# 运输航空公司差异化精准监管实施办法

（试行）

# 第一章 总则

第一条 【目的、依据】为主动适应行业发展的新形势、新变化，加快推动民航安全领域体制机制改革及监管模式转型，实施差异化、精准化分类分级监管，促进航空公司提升安全管理和安全运行水平，根据《民用航空法》《中华人民共和国安全生产法》《中华人民共和国行政许可法》《民用航空安全管理规定》《大型飞机公共航空运输承运人运行合格审定规则》等相关规定，制定本办法。

第二条 【定义】本办法中的差异化精准监管是指基于航空公司机队情况、财务状况、安全基础、管理水平等差异，按照“基于规模分类、基于风险分级”的原则对航空公司进行分类、分级，并相应调整监管模式和监察大纲后实施的安全监管。

第三条【适用范围】本办法适用于对国内大型飞机公共航空运输承运人（以下简称航空公司）开展的差异化精准监管工作，主要涉及飞标、维修、航务及航卫方面的监管优化，运输及空防安保等方面可参照实施差异化精准监管。突发事件应急处置，或国家、行业层面组织的临时性安全监管任务不在本办法范畴之内。该分类分级指标仅供调整安全监管方法参考，不适用于航权时刻等资源分配的用途，不与宏观调控的相关措施挂钩。

第四条【原则】航空公司差异化精准监管应当遵循客观公正、量化评定，实事求是、动态管理的原则。对于差异化精准监管带来的监管工作量变化和资源调配需求，由各地区管理局依法依规负责辖区内各监管局的监管资源调配，民航局依法依规负责各地区管理局的监管资源调配。

# 第二章 分类、分级原则及标准

第五条 【分类、分级指标】航空公司分类主要基于规模，包括机队情况和公司产能两个维度，涉及飞机数量、运输小时数和最大可提供客公里数等三个方面指标（具体评价标准见附件1）。航空公司基于规模分类后，再基于风险进行分级评定，包括机队概况、财务状况、运行成熟度、管理成熟度、诚信问题、应急处置能力和监督管理等七个维度及相关指标（具体评价标准见附件2）。

第六条 【权重及算法】分类指标权重分别为：飞机数量权重W1=0.3，运输小时量权重W2=0.2，最大可提供客公里数（ASK）权重W3=0.5。（注：ASK=sum［每个航段的可供座位\*每个航段的飞行距离］）。航空公司分类总分计算方法为：

S分类总分=W1\*S飞机数量+ W2\*S运输小时量+ W3\*S最大可提供客公里数

第七条 【原则】鉴于纯货运航空公司的管理模式和机队组成与客运航空公司的差异，将其单独分为第四类。其余航空公司按分类标准分为大、中、小三类：

（一）大型客运航空公司，S分类总分≥1；

（二）中型客运航空公司，S分类总分0.4＜S＜1；

（三）小型客运航空公司，S分类总分＜0.4；

（四）纯货运航空公司。

第八条 航空公司分级总分计算方法为：

S分级总分=100 - S扣分总分 + S加分总分

每一类航空公司分为1、2、3、4共四级：

（一）1级航空公司，S分级总分≥90分；

（二）2级航空公司，80分＜S分级总分＜90分；

（三）3级航空公司，50分＜S分级总分≤80分；

（四）4级航空公司，S分级总分≤50分。

# 第三章  精准监管的原则

第九条 【监管模式差异】民航行政机关针对不同类别的航空公司，采用不同的监管模式，基本原则如下：

（一）大型客运航空公司，为行业内超大规模运输航空公司，采用飞行标准司统筹、合格证管理局主导、属地管理局协同的原则，分支机构所在地管理局成立合格证管理联合工作组（JCMT）的监管模式或其等效模式，以“盯组织、盯系统”为主，实施集中统一的安全监管。

（二）中型客运航空公司，为各地区尚未达到超大规模的、以客运为主的运输航空公司，采用合格证管理局为主，分支机构属地监管为辅，以“盯组织、盯系统”为原则，以评价体系成熟度为主的监管模式实施安全监管。

（三）小型客运航空公司，为各地区以“小、散、变、转、欠”为典型问题和特点，公司体系建设有待完善的运输航空公司，采用“盯人盯事”和“盯组织、盯系统”有机结合为原则，针对不同航空公司的安全状况、股权归属、管理能力等方面的状况，实施分类施策精准监管。

