

附件

通航监管专项督查发现问题整改进展情况统计表

（截止到 2018 年 12 月 31 日）

| 序号 | 问题内容 | 主办部门 /单位 | 是否 完成 | 具体情况 |
|-------------------|---|-------------|----------|---|
| 首批 182 个问题 | | | | |
| 1 | CCAR-135.437 的适航性检查中，规定航空器年检需接受局方检查。该项工作任务量过大，导致监察员任务繁重，企业协调监察员时间困难，容易导致违章。 | 飞标司 | 已完成 | 印发《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》，明确将航空器年检改为由通航运营人组织自查，局方依据公司提交的检查记录进行审查后，签署运行规范完成年检，部分涉及载客运行的航空器需要局方事后现场检查。 |
| 2 | CCAR-135 目前没有配套咨询通告，很多细则操作起来困难，导致实际监管过程中可能出现要求过严的情况。 | 飞标司 | 已完成 | 2018 年 1 月，颁布《小型航空器实施 135 运行的简化程序》(AP-135-02)，明确管理程序和操作细则。 |
| 3 | 部分规章的交叉引用存在问题。CCAR-135.155 和 135.157 条款中提及的 CCAR-91.509，现在在 CCAR-91 中已经调整为 CCAR-91.433。 | 飞标司 | 已完成 | 已通过快速修订方式，对 CCAR-135 部进行修订。 |
| 4 | 国内 135 部飞行员要求具有商照和航线执照。国外类似的飞行员只需要有商照即可。外籍飞行员经验丰富，有的飞行经历超过 10000 小时，但由于没有航线执照，无法聘用，给公司初期运行带来较大制约。 | 飞标司 | 已完成 | 2018 年 1 月颁布 AP-135-02，明确管理程序和操作细则，并对 9 座（含）以下双人制机组航空器的机长，不再要求航线照。 |
| 5 | 135.243(a) 规定，型号合格审定两名驾驶员的航空器，机长要持有航线运输驾驶员执照。如 Y12，除非只按目视飞行，机长就要有航线运输驾驶员执照，标准过高。 | 飞标司 | 已完成 | |

| 序号 | 问题内容 | 主办部门/单位 | 是否完成 | 具体情况 |
|----|--|---------|------|--|
| 6 | CCAR-135 规章要求双机长运行，机长及副驾驶需持有航线运输执照，并要求运行副总具有在 121 公司飞行的经历，标准过高且很不合理。(CCAR-135.242) | 飞标司 | 已完成 | 2018 年 1 月颁布 AP-135-02，明确管理程序和操作细则，对管理人员资格和机长资格详细界定，杜绝一线监管人员的过度要求。 |
| 7 | 关于货物运输问题。公司航班运行节点之间的距离长，本来公司飞行员仅需要符合 91 部，现在必须符合 135 部要求。而 135 部未区分载人和载货的区别，对于载货运行来说标准较高。 | 飞标司 | 已完成 | 2018 年 1 月，颁布《小型航空器实施 135 运行的简化程序》(AP-135-02)，明确了载货管理程序和操作细则。 |
| 8 | CCAR-135 要求，水上飞行必须配备持有电子类执照的机务人员，存在要求偏严的问题。实际运行中，水上运行飞机电子类故障发生频次较少。 | 飞标司 | 已完成 | 2018 年 1 月下发电报《关于对部分通航维修监管问题的说明》，明确监管局不得提出此类要求。 |
| 9 | CCAR-135 对直升机执行点对点飞行的标准过高。 | 飞标司 | 已完成 | 2018 年 1 月，颁布《小型航空器实施 135 运行的简化程序》(AP-135-02)，明确管理程序和要求，杜绝此类事情发生。 |
| 10 | CCAR-135 对于转场训练的机场之间距离要求过高（直升机 90 公里，固定翼 180 公里），甚至高于美国标准。 | 飞标司 | 已完成 | 规章无此要求。已下发电报《关于进一步明确通航企业和小型运输企业运行审定工作相关问题的通知》，明确监察员不得要求运营人增加额外训练。 |
| 11 | 企业在外地进行农化作业，当地监管局飞标处现场监察。由于企业在异地投标，要求提交飞行员体检合格证原件，因此机长体检合格证原件没有带在身上，监管局以此为理由要吊销飞行员执照。同时监察员以企业在当地恶性竞争为由，不欢迎企业去作业。 | 飞标司 | 已完成 | 已下发电报《关于进一步明确通航企业和小型运输企业运行审定工作相关问题的通知》，明确实施农林喷洒的通航企业异地作业不需要审定，同时，将飞行员体检合格证电子化，加入电子执照中，以后飞行员无需持体检合格证原件。 |
| 12 | CCAR-135.49 和 335 条规定，从事 CCAR-135 部运行的人员都要取得《危险品运输训练合格证》，并要每年定期复训，对于通航公司来说是要求过高。 | 飞标司 | 已完成 | 2018 年 1 月下发电报《关于 91 部和 135 部运营人审定监管有关问题的说明》，明确不得强制要求所有员工取证或进行危险品培训。 |

