本人身份证原件和复印件，单位证明，本人、配偶、父母的无犯罪记录，其中配偶和父母的无犯罪记录证明较难开具。如遇通航企业调机或跨地区作业，需向作业地管理局再次提交相同申请材料，费时费力。建议简化在运输机场开展通航业务的安保查验要求和办证申请材料，如：若在全国其他机场已办理隔离区证件，在指定区域机场再次办理时，可简化申请材料等。</p>	公安局	<p>《通用航空安全保卫规则》正在加紧制定中。目前通航飞行员和机务等非空勤人员可办理空勤登机证，一次申办长期有效，可以进出全国所有运输机场。</p>

66	<p>解决机组因无登机证而无法进入机场的问题：通航公司的部分机组人员因岗位特殊及其他原因（如机务人员尚未取证）而无法办理登机证，机场以无登机证为由拒绝机组进入机场，且没有其他替代方法帮助机组进入机场。建议制定相应政策解决通航公司机组人员进入机场困难的问题。加强公安系统的内部协调，提高相关政策的可执行性，减少扯皮和不作为现象，减少对运营企业的限制。</p>	公安局	<p>根据国际民航组织有关要求以及《民用航空运输机场航空安全保卫规则》等规章，进入运输机场控制区的人员需要经过背景调查、取得相关通行证件方能进入运输机场，这是全球通行的一条红线。通航飞行员和机务等非空勤人员可以正常申办空勤登机证，一次申办长期有效。</p>
67	<p>按民航局加强对通用航空行业“放管服”的要求，民航空管局下发通知，要求民航机场只对在场进/离场航线附近通航作业飞行进行管制。但在实际与民航机场签订保障协议和通航作业过程中，民航机场仍按“机场中心半径50公里范围内”为机场管制区域进行管理，有航班时不允许通航在其机场半径50公里范围内作业。请问通航公司该如何掌握？</p>	空管局	<p>民航空管管制范围包括民用航路及航线、民用机场进近管制区内的进离场航线以及获得批复的可引导区域、终端管制区和塔台管制范围。在未设置进近管制区的机场，机场管制范围一般为机场半径50公里范围，在此空域内活动需经机场管制部门同意后方可实施。</p>
68	<p>建议建立低空空域内通航飞行管制运行标准，允许不同通航企业航空器在同一空域内按一定飞行规则共同飞行，提高空域使用效率。</p>	空管局	<p>民航局将于近期发布《通用航空飞行计划审批和空管运行管理规定（试行）》，其中包括通航飞行管制运行规定，允许不同通航企业航空器在同一空域内按一定飞行规则共同飞行。</p>
69	<p>建议民航局梳理通航飞行行政许可事项，明确相关申请程序和联系方式，统一归口办理，提高通航飞行审批效率。</p>	空管局	<p>《关于落实民航局通用航空监管专项督查问题整改工作的通知》（2018）1593号已提出相应要求：在飞行计划受理和审批工作中，各地区空管局、空管分局（站）指定唯一部门负责通航飞行计划的咨询、受理和审批工作，并提供7×24小时的服务。</p>

意见答复汇总表（第14期）

		监控中心	<p>民航局拟于近期发布《通航飞行计划审批与空管运行管理规定（试行）》，规范和简化了通航飞行计划申请和审批程序，明确了民航管制责任边界，其中规定在民航空管管制范围内的通航飞行活动由民航局运行监控中心和各地区空管局按职责分工办理其飞行计划，并要求各单位指定内部唯一部门具体负责飞行计划的咨询、受理和审批等工作；在民航空管管制范围外的通航飞行活动，民航空管单位原则上不提供管制服务，对其飞行计划只进行备案管理。</p>
--	--	------	---