（四）纯货运航空公司，为各地区的纯货运航空公司，以人员和飞机等核心要素的可靠性为重点，采用合格证管理局为主，分支集散中心所在地为辅的模式实施安全监管。

第十条 【监管介入程度差异】针对不同级别的航空公司，实施不同的监管频次（具体范围通过监察大纲确定），基本原则如下：

（一）1级航空公司，以自主管理为主，低频次开展现场监察，且部分运行规范的条款变更可充分采用航空公司提交的材料，简化审批程序。

（二）2级航空公司，以常态化监管为主，正常频次开展现场监察。

（三）3级航空公司，以重点监管为主，高频次开展现场监察。

（四）4级航空公司，可视为不具备安全生产条件，依据有关法律法规和规章暂停运行或实施运行限制。

第十一条 在同一分类中，针对评级较高的航空公司，在新开航线、加班、包机、设立分公司等方面给予政策倾斜，促进高质量发展。

# 第四章  分类、分级评定程序

第十二条 【职责分工】民航局负责制定航空公司差异化评估标准，向各地区管理局和相关航空公司公布分类、分级评定结果，并制定和发布差异化监察大纲。

第十三条 【职责分工】各地区管理局根据民航局制定的航空公司差异化评估标准，按照合法、可靠的途径收集相关数据，对辖区内航空公司进行评估（填写附件1和附件2），将评估结果报民航局评定，并根据评定结果及差异化监察大纲，合理调配辖区监管资源，制定和实施监察计划。

第十四条 航空公司分类评定的周期为3年，分级评定的周期为1年，原则上应在上一评定周期结束前3个月启动新一轮评定工作，并在随后1个月内完成。分级评定周期是指从上一年度的11月16日到本年度的11月15日。

第十五条 评定周期内，各航空公司应每年定期自我评估，机队情况、财务状况、运行成熟度、管理成熟度、诚信问题、应急能力和监督管理中的客观指标发生重大变化导致该公司不再属于原类别或级别时，航空公司应向所在地地区管理局提交相关自评材料，并提出调整分类分级的申请。

第十六条 评定周期内，当航空公司出现以下情形之一时，民航局相关职能部门、所在地地区管理局应按标准及时评估，如发生分类、分级变化，应及时向民航局提出调整分类分级的申请：

（一）发生民用航空器事故（不包括空防事故）；

（二）发生《民航行业信用管理办法》（民航规〔2021〕13号）第八条认定的涉及安全生产的严重失信行为；

（三）发生重大违规违章事件、重大舆情事件；

（四）航空公司根据第十五条之情形，提出分类分级调整申请的；

（五）民航局、地区管理局认为必要的其他情形。

调整后的分类分级评定结果，将在下一年度由民航局连同年度监察大纲一并发布。

第十七条 诚信、高效的报告文化是差异化精准监管有效实施的基本保证，航空公司在差异化精准监管数据申报过程中如出现经局方认定的瞒报、谎报等不诚信行为，将被直接评为3级，并按照民航局关于诚信管理的有关规定进行处理。第五章  附则

第十八条 本办法由民航局负责解释。

第十九条 本办法自下发之日起施行，《中国民用航空局关于印发<运输航空公司差异化精准监管实施办法（试行）>的通知》（民航发〔2022〕56号）和《关于下发运输航空公司差异化分类分级评价标准补充说明的通知》（局发明电〔2022〕2797号）同时废止。

# 附件1 航空公司分类指标及评价标准

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **影响因素** | **分类指标（括号内表示权重）** | **划分区间（不包括湿租飞机）** | **S 得分说明（分值存在区间的采用线性插值法评估）** |
| 1 机队规模 | 1.1 飞机数量（W1=0.3） | ➢ 400 架（含）以上➢ 150（含）-400 架➢ 150 架以下 | ➢ 400 架以上 1分➢ 150-400（不含）架 0.5-1分（不含）➢ 0-150（不含）架 0-0.5分（不含） |
| 1.2 运输小时量（W2=0.2） | ➢ 运输小时量≥100万小时➢ 运输小时量在 10-100万小时之间➢ 运输小时量＜10万小时 | ➢ 运输小时量≥100万小时 1分➢ 运输小时量在 10-100万小时 0.5-1分（不含）➢ 运输小时量＜10 万小时 0-0.5分（不含） |
| 2 公司产能 | 2.1最大可提供客公里数（W3=0.5） | ➢ 一千万（万座公里）以上➢ 一百万-一千万（万座公里）之间➢ 一百万（万座公里）以下 | ➢ 千万级 1分➢ 百万级 0.5-1分（不含）➢ 十万级 0-0.5分（不含） |