| 序号 | 问题内容 | 主办部门/单位 | 是否完成 | 具体情况 |
|----|--|---------|------|---|
| 13 | CCAR-91.32 的适航性检查中，规定航空器年检需接受局方检查。该项工作任务量过大，导致监察员任务繁重，企业协调监察员时间困难，容易导致违章。 | 飞标司 | 已完成 | 印发《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》，明确将航空器年检改为由通航运营人组织自查，局方依据公司提交的检查记录进行审查后，签署运行规范完成年检，部分涉及载客运行的航空器需要局方事后现场检查。 |
| 14 | CCAR-91 关于高高原运行、机组睡眠区、危险品运输、宠物运输等相关规定缺失。 | 飞标司 | 已完成 | 91 部企业高高原运行，运营人和飞行员根据飞机性能自行判断是否能够实施，无需局方出台政策进行限制。对于机组睡眠区，由于仅涉及航空器代管，所以由航空器私用者自行决定以何种方式保证机组休息，也无需局方制定标准。对于危险品和宠物运输属于 135 部和 121 部管辖范围，无需在 91 部规章中规定。 |
| 15 | CCAR-91.313 规定重要修理/改装方案、超手册修理方案需要局方（审定/持续适航）批准，但是无审核标准、审核检查单、批准方式，监察员在实际操作过程中难度很大，同时也导致公司因方案不能得到审批而影响运行效率。 | 飞标司 | 已完成 | 重要修理/改装方案、超手册修理方案目前均由审定部门批准，适航司已颁发《民航局适航司关于改进通用航空适航审定政策的通知》（民航适发〔2018〕2 号），对相关内容进行了解释。 |
| 16 | 同时运行运动类飞行与 91 部作业的企业，飞行员执照在体育总局与民航局之间转换时会被频繁扣分，影响企业内部的正常作业。 | 飞标司 | 已完成 | 对扣分管理系统进行了核实，此类情况不存在，飞行员资质管理系统中对此情况不扣分。 |
| 17 | 2007 年修订的《一般运行和飞行规则》，规定航空器年度适航性检查，没有考虑到通航航空器作业范围广，难于现场检查的现状，对非载客运行的修理和改装也要报局方审批的规定，不利于通航企业扩展相关业务。 | 飞标司 | 已完成 | ①2017 年 12 月印发《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》，明确将航空器年检改为由通航运营人组织自查，局方依据公司提交的检查记录进行审查后，签署运行规范完成年检，部分涉及载客运行的航空器需要局方事后现场检查。 ②适航司已颁发《民航局适航司关于改进通用航空适航审定政策的通知》，对相关内容进行了解释。 |

| 序号 | 问题内容 | 主办部门/单位 | 是否完成 | 具体情况 |
|----|---|---------|------|---|
| 18 | CCAR-91 部 91.733 条规定，空中游览必须在同一地点起降，飞行半径不超过 40 千米。空中游览实际飞行中，经常需要从山下到山上，从河东到河西，从平地到谷底等，距离很近，但起降不在同一地点。美国的科罗拉多大峡谷的空中游览飞行就是从平地到谷底，两地往返飞行。 | 飞标司 | 已完成 | 2018 年 2 月，修订并颁布咨询通告《空中游览》(AC-91-33R1)，明确 40 公里内两点实施 9 人以下运行，按照 91 部空中游览管理。 |
| 19 | CCAR-91 要求，水上飞行必须配备持有电子类执照的机务人员，存在要求偏严的问题。实际运行中，水上运行飞机电子类故障发生频次较少。 | 飞标司 | 已完成 | 2018 年 1 月 30 日下发电报《关于对部分通航维修监管问题的说明》，明确监管局不得提出此类要求。 |
| 20 | 原来规定年检到下一年的十二月底前有效，年检很灵活，现在这条规定取消了，按 CCAR-91 部规定航空器不超过 12 个月要接受一次年检。如上年 6 月年检，今年必须在 6 月前，就会出现逐年提前，最后出现提到一月后无法再提前的情况。 | 飞标司 | 已完成 | 已印发《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》，明确将航空器年检由“12 个月”改为“年度”。 |
| 21 | 91 部规章自 2014 年启动修订，至今未果。 | 飞标司 | 已完成 | 已通过快速修订方式，对 CCAR-91 部进行修订。 |
| 22 | CCAR-45.12 中，国籍登记证要求载明航空器所有人和占有人（使用人）信息。通航运行中航空器短期租赁多，不同运营人（使用人）每次加入运行规范前需要先到审定司变更国籍证。 | 适航司 | 未采纳 | 未采纳原因：所有人和占有人信息是 ICAO 要求国籍登记证的必备信息，因此更换运营人只能变更国籍登记证。适航司已开发国籍登记证网上办理系统，实现了网上办理，申请人变更国籍登记证申请更加便利。 |