# 附件2 航空公司分级指标及评价标准

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **影响****因素** | **一级指标** | **二级指标** | **三级指标** | **指标值** | **备注** |
| 1机队情况 | 1.1机龄 | —— | —— | * 0-8年，不扣分
* 8（含）-14年，扣0.5分
* 14年（含）以上，扣1分
 | 机队平均机龄 |
| 1.2故障保留率 |  |  | * 0.2以下，不扣分
* 0.2（含）-0.3，扣0.5分
* 0.3（含）以上，扣1.5分
 | 一年内运行中，平均当日运行飞机航前开口保留故障/运行飞机数量（含CDL类，不含ATA25章不影响安全的条目） |
| 1.3机型构成 | 1.3.1机型成熟度 |  | * 以第三或第四代干线飞机为主，加1分
* 其余机型为主，不扣分
 | 数量占比超过60%即为主力机型注：第三或第四代飞机列表请见国际民航组织《循证培训手册》（DOC9995） |
| 1.3.2机型种类复杂度 |  | * 1-3种，不扣分
* 4-8种，大型公司不扣分，中小型公司扣0.5分
* 9种以上，大型公司扣0.5分，中小型公司扣1分

评价机型种类数量与飞机数量的比值。* 0.05以下，不扣分
* 0.05（含）-0.1，扣0.5分
* 0.1（含）-0.15，扣1分
* 0.15（含）-0.2，扣2分

0.2（含）以上，扣3分 | 以计划司统计口径为准机型种类以AEG评审为准 |
| 1.3.3机队规模变化 |  | * 机队变化超过5%，扣0.5分
* 机队变化超过10%，扣1分
* 机队变化超过15%及以上，扣1.5分
 | 分级评定周期内的机队规模变化 |
| 1.3.4航空器使用和飞行人力资源匹配情况 |  | * 在连续6个日历月内，每出现一次进入黄区的情况，扣0.75分，每出现一次进入红区的情况，扣1.25分，上述情况均累积扣分
* 在连续6个日历月内，如连续发生上述情况，则在累积扣分的基础上乘以1.5倍
 | 以飞行人员资质管理系统疲劳指数为计算依据；累积扣分样例：6个日历月内两次进入黄区，即0.75+0.75=1.5分，如果连续两次进入黄区，即（0.75+0.75）×1.5=2.25，如果连续三次进入黄区，即〔（0.75+0.75）×1.5+0.75〕×1.5=4.5，以此类推 |
| 1.3.5航空器复杂性变化，机队构型变化 | 1．两年内，是否首次引进宽体机 | * 首次引进宽体机，扣0.5分
 | 以运行规范为准。例如：纯窄体机队引进了A330 |
| 2．两年内，是否引进相同制造厂商的新机型，以及新机型数量 | * 引进相同制造厂商的新机型，扣1分；多种新机型应累计扣分
 | 以运行规范为准。例如：A320机队引进了了A330 |
| 3．两年内，引进不同制造厂商的新机型，以及新机型数量 | * 引进不同制造厂商的新机型，扣1.5分；多种新机型应累计扣分
 | 以运行规范为准。例如：A320机队引进了B787 |
| 4．两年内，是否引进其他老旧机型 | * 引进老旧机型，扣2分
 | 以运行规范为准。例如：引进了B737CL、 B757、 B767、 B747F、 A300，或其他超过20年的机型 |
| 2财务状况 | 2.1安全保障财务 | 2.1.1 安全投入财务保障情况 |  | * 9（含）分以上，加2分
* 8（含）-9分，加1分
* 7（含）-8分，扣0.5分
* 6（含）-7分，扣1分
* 6分以下，扣1.5分
 | 以分级评定周期内的财务司安全保障财务考核得分为准。 |
| 2.1.2 资产负债率情况 |  | * 100%（不含）以下，不扣分
* 100%（含）以上，扣0.5分
* 截至评估前，连续6个月100%（含以上），扣1分
 | 3年内每月资产负债率的平均值。体现资产负债率过高容易导致的经营压力向安全管理转移的风险 |
| 2.1.3安全生产关键要素保障断供 |  | * 分级评定周期内出现过此类事件，扣1分
 | 如到目的地机场停止加油服务，训练中心/飞行员协议供给航校停止训练、无法保障机组驻外住宿安排等 |
| 2.1.4运行安全关键岗位人员欠薪事件 |  | * 分级评定周期内出现过此类事件，扣1分
 |  |
| 2.2劳资关系与过激行为 | 2.2.1有组织的代表正式谈判行为 |  | * 分级评定周期内出现过此类事件，扣0.5分
 | 不含单位工会组织的相关活动 |
| 2.2.2有组织的联名上书、实名举报、抗议行为 |  | * 分级评定周期内出现过此类事件，扣1分
 |  |
| 2.2.3飞行运行中发生影响安全运行的不良行为 |  | * 分级评定周期内出现过此类事件，扣1.5分
 | 如机组人员发生过激冲突影响飞行安全。 |
| 2.2.4发生重大安全相关的舆情事件 |  | * 分级评定周期内出现过此类事件，扣1.5分
 | 以综合司新闻处舆情周报为主，造成各级工作被动，产生重大社会影响 |
| 3运行成熟度 | 3.1硬件条件 | 3.1.1复杂航线占比 |   | * 0.12以下，不扣分
* 0.12（含）-0.18，扣0.5分
* 0.18（含）以上，扣1分
 | 复杂航线占比=（高高原航线+跨洋航线+极地航线+特殊机场航线）数量/总航线数量\*航权（航线）以局方批复为准\*特殊机场以局方发布为准\*各类复杂航线不重复计算 |
| 3.1.2训练条件 |   | * 自训率50%以上，不扣分
* 自训率20%-50%（含），扣0.5分
* 自训率20%（含）以下，扣1分
 | 自有模拟机训练（自训率）占比为在本公司模拟机训练人次与飞行员训练总人次的比值\*集团内部或控股股东具有模拟机训练条件的，相应训练可作为“自训”统计 |
| 3.1.3维修人员训练条件 |  | * 公司具备CCAR147机型训练能力，加1分
 |  |
| 飞机健康管理及发动机监控能力 |  | * 完全依靠飞机制造厂家系统实施，不加分
* 建立了自己的系统，但仍然以厂家逻辑为主，加1分。
* 开发多个监控逻辑，在厂家基础上可以实现全方位实时监控，加2分。
 |  |
| 3.1.4 运控系统 |  | * 机组排班系统无备份系统，扣0.5分
* 签派放行系统无备份系统，扣0.5分
* 飞行计划制作无备份系统，扣1分