| 序号 | 问题内容 | 主办部门/单位 | 是否完成 | 具体情况 |
|----|---|---------|------|---|
| 23 | 1998年修订的《民用航空器国籍登记规定》(45部),规定到北京办理证件,增加了通航企业的经营成本,短期租赁通用航空器也要更改国籍登记,不便于通航企业灵活经营。 | 适航司 | 已完成 | 网上国籍登记办理系统已完成建设,3月底上线使用。 |
| 24 | CCAR-290第二章第八条要求,企业高级管理人员应当完成通用航空法规标准培训,并且定义企业高级管理人员为通用航空企业的法定代表人、总经理、副总经理、上市公司董事会秘书、主管飞行、经营、作业质量的负责人和其他对通用航空企业具有重大影响的工作人员,定义范围过宽。 | 运输司 | 已完成 | 已下发《关于放宽通用航空市场准入和规范市场监管有关事项的通知》,明确参加培训的范围不宜超出公司领导层。此外,还将对290部进行修订,不再将企业高管人员参加培训作为准入条件。 |
| 25 | 2016年修订的《通用航空经营许可管理规定》(290部),没有考虑进一步放宽通航准入条件,扩大经营范围,采用企业自查等管理方式的情况,不适应新的需求。 | 运输司 | 推进中 | 在修订290部时,已采纳相关建议,削减了准入条件,也不再罗列具体通航项目。2018年3月,已将290部规章的修订稿、修订说明、政策解读等材料报政法司,待政法司通航法规体系重构规划确定后,开展下一步工作。 |
| 26 | CCAR-290部第六条,将通航作业项目分成甲、乙、丙、丁四类,并列出了具体项目共30项,但不能覆盖所有作业情况,如牧业飞行。因此通航管理系统信息备案无法操作。 | 运输司 | 推进中 | |
| 27 | 在办理145证件时,面临AC145-6符合性的问题。按CCAR91进行的商业非运输运行,与121维修情况有很大差异,通常只在主运行基地(主维修基地)进行维修活动。如果有临时性的以其他机场作为保障点的作业任务,公司会按照AC-145-FS-2014-16及所批准的维修管理手册及程序要求申请异地维修,因此AC-145-6R1第5、6部分不适用通航运行。 | 飞标司 | 已完成 | 对于通航运行,如果有独立维修单位打算申请145部批准并为相关通航企业提供维修服务(包括异地维修)时,可以按照新颁布的要求来实施。具体可参见AC-145-FS-2017-006-R2“航空器航线维修”的第7部分和AC-145-FS-2017-016-R1“维修单位异地维修”。 |

| 序号 | 问题内容 | 主办部门/单位 | 是否完成 | 具体情况 |
|----|---|---------|------|---|
| 28 | 145 部维修单位要求管理人员参加指定培训，且不提供在线课程，企业培训成本过高。 | 飞标司 | 已完成 | 4 月 17 日下发电报《关于明确维修管理人员培训管理要求的通知》，明确无指定培训要求。 |
| 29 | 关于无违法犯罪记录证明，公安局从 2016 年起已经不再开具，外籍飞行员此类证明很难开具。 | 公安局 | 推进中 | 修订《民用航空背景调查规定》，明确无违法犯罪记录证明由机场公安查询。 |
| 30 | 部队飞行员转业加入通用航空，无法提供人员档案，不能办理证件。 | 公安局 | 已完成 | 现有规定无此要求，已向各地区管理局公安局重申有关规定，并要求严格执行。 |
| 31 | 不在可办理证件机型类型里面的航空器（如卡 32），公安局不予办理证件。 | 公安局 | 已完成 | 经向各管理局了解，未发现以不同机型作为办证条件的情况；经询提出此问题的单位，亦未果。经认真梳理相关规定，民航局公安局从未针对不同机型做过是否可以办证的要求。公安局将在今后的工作中，注重加强对证件办理的督导检查，提升通航企业工作便捷性。 |
| 32 | 《通用航空包机飞行（短途运输）管理办法》规定乘机凭证应标明乘机须知和服务合同条款，相关内容较多，乘机凭证只有一页，打印不下，不具操作性。 | 运输司 | 已完成 | 已印发《关于明确通用航空包机飞行（短途运输）乘机凭证有关事宜的通知》，解决了此问题。 |
| 33 | 《通用航空包机飞行（短途运输）管理办法》不允许对社会公众发售机票，不提前公布航班时刻。很多旅客找不到售票点，对航班认可度不够，市场培育和拓展非常困难，难以形成常态化和规模化。 | 运输司 | 已完成 | 结合相关管理局的试点成果，下发了《关于在通航短途运输试点过渡期内偏离执行相关运营管理政策的通知》（局发明电〔2018〕1572 号），允许通航企业对公众发售机票，公布时刻，但暂不加入中航信系统，为通航企业开展短途运输业务提供便利。 |
| 34 | 《通用航空包机飞行（短途运输）管理办法》规定采取包机形式，由通用航空企业与包机方签订协议运营。短途运输是为满足百姓出行需求，目标市场是广大民众，包机方式运营不适合。 | 运输司 | 已完成 | |