 | 使用不同系统或异地备份的方式均视为满足备份要求 |
| 3.2飞行人员队伍 | 3.2.1飞行员构成 | 1．机长数量 | * 人机比5（含）以上，不扣分
* 人机比低于5，扣0.5分
* 人机比低于4，扣1分
 | 人机比=（机长数量/飞机数量）\*机长数量包含飞行教员 |
| 2．教员、机长、副驾驶人员结构 | * 0.7（含）以上，不扣分
* 0.7以下，扣0.5分
 | （教员+机长）/副驾驶人数\*尚未在航班飞行中建立飞行经历的副驾驶不统计在内 |
| 3．新获得资质飞行员占比 | * 0.2-0.4，不扣分
* 低于0.2或高于0.4，扣0.5分
 | （取得运行资质3年（含）以内新副驾驶+新机长+新教员）/总人数\*教员等级的变化不统计在新教员数据内\*三年内的新机长和新副驾驶；两年内的转机型机长和转机型副驾驶；两个条件不重复计算 |
| 3.2.2飞行员来源 | 1．引进国内机长 | * 引进大型客运航空公司飞行员，不扣分
* 引进其他公司的，扣0.5分
 | 分级评定周期内，是否引进国内机长除自培外，均属于引进\*引进的飞行员中尚未在航班飞行中建立飞行经历的副驾驶统计在“自培”范围内 |
| 2．引进外籍 | * 扣1.5分
 | 分级评定周期内，是否引进外籍机长（注：仅按国籍判断） |
| 3．引进机长数占总机长人数的比值 | * 超过50%，扣0.5分
* 超过60%，扣1分
* 超过70%，扣1.5分
 |  |
| 4．改装情况 | * 无转机型改装的，不扣分
* 转机型改装的，扣0.5分
 | 分级评定周期内是否进行转机型改装 |
| 3.2.3客舱乘务员变化数量（仅限客运公司） |  | * 增减10%以内，扣0.5分
* 增减10%-20%之间，扣1分
* 增减20%以上，扣1.5分
 | 分级评定周期内客舱乘务员变化数量（仅限客运公司） |
| 3.3维修人员队伍 | 3.3.1维修放行人员疲劳情况 | 月平均维修放行人员疲劳管理水平分值 | * 大于95（含），不扣分
* 大于90（含），小于95，扣0.5分
* 小于90，扣1分
 | 分级评定周期内 |
| 3.3.2维修人员成熟度 | 航线维修人员三年以上工作经历人数比例 | * 大于等于85%，不扣分
* 大于等于70%小于85%，扣0.5分
* 小于70%，扣1分
 | （三年以上工作经历人数）/航线总人数 |
| 3.3.3维修资质成熟度 | 航线维修人员持照人数占比 | * 大于等于50%，不扣分
* 大于等于40%小于50%，扣0.5分
* 小于40%，扣1分
 | 持照人数/航线总人数 |
| 3.3.4 维修人员三年平均流动率 | 航线维修人员流动人数占比 | * 小于等于3%，不扣分
* 小于等于5%大于3%，扣0.5分
* 大于5%，扣1分
 | 前三年，平均每年总共流失人员数/原有人员数（不含正常内部转岗人员） |
| 3.3.5 三年内工程技术人员流动率 | 工程技术人员流动人数占比 | * 小于等于10%，不扣分
* 小于等于15%大于10%，扣0.5分
* 大于15%，扣1分
 | 三年总共流失人员数/原有人员数（不含正常内部转岗人员） |
| 3.4高风险事件历史数据 | 3.4.1 六年内航空器事故 |  | * 发生较大事故以上等级事故，每起扣10分
* 发生较大事故，每起扣7.5分
* 发生一般事故，每起扣5分
 | 两个周期（六年内）事故按单次扣分 |
| 3.4.2 三年内责任原因征候率 |  | * 责任原因征候率高于行业平均值，扣0.5分
 | 三年内任一年高于当年行业平均值 |
| 3.4.3 三年内责任原因严重征候率 |  | * 责任原因严重征候率高于行业平均值，扣1分
 | 三年内任一年高于当年行业平均值 |
| 3.5航线结构变化 | 3.5.1货改客 |  | * 扣1.5分
 | 是否进行货改客 |
| 3.5.2增加国际运行 |  | * 首次增加扣1.5分，后每增加一个运行区域扣0.5分，累计扣分
 | 是否首次增加国际运行区域（若非首次，需明确增加的数量） |
| 3.5.3高高原运行 |  | * 首次增加扣1分，后每增加一个机场扣0.5分，累计扣分
 | 是否首次增加高高原运行（若非首次，需明确增加的数量） |
| 3.5.4 EDTO运行 |  | * 首次增加扣1分，后每增加一个特定的机身发动机组合或延长批准的最大改航时间，扣0.5分，累计扣分
 | 是否首次增加EDTO运行（若非首次，需明确增加的数量） |
| 3.5.5特殊机场运行 |  | * 每增加一个机场，扣0.5分，累计扣分
 | 是否增加特殊机场运行（若选择“是”，需明确增加的数量） |
| 3.5.6运行环境复杂度 | （中小机场+特殊机场）数量占比 | * 20% -35%，扣0.5分
* 35%-50%，扣1分
* 50% 以上，扣1.5分