| 序号 | 问题内容 | 主办部门 /单位 | 是否 完成 | 具体情况 |
|----|---|-------------|----------|---|
| 35 | AC-91-FS-2016-33 《空中游览》咨询通告的部分要求不合理,例如:获得资质的企业到异地开展业务需要重新审定;载客3人(含)以上的空中游览需要的100小时机型机长时间过长等。 | 飞标司 | 已完成 | 2018年2月,修订并颁布咨询通告《空中游览》(AC-91-33R1),明确9人以下空中游览运行,机长不再要求100小时机型机长经历。 |
| 36 | 目前民航局《空中游览》咨询通告中关于空中游览40公里范围内A点到A点之间的规定不太合理。空中游览更多的需要的是从A点到B点,而目前A点到B点则需要135部运行,致使购机成本及运行成本大幅度增加。 | 飞标司 | 已完成 | 2018年2月,修订并颁布咨询通告《空中游览》(AC-91-33R1),明确40公里内两点实施9人以下运行,按照91部空中游览管理。 |
| 37 | 规章要求空中游览运行的起降场地必须加入运行规范,没有必要。 | 飞标司 | 已完成 | 已下电报《关于进一步明确通航企业和小型运输企业运行审定工作相关问题的通知》,对空中游览的起降场地,仅需把起降场地坐标填入运行规范不做其他审定要求。 |
| 38 | 部分空中游览项目(如空中婚礼)短期或临时性起降点飞行也要加入运行规范,没有必要。 | 飞标司 | 已完成 | |
| 39 | 通用航空安全保卫缺乏规章支持。监察员如果按照运输航空标准管理,要求太严,涉嫌乱作为;但是如果进行监管,又涉嫌不作为,追责风险大。 | 公安局 | 已完成 | 《通用航空安全保卫规则(试行)》已颁布下发,问题已解决。 |
| 40 | 安保要求过于严格,管理局要求通航短途机场配备X光机。 | 公安局 | 已完成 | |
| 41 | 由于针对通航的安保规定没有出台,目前,关于企业安保方案的审查和有关人员的背景调查缺乏明确的法规依据或者参照运输航空的管理,明显不适应。关于机场消防方面,按照什么标准来监管,也不明晰。 | 公安局 | 已完成 | |

| 序号 | 问题内容 | 主办部门/单位 | 是否完成 | 具体情况 |
|----|--|---------|------|---|
| 42 | CCAR-135.127 条规定“应当符合相应中国民用航空保安要求”。因此通航公司需要成立保安机构，设立保安人员，制定训练大纲和管理规定，并按规定组织训练、考核、取证等，要求过高。 | 公安局 | 已完成 | |
| 43 | 按照《华北地区短途运输类通用机场运行管理办法》，机场获得使用许可前，除履行基本建设程序外，还应满足飞行程序、导航、气象、空管、安保、应急救援、危险品等相关专业的建设标准。但按照民航局《通用机场分类管理办法》，机场获得使用许可证无需满足上述专业要求条件，造成即使机场获得了许可证，但依然无法运行的情况。 | 机场司 | 已完成 | ①2018年2月，以民航局名义发布《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），明确要求各地区管理局对《通用机场分类管理办法》颁布前出台的各类通用机场管理规则均应予以废止，《办法》颁布后制定的实施细则类文件也不允许增设超出《办法》规定的审查事项，属于增设审查事项情形的，应予以调整。 ②2018年3月，华北地区管理局下发了《关于废止华北地区通用机场管理“两个办法”的通知》。 |
| 44 | 《华东地区通用机场分类管理实施细则》存在要求不合理的内容。例如：C类机场的取证要求；机场选址报告编制单位要求甲级资质；私人投资要求经过招投标；以及A1类机场要求配备消防车等。（很多企业反映，要求比以前更为严格，但实际上在征求意见过程中，只收到一家企业反馈意见，且没有实质性内容。） | 机场司 | 已完成 | 华东局于5月7日发布了《关于暂停〈华东地区通用机场分类管理实施细则〉施行的通知》，暂停《华东地区通用机场分类管理实施细则》（民航华东局发〔2017〕76号）的施行。 |
| 45 | 应急医疗设备的适航标准缺失。 | 适航司 | 未采纳 | 未采纳原因：应急医疗设备的适航标准并不缺失。适航标准的分类并非按照用途，而是按照航空产品进行分类。如，对运输类飞机进行应急救援改装，则应遵循《运输类飞机适航标准》（CCAR25）的有关要求，对运输类直升机进行应急救援改装，则应遵循《运输类旋翼航空器适航规定》（CCAR29），规章中均能找到合适要求。所以，审定是有规章依据的。 |

| 序号 | 问题内容 | 主办部门/单位 | 是否完成 | 具体情况 |
|----|---|---------|------|--|
| 46 | 军转民飞行员需要提供部队的推荐函, 开具难度很大, 对于不进入运输航空的飞行员, 要求过严。 | 飞标司 | 已完成 | 此问题不属于民航范畴。推荐函是军转民飞行员的唯一认可条件, 这也是军方提出的要求。开具难度大的问题, 需要向军方反映解决。 |
| 47 | 通用机场管制员的标准是参照运输机场的, 准入标准较高, 通航管制员招聘困难。部队管制员转业到通用机场的制度程序不明确。 | 空管办 | 已完成 | 依据《民用航空空中交通管制员执照管理规则》第 37 条规定, 申请人已经持有军方管制员执照或者已经持有另一类别签注的管制员执照的, 经地区管理局批准, 其申请经历要求可视情降低, 但不得低于规定时间和次数要求的二分之一。 5 月, 空管办已与空参航管局协商确认: ①空军现役管制员可到民航管制塔台参加岗位见习, 符合民航要求的, 可申请获得民航管制员执照; ②空管办将配合空参航管局起草相关规定、协调后续工作。 |
| 48 | 空管规章没有区分通用机场与运输机场空管的标准, 对通用机场配置空管人员的标准过高。 | 空管办 | 已完成 | 修订了《通用航空机场空管运行保障管理办法》, 进一步明确通用机场提供空管服务的标准和配备空管人员的要求。 |
| 49 | 通航机场的空管指挥人员缺乏, 有的机场需要临时借用指挥员才能飞, 企业的飞行时间受到很大限制。通航机场空管人员标准与运输机场一致, 也导致原有空管人员向运输机场流动。建议降低对通航机场空管人员的要求, 并拓宽人才引进渠道。 | 空管办 | 已完成 | |
| 50 | 气象设备分类管理规定不明确, 临时起降点是否应当有此要求应当明确; 有的规定不合理, 实现难度大, 增加了机场的建设成本, 不利于气象服务市场的培育, 实际上很多途径可以获取这些气象资料, 无须民航专业机构提供。 | 空管办 | 已完成 | 修订了《通用航空机场空管运行保障管理办法》, 办法明确, 没有设置气象台和气象站的通用机场, 应当具有获得安全运行所需的飞行气象情报和气象信息的能力, 可以通过以下途径获取气象信息, 提供相应的气象服务: ①配置自动气象观测设备, 获取、提供本机场实时气象要素; ②与临近的民航气象服务机构或当地气象部门签订协议, 配置远程气象服务终端、天气查询终端等设备, 以网络访问的方式获取相关气象信息。临时起降点参照执行。 |

| 序号 | 问题内容 | 主办部门 /单位 | 是否 完成 | 具体情况 |
|----|--|-------------|----------|--|
| 51 | 《民用机场建设管理规定》（158 部）、《民用机场使用许可管理规定》（139 部）和《民用机场安全运行管理规定》（140 部），规定了适用于所有民用机场，提高了通用机场的建设、许可和专用设备方面的要求。 | 机场司 | 已完成 | 已通过快速修订方式，对 3 部规章部进行了修订。 |
| 52 | 《民用航空人员体检合格证管理规则》（67 部）对驾驶员体检进行统一要求，没有针对通航驾驶员人员紧缺、年龄偏大等情况 进行细分。 | 飞标司 | 已完成 | 下发《关于调整 CCAR135 部驾驶员体检合格证管理政策的通知》，明确 91 部运行的驾驶员进入 135 部运行时，无需按照招飞标准进行补充体检鉴定。 |
| 53 | 空勤人员体检标准偏高，而且体检资源分布集中，全国只有 13 个合格的体检机构，企业组织体检不方便。 | 飞标司 | 已完成 | ①9 月，发布了《二级体检合格证申请人体检鉴定医学标准》，降低了相关标准。 ②在通航飞行活动较多，且通航飞行人员集中地区，设立通航体检站，方便通航飞行人员体检鉴定。 |
| 54 | 离开基地的排故定检，一些低级别的维修申请，没有针对性的区分要求，不符合通航企业的机动性与维修的分散性特点，影响了效率。 | 飞标司 | 已完成 | 对于通航运行所涉一次性和短期重复性（一年以内）异地维修，相关政策已经调整为“企业建立程序并报局方批准，局方不再实施现场验证、检查”。详见 AC-145-FS-2017-016-R1“维修单位异地维修”。 |
| 55 | 特殊通航任务，由通航企业到管理局通航处申请，通航处协调战区，战区批准后回复通航处，通航处出具任务书，通航企业持任务书去空管申请飞行计划。以上流程较为繁琐，且局方并没有实际审批，而是仅作为军方与通航企业之间沟通渠道，建议取消局方对特殊通航任务的审批。 | 运输司 | 已完成 | 下发《关于调整特殊通用航空飞行活动任务审批事项的通知》（民航发〔2018〕59 号），自 7 月 1 日起运行监控中心负责承办由民航局受理的特殊通航飞行任务审批事项，同时将飞行任务与飞行计划申请合并受理审批，以简化通航飞行申请审批环节。 特殊任务审批涉及的军方核准任务事宜，不属于民航事权。后续，民航局将继续沟通协调军方，反映企业诉求，改进相关工作。 |

| 序号 | 问题内容 | 主办部门 /单位 | 是否 完成 | 具体情况 |
|----|---|-------------|----------|---|
| 56 | 非经营性通用航空活动登记核准 是局方的一项行政许可。为便于通航企业经营, 建议将此许可修改为备案。 | 运输司 | 推进中 | 民航局已向国务院审改办报送了《关于申请取消非经营性通用航空活动登记行政许可的函》。民航局将配合新一轮行政许可事项清理工作, 修订规章。 |

| 序号 | 问题内容 | 主办部门 /单位 | 是否 完成 | 具体情况 |
|----|---|-------------|----------|--|
| 57 | 关于事故调查，对通航的不安全事件，应当适用独立的标准，目前参考运输航空的标准，特别像航校的飞行，带学员的训练，标准过于严格。 | 航安办 | 已完成 | <p>目前的调查规定（包括调查程序）并非专门针对运输航空或者通用航空，而是专指技术调查内容的要求，是针对航空器事故调查的规定和程序。无论是大飞机还是小飞机，其调查技术的规定和程序是相同的，因为并非小飞机事故的调查技术就一定会比大飞机的难度低。</p> <p>对于 ICAO 而言，附件 13 也是统一规范航空器事故和事故征候的调查，并非专指运输或通用航空的调查，其调查程序和技术都是相通的。</p> <p>航安办理解，此问题应当是建议对不同程度的事故采取不同的调查规模，这在 ICAO 的调查手册（DOC9756）中是有描述的，它主要是指对通航事故，没有必要组成一个类似于 MH370 事故那样规模的调查组开展一次大规模的调查。</p> <p>实际调查工作中我们也是这样做的。例如，一旦发生通航事故，管理局就会根据事故的严重性组成管理局调查组或者监管局调查组，开展不同规模的调查工作。但是调查报告都是统一的规格，不分运输还是通航。</p> <p>目前，根据东北地区的通航管理改革试点，把不严重的事故和事故征候委托给涉事企业自行调查，调查报告报局方备案，就是一个很好的做法，也符合上位法（国务院 493 号令）和 ICAO DOC9756 的有关描述。通航改革在全国铺开，可以沿用东北试点的做法。</p> <p>事故调查从技术的角度上来理解，精髓就是预防事故的发生，而不是为了分摊过失和责任，所以，任何形式的技术调查，都是为了防止同类事故的再次发生。</p> |
| 58 | 通航飞行员取证时间与补贴周期可能存在出入，导致无法申请补贴。例如，申请飞行员补贴的周期是每年 7 月 1 日至次年 6 月 30 日，如果局方 6 月 29 日签发执照，飞行员 7 月 3 日拿到执照，则无法申请补贴。 | 财务司 | 已完成 | <p>目前，通航飞行员补贴根据执照的签发日期进行核定，只要在补贴周期内颁证的飞行员执照均可申请补贴，与取证时间不冲突。若局方 6 月 29 日签发执照，飞行员 7 月 3 日拿到执照而错过当前年度的补贴申报，可在下一补贴周期申请补报。</p> |