 | （中小机场+特殊机场）/机场总数(民航局定义)注：中小机场与特殊机场重复的不重复计算。 |
| 3.6飞行基地管理 | 3.6.1属地飞行人员 |  | * 飞行基地中属地飞行人员数量占比大于50%，不扣分
* 飞行基地中属地飞行人员数量占比小于等于50%，扣0.5分
 | 飞行基地中拥有的属地飞行人员占比 |
| 3.6.2固定航线结构 |  | * 飞行基地中固定航线数量占比大于70%，不扣分
* 飞行基地中固定航线数量占比小于等于70%，扣1分
 | 飞行基地拥有的固定航线结构占比（固定航线参考换季运行，按相同航季比较） |
| 3.6.3增加的飞行基地 | 飞行基地组织机构和管理体系的完整性 | * 每增加一个组织机构和管理体系不完整的飞行基地，扣0.5分，累计扣分
 |  |
| 3.7公司规模 | 3.7.1运行安全关键岗位人员 | 离职人员占比 | * 20% -35%，扣0.5分
* 35%-50%，扣1分
* 50% 以上，扣1.5分
 | 5年内运行安全关键岗位离职人员占比（认定为同一集团或控股股东内部人员调动不计算）关键岗位是指飞行、乘务、签派和维修等四类人员 |
| 3.7.2合格证持有人的取证年限 |  | * 0-3年，扣1.5分
* 3-5年，扣1分
* 5-8年，扣0.5分
 |  |
| 3.8主运行基地变更 |  |  | * 同一管理局内，不同监管局之间，扣1分
* 跨管理局，扣1.5分
 | 三年内，主运行基地变更 |
| 3.9关键部门员工的变更情况 | 变动人员占总数的百分比 |  | * 20% -35%，扣0.5分
* 35%-50%，扣1分
* 50% 以上，扣1.5分
 | 关键部门员工的变更情况（变更前与变更后变动人员占总数的百分比）。连续两个分级评定周期的同比。关键部门是指飞行运行部门、飞行训练部门、运行控制部门、运行标准部门、机务工程部门、安全管理部门 |
| 4.管理成熟度 | 4.1股权及高级管理人员 | 4.1.1 三年内控股权变更次数 |  | * 三年内变更过1次，不扣分
* 三年内变更过2次，扣1分
* 三年变更过3次以上，扣2分
 |  |
| 4.1.2 董事长、总经理或同等岗位人员 | 1．某一岗位是否变化两次或两次以上2．存在正职空缺（副职暂时主持工作）情况的次数3．是否两个或两个以上的岗位的人员发生变化4．关键管理人员之间兼任岗位数5．偏离重要岗位资质要求的数量 | * 变化扣分，某一岗位变化两次及以上的，每出现一次，扣0.5分，累计扣分
* 变化扣分，两个或两个以上的岗位的人员发生变化，扣0.5分，累计扣分
* 如存在正职空缺（副职暂时主持工作）情况，每个职位扣0.5分，累计扣分
* 如存在关键管理人员之间兼任情况，每个兼任职位扣0.5分，累计扣分
* 如存在偏离重要岗位资质要求的数量情况，每个偏离 扣0.5分，累计扣分
 | 分级评定周期内，变化次数2次扣0.5，3次扣1分，4次扣1.5，以此类推；变化岗位数，2个岗位换人扣0.5，3个岗位换人扣1分，4个岗位换人扣1.5，以此类推。 |
| 4.1.3运行安全管理关键岗位 | 运行安全管理关键岗位：运行副总经理、维修副总经理、安全总监、总飞行师、总工程师 |
| 4.1.4运行安全管理关键岗位的经历 | 担任过公司级管理人员的年限 | * 无经历，扣1.5分/人
* 1年以内，扣1分/人
* 1-3年，扣0.5分/人
 | 运行安全管理关键岗位：运行副总经理、维修副总经理、安全总监、总飞行师、总工程师 |
| 4.1.5董事长、总经理、运行安全管理关键岗位管理人员任职期间受处罚和惩戒情况 |  | 在证监会、银保监会职业禁入等处罚或在其他联合惩戒影响期内任职的，每人次扣2.5分 | 运行安全管理关键岗位：运行副总经理、维修副总经理、安全总监、总飞行师、总工程师 |
| 4.2中层管理人员 | 4.2.1飞行运行部门 | 1．是否存在单个部门的正职变化超过两次（含两次）以上的情况2．存在正职空缺（副职暂时主持工作）情况的次数3．是否存在两个或以上部门的正职发生变化的情况4．发生扩大工作职能（跨相关部门接管工作职能）的次数5．是否存在半年之内，飞行运行部门和飞行训练部门超过半数的（正职+副职）之和，发生了人员变化（包括升职、内部平调两种情况） | * 变化扣分，单个部门的正职变化超过两次（含两次）以上的，扣0.5分
* 正职空缺，即副职暂时主持工作，发生一次，扣0.5分
* 正职被兼任，发生一次，扣0.5分
* 叠加扣分，两个或以上部门的正职发生了变化，扣0.5分
* 扩大工作职能（跨相关部门接管工作职能），发生一次，扣0.5分
* 半年之内，飞行运行部门和飞行训练部门，一旦超过半数的正职+副职之和，发生了人员变化（包括升职、内部平调调整两种情况），扣1.5分
 | 分级评定周期内 |
| 4.2.2飞行训练部门 |
| 4.2.3运行控制部门 |