| 序号 | 问题内容 | 主办部门/单位 | 是否完成 | 具体情况 |
|----|--|---------|------|--|
| 59 | 与农业作业补贴相比，工业作业补贴相对较低，建议提高工业作业补贴水平，促进发展。 | 财务司 | 已完成 | 鉴于通航飞行作业创收能力、成本支出存在差异，现行补贴办法根据起飞全重、作业性质分类设置补贴标准。财务司研究认为，工业作业比农业作业发展更成熟、市场更广阔、收益能力更强，如以石油服务、电力巡线等为主业的通航企业基本都盈利。因此，不宜再提高工业作业的补贴标准。 |
| 60 | 国内 142 部训练机构无法涵盖全部国内机型的型别等级训练需求（如米 171 直升机），导致部分公司需外聘飞行教员进行熟练检查和改装培训，造成很大费用支出和不便。 | 飞标司 | 已完成 | 训练机构是否购买某一机型模拟机是基于培训市场决定的，局方无权进行干预。如果使用国外模拟机训练不方便，规章中允许使用航空器进行培训和检查。 |
| 61 | 通航大多数飞行员执照上设定“不得运行复杂飞机”的限制，通航公司引进单发复杂飞机（如 PC-12）时，需到训练机构完成“取消不得运行复杂飞机限制”的训练，加大了训练成本。 | 飞标司 | 已完成 | 复杂飞机具有特殊的操作程序和性能特点，需要飞行员接受训练方可熟练掌握，这对保证安全是必要的。 |
| 62 | 对于飞行员军转民的情况，军方教员经历通常得不到民航认可，需要从零开始，增加了企业用人成本，造成资源浪费。 | 飞标司 | 未采纳 | 未采纳原因：军队的教学内容和训练方法不同于民用航空，军方教员参加民航规章要求的教员培训并通过教学法理论考试和教员等级实践考试，是保证培训质量的必要措施。 |
| 63 | 水上飞行相关的人员培训资质和培训标准未明确。水上飞行涉及水面滑行，是否需具备水手、船长等资质未有明确要求。 | 飞标司 | 已完成 | 已颁发咨询通告《水上飞机训练和运行要求》，对运行水上飞机驾驶员的资质及培训内容、时间和标准已经进行明确。水上飞行的驾驶员不需要水手或船长的资质要求。 |
| 64 | 双人制飞机的副驾驶没有必要进行定期检查和熟练检查。通航飞行员长时间不飞的，没有必要进行定期检查和熟练检查。 | 飞标司 | 已完成 | 驾驶员的定期检查和熟练检查是保证其技术水平和能力持续满足运行安全要求的必要手段，根据规章规定，熟练检查可以替代定期检查，而且在驾驶员从事商业运行前 12 个月内完成即可。 |
| 65 | 国外普遍用于培训私商照飞行员的固定翼飞机（泰克南 P-92js）于 2015 年被局方划为运动类飞机，不允许单独作为培训私商照飞行员，增加培训成本。 | 飞标司 | 已完成 | 2018 年 1 月，下发《民航局关于实施运动驾驶员执照和私用驾驶员执照训练管理和执照管理试点工作的通知》（民航发〔2018〕16 号），允许使用运动类飞机实施私照训练。 |