| 4.2.4运行标准部门 |
| 4.2.5机务工程部门 |
| 4.2.6安全管理部门 |
| 4.3部门负责人 | 4.3.1飞行运行部门 | 担任过部门级管理人员的年限 | * 无经历，扣1.5分/人
* 1年以内，扣1分/人
* 1-3年，扣0.5分/人
 |
| 4.3.2飞行训练部门 |
| 4.3.3运行控制部门 |
| 4.3.4运行标准部门 |
| 4.3.5机务工程部门 |
| 4.3.6安全管理部门 |
| 4.3.7协议维修单位 |
| 4.4合并与收购 | 4.4.1启动合并和收购 | 三年内，是否存在启动合并和收购情况 | 一次性扣1.5分 |  |
| 4.4.2合并完成后航空器差异 | 1．航空器数量差异 | * 数量差异性不超过50%，扣0.5分
* 超过50%但不超过100%，扣1分
* 超过100%，扣1.5分
 | 计算方法:（被合并公司航空器数量）/（发起合并公司航空器数量） |
| 2．跨型别等级差异 | * 存在跨型别等级差异的（同一系列机型的差异和发动机差异不算），扣1.5分
 |  |
| 4.4.3合并完成后航线结构差异 | 航线结构差异 | * 差异性不超过50%，扣0.5分
* 超过50%但不超过100%，扣1分
* 超过100%，扣1.5分
 | 包括航线数量和始发基地数量计算方法：（被合并公司航线数量）/（发起合并公司航线数量） |
| 4.4.4合并完成后运行能力差异 | 1．是否存在特殊机场 | 符合任意一条扣0.5分，累计扣分。，最多扣2.5分 | 包括特殊机场、国际运行、高高原、EDTO、极地航线比较方法：被合并公司运行能力与发起合并公司运行能力相比 |
| 2．是否存在国际运行 |
| 3．是否存在高高原飞行 |
| 4．是否存在EDTO运行 |
| 5．是否存在极地航线 |
| 4.4.5安全生产第一责任人 | 安全生产第一责任人121公司从业年限 | * 121公司从业经历少于三年，扣1分
* 没有121公司从业经历，扣1.5分
 | 安全生产第一责任人：公司核心管理人员，例如董事长、总经理、总裁等资方派驻的对人财物具有决策权的人员 |
| 4.4.6飞行运行、飞行训练、运行控制、运行标准、机务工程和安全管理，以上六个部门的任何一个正职(或部门负责人) | 1．飞行运行部门是否存在正职降职、转岗、调离的情况 | * 对于降职、转岗、调离，符合任意一项扣0.5分，可叠加扣分，最多扣2.5分
 |  |
| 2．飞行训练部门是否存在正职降职、转岗、调离的情况 |  |
| 3．运行标准部门是否存在正职降职、转岗、调离的情况 |  |
| 4．运行控制部门是否存在正职降职、转岗、调离的情况 |  |
| 5.机务工程部门是否存在正职降职、转岗、调离的情况 |  |
| 6．安全管理部门是否存在正职降职、转岗、调离的情况 |  |
| 4.4.7控股方变更完成后安全生产第一责任人 | 安全生产第一责任人121公司从业经历 | * 121公司从业经历少于三年，扣1分
* 没有121公司从业经历，扣1.5分
 | 安全生产第一责任人：公司核心管理人员，例如董事长、总经理、总裁等资方派驻的对人财物具有决策权的人员 |
| 4.4.8控股方变更完成后，飞行运行、飞行训练、运行控制、运行标准、机务工程、安全管理，以上六个部门的任何一个正职(或部门负责人) | 是否存在正职降职、转岗、调离的情况 | * 对于正职降职、转岗、调离，符合任意一项扣0.5分，可叠加扣分，最多扣2.5分
 |  |
| 5诚信问题 | 5.1关键技术人员经历资格造假 | 关键技术人员经历资格造假情况 |  | 每次扣1.5分 | 分级评定周期内 |
| 5.2安全信息迟报漏报瞒报 | 安全信息迟报瞒报漏报情况 |  |
| 6应急能力 | 6.1应急处置能力 | 应急处置能力不足 |  | * 3年内未发生此类事件，不扣分
* 发生过此类事件的，由管理局综合评定扣分（上限2分）
 |  |
| 6.2事件调查能力 | 事件调查能力不强 |  | * 3年内未发生此类事件，不扣分
* 发生过此类事件的，由管理局综合评定扣分（上限2分）
 |  |
| 6.3舆情应对能力 | 舆情应对不当 |  | * 3年内未发生此类事件，不扣分
* 发生过此类事件的，由管理局综合评定扣分（上限2分）
 |  |
| 7监督管理 | 7.1监管评估 | 7.1.1日常监管 | 航空公司规章符合程度（SES） | * Sc在95（含）以上，不扣分
* 在90（含）-95之间，扣0.5分
* 在80（含）-90之间，扣1分
* 在70（含）-80之间，扣1.5分
* 在70以下，扣2.5分
 | Sc=100-（A整改+B处罚+ C信用）A整改按整改问题率从低至高排序：* 排名前40%，扣3分
* 排名41%-70%，扣6分
* 排名后30%，扣9分