| 序号 | 问题内容 | 主办部门/单位 | 是否完成 | 具体情况 |
|----|--|---------|------|---|
| 66 | 局方规范性文件之间相互矛盾。如，121-36 号咨询通告里规定，141 整体课程学员训练周期从首飞之日算起，(2016) 2779 号明传电报中规定的训练周期是注册课程之日算起。 | 飞标司 | 已完成 | 2018 年 5 月 7 日已修订咨询通告《进入副驾驶训练人员的资格要求》(AC-121-36)，统一相关政策。 |
| 67 | 小型通用航空器维修执照要求与大型客机的运输航空维修执照要求无差异，考试门槛过高，导致通航维修人员取得资质成本很高，造成人员稀缺。考取通航机务维修执照，要求至少有两年的工作经历，再经历理论考试、实践考试、口试，再到取得基础执照，总共需要四五年的时间。考试科目较多，只要有一门考试不通过，就需要 90 天后才可重新报考。 | 飞标司 | 未采纳 | 未采纳原因： ①对于常见的小型通用航空器和大型客机的维修执照要求本身是有差异的，执照分为 ME-TA、ME-TH、ME-PA、ME-PH、AV 等。 ②根据现行 CCAR-66R2 的要求，人员取得基础执照，理论上 3 年时间就可以。 ③考试通不过 90 天以后再考，是为了让人员有充足的时间复习备考，节约时间和资金。同时也保证其他计划考试的人员有公平的机会排队考试，有效避免一个人重复多次考试不过，长久占用考试资源的弊端。 |
| 68 | 军航维修人员工作十几年退役后，进入通航从事维修工作无工作经历不予认可，还需从头开始。 | 飞标司 | 已完成 | 已在新颁布实施的相关咨询通告中，规定非民用航空器及其部件的维修经历是被承认、接受的。详见 AC-66-01-FS-2017-001R3 “民用航空器维修人员执照申请指南”。 |
| 69 | CCAR-66 部规定，I 类放行人员要有 4 年维修工作经历；II 类放行人员要有 5 年维修工作经历，不区分机型，很不合理。 | 飞标司 | 未采纳 | 未采纳原因：获得机型签署的人员理论上符合放行飞机的基本要求，维修是对人员实际工作能力要求较高的行业，需要人员具备必要的维修经历，才能保证其足够的工作能力和熟练程度，从而保证安全。CCAR-66R2 《民用航空器维修人员执照管理规则》规定：机型 I 类签署人员要有 4 年维修经历，II 类签署人员要有 5 年维修经历。 中国民航对于维修人员执照的上述管理要求是按照国际民航组织（ICAO）附件一的有关标准制定的，符合国际惯例，也是被实践证明的较好保证了维修安全的要求。综上所述，维修经历是维修人员获取机型签署的基本条件，是安全保障的底线和基础，也是国际的通行惯例。 |

| 序号 | 问题内容 | 主办部门 /单位 | 是否 完成 | 具体情况 |
|----|---|-------------|----------|--|
| 70 | 通航企业每次飞行都需要持照机务人员签字放行，没有必要。 | 飞标司 | 已完成 | 2018年1月下发电报《关于对部分通航维修监管问题的说明》，明确监管局不得提出此类要求。 |
| 71 | 某公司购买 EC130T2 机型，按适航规章 CCAR43 部第 43.11 条 e 款的要求，需要厂家人员进行培训后，才能完成担架及后视镜等简单设备的安装及使用。整个过程周期长，公司正常经营活动收到很大影响。 | 飞标司 | 已完成 | CCAR-43.11(e) 款针对的是制造厂家实施翻修和改装的要求。CCAR-43.11 还规定，除按照 CCAR-145 部批准的维修单位可以在其批准的维修范围内行实施航空器和部件的维修和改装外，任何对本规则适用的航空器及其部件实施维修和改装的人员应当满足如下要求：(a) 按照 CCAR-66 部获得民用航空器维修人员执照的人员可以对相应型号的航空器实施下述工作： (1) 按照航空器制造厂家提供的维修手册和持续适航文件进行的任何维修和改装工作； (2) 按照 CCAR-91 部、CCAR-135 部要求的检查大纲进行的任何维修工作； (3) 按照民航总局批准的其他技术文件进行的任何维修和改装工作。 因此，该单位完全可以使用 CCAR-66 部的持照人员按照航空器制造厂家提供的维修手册和持续适航文件来实施该项加装工作。 |
| 72 | 通航飞行（飞行员和航空器）加入运行规范和撤出运行规范的程序太复杂。 | 飞标司 | 已完成 | 已下发电报《关于进一步明确通航企业和小型运输企业运行审定工作相关问题的通知》，明确飞行员加入运行规范仅需在资质系统中核实其执照满足运行要求，无需任何程序。下发《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》，明确对航空器加入和撤出运行规范的流程进行了简化，包括企业自查等。 |
| 73 | 除定检外，一般航前航后也需要机务维修人员签字放行，完全没有必要。从实际情况来看，持放行执照的人员工作技能常常不及企业自有维修人员。121 部运行的企业也是由机长实施无故障放行。 | 飞标司 | 已完成 | 相关法规中并没有要求航前、航后都必须要有机务维修人员签字放行。已下发《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》，明确对于检查大纲、维修方案中没有航空器的过站维护检查要求时，无需实施维修放行。 |