B处罚按行政处罚率从低至高排序：* 排名前40%，扣5分
* 排名41%-70%，扣10分
* 排名后30%，扣15分

C信用：* 被记入严重失信行为信息记录且仍在影响期内的，扣30分
* 被记入过严重失信行为信息记录且已移除的，扣15分

整改问题率=整改问题数量/飞行小时数（均按评价周期统计，后同）行政处罚率=（2\*n1+ 4\*n2）/飞行小时数，其中，n1为评价周期内受到警告、通报批评、10万元以下罚款或没收违法所得或没收非法财物、暂扣许可证件等行政处罚次数；n2为评价周期内受到10万元以上罚款或没收违法所得或没收非法财物、降低资质等级、限制开展生产经营活动等行政处罚次数**吊销许可证件、责令停产停业、责令关闭等，建议直接评定为4级航空公司**若同一违法行为被并处两种及以上种类处罚的，按最高分值扣除，不累计扣分上述整改问题、行政处罚、信用评价等三个方面，若因同一事项导致同时涉及两种及以上扣分的，分别进行扣分 |
| 7.1.2 局方组织的综合安全审计不符合率 |  | * 直接扣分值=（100-审计得分）/20
 | 评估周期内有多次审计的，以分值低的为准 |
| 7.1.3 管理局综合评估 |  | * 监管情况评价，可在-3分到+3分之间调整
 | 结合评估周期内对公司的监管情况综合评价，由地区管理局研究讨论给出调整分数。 |
| 7.2外审评估 | 7.2.1 IOSA审计情况 |  | * 从未经过审计的，扣0.5分
* 经过审计，整改未完成，不加分
* 5年内经过审计，整改完成，加1分
 | 货运航空公司暂不适用 |
| 7.2.2 SMS审核情况 |  | * 经过审核，高于近3年SMS外审平均分的，加1分
* 从未开展过SMS外审的，扣0.5分
 | 2021年后仅统计依据《民航安全管理体系（SMS）审核管理办法》组织开展的SMS外审 |

# 附件3 运输航空公司差异化分级评价指标

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **影响****因素** | **一级指标** | **大型客****运航司** | **中型客****运航司** | **小型客****运航司** | **纯货运****航司** |
| 1机队情况　 | 1.1机龄 |  | √ | √ | √ |
| 1.2故障保留率 |  | √ | √ | √ |
| 1.3机型构成 |  | √ | √ | √ |
| 2财务状况 | 2.1安全保障财务　　 |  | √ | √ | √ |
| 2.2劳资关系与过激行为 |  |  | √ | √ |
| 3运行成熟度 | 3.1硬件条件 |  |  | √ | √ |
| 3.2飞行人员队伍 |  | √ | √ | √ |
| 3.3维修人员队伍 |  | √ | √ | √ |
| 3.4高风险事件历史数据 | √ | √ | √ | √ |
| 3.5航线结构变化 |  |  | √ | √ |
| 3.6飞行基地管理 |  | √ | √ | √ |
| 3.7小规模 |  | √ | √ | √ |
| 3.8散运行 |  | √ | √ | √ |
| 3.9变基地 |  | √ | √ | √ |
| 3.10主运行基地变更 |  | √ | √ | √ |
| 3.11关键部门员工的变更情况 |  | √ | √ | √ |
| 4.管理成熟度 | 4.1股权及高管 |  | √ | √ | √ |
| 4.2中层管理人员 |  | √ | √ | √ |
| 4.2合并与收购 |  |  | √ | √ |
| 5诚信问题 | 5.1关键技术人员经历资格造假 | √ | √ | √ | √ |
| 5.2安全信息迟报漏报瞒报 | √ | √ | √ | √ |
| 6应急处置能力 | 6.1应急处置能力 |  |  | √ | √ |
| 6.2事件调查能力 |  |  | √ | √ |
| 6.3舆情应对能力 |  |  | √ | √ |
| 7监督管理 | 7.1监管评估 | √ | √ | √ | √ |
| 7.2外审评估 |  | √ | √ | √ |