| 序号 | 问题内容 | 主办部门/单位 | 是否完成 | 具体情况 |
|----|--|---------|------|---|
| 74 | 通航企业跨区运行属于常态，但局方要求进行补充运行合格审定并加规范，不符合通航灵活作业的特点。 | 飞标司 | 已完成 | 已下发电报《关于进一步明确通航企业和小型运输企业运行审定工作相关问题的通知》，明确异地运行无需审定。 |
| 75 | 双发飞机熟练检查不可以替代单发熟练检查，不合逻辑。 | 飞标司 | 未采纳 | 未采纳原因：双发飞机的操纵特点与单发飞机不同，其熟练检查内容也不同于单发飞机，所以两者不能简单替代，此要求是保证运行安全的基本要求。 |
| 76 | 通航开展空中医疗救护，所需机载医疗设备的加改装审定缺乏相关标准，很难获批，如直升机为转运病人需要进行的改装等。 | 适航司 | 已完成 | 发布《民航局适航司关于改进通用航空适航审定政策的通知（第二批）》，对用于医疗救护和抢险救灾等用途的航空器加改装审定要求予以明确，提出：可先执行救护救灾任务；执行任务的单位或个人对航空器安全性负全部责任并应采取措施确保航空器的运行安全；任务执行后，如希望继续保持该状态的航空器构型，或在以后的运行中将该状态的航空器构型作为可选择的构型之一，则应按程序完成加改装的报批工作。 |
| 77 | 在国内需按照 23 部进行型号设计、生产许可和适航认证，取证周期长、认证成本高。美国对轻型运动飞机无适航认证要求，并交给第三方管理，只需符合 ASTM 关于飞机设计、生产、运行和维修的标准即可进行生产和销售，无需繁琐的型号认证、生产许可程序，大大降低了制造商成本。自 2004 至 2016 年，美国基于 ASTM 标准认证的 LSA 飞机高达 140 种以上，取得 FAA 23 部批准的新机型不到 15 种。 | 适航司 | 已完成 | 发布《民航局适航司关于改进通用航空适航审定政策的通知（第二批）》，对轻型运动航空器和超轻型航空器的审定要求予以明确，提出“轻型运动航空器（LSA）和超轻型航空器（ULA）的型号合格证和生产许可证的取证要求基于自愿原则。对于取得型号合格证和生产许可证的轻型运动航空器或超轻型航空器，可申请获得特殊适航证；对于无意愿申请型号合格证和生产许可证的轻型运动航空器或超轻型航空器，只能申请获得实验类适航证，并且不得对该航空器进行销售。” |
| 78 | 有企业反映，开展空中游览业务，在有些地区可以采用备案制，有些地区在备案前需要跟局方反复沟通，还要上会讨论。 | 运输司 | 已完成 | 下发《关于放宽通用航空市场准入和规范市场监管有关事项的通知》，明确网上备案，不得变相审批。 |
| 79 | CCAR-135.105 对旅客座位数 19 座以下的航空器没有配备乘务员数量的要求，但实际执行起来，监察员通常会提出较高要求。 | 飞标司 | 已完成 | 已下发电报《关于进一步明确通航企业和小型运输企业运行审定工作相关问题的通知》，明确按照 135 部运行的航空器，旅客作为 19 座以下的不得要求配备乘务员。 |

| 序号 | 问题内容 | 主办部门/单位 | 是否完成 | 具体情况 |
|----|---|---------|------|---|
| 80 | CCAR-91 没有要求企业进行本场训练, 但有些地区要求企业要进行本场训练。 | 飞标司 | 已完成 | 已下发电报《关于进一步明确通航企业和小型运输企业运行审定工作相关问题的通知》, 明确局方不得要求运营人增加额外训练。 |
| 81 | CCAR-91.309 (c), 《检查大纲》要求局方批准。然而该大纲属于技术类文件, 适航监察员绝大部分无通航机型签署或通航的维修经历, 审批该技术文件难度大。 | 飞标司 | 已完成 | 下发《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》, 明确对于按照经局方批准或认可的依据编制的检查大纲, 只需要向局方报备。 |
| 82 | 十几个人的小公司按照规章要求可以不设维修副总, 监管局要求企业设置。 | 飞标司 | 已完成 | CCAR-91 部只要求了维修责任人, CCAR-135 只要求了维修主管。因此, 相关的法规中没有要求通航企业必须设置维修副总。 |
| 83 | 对公务机运行, 有些地区管理局要求机务跟机, 在其他地区管理局不需要。 | 飞标司 | 已完成 | 对于公务机运行, 相关法规中并没有要求跟机放行。已在《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》中, 明确对于检查大纲、维修方案中没有航空器的过站维护检查要求时, 则无需实施维修放行。 |
| 84 | 本场飞行计划在部分地区需要经过审批, 但在别的地区备案即可。 | 运行监控中心 | 已完成 | 监控中心多次与空管局、空管办就规范各级飞行计划审批部门职责范围、明确计划申请受理时限, 统一计划管理程序和服务保障标准、简化保障协议内容等事宜进行研讨, 共同起草制定整改方案, 并于 6 月联合下发《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), 以规范和简化通航计划审批、运行管理、管制服务等工作。 |
| 85 | 企业委任代表的申请困难, 监管局以企业人机比超过比例为由不批准。(AP-183-FS-2016-01-R4 民用航空飞行检查委任代表管理程序, 规定了不同类型执照的委任代表比例, 以人员百分比为标准。) | 飞标司 | 已完成 | 已下发电报《关于进一步明确通航企业和小型运输企业运行审定工作相关问题的通知》, 明确飞行员数量较少的通航企业, 其运行的每一类航空器至少可以申请一名委任代表。 |
| 86 | 厂家的维修大纲对短停之后的放行没有要求, 部分地区管理局要求企业将短停放行写入维修大纲。 | 飞标司 | 已完成 | 已在《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》中, 明确对于检查大纲、维修方案中没有航空器的过站维护检查要求时, 则无需实施维修放行。 |

| 序号 | 问题内容 | 主办部门/单位 | 是否完成 | 具体情况 |
|----|---|---------|------|---|
| 87 | 机务作业必须带执照原件,由于执照办理速度很慢,并且需要把原件交到管理局,导致机务在异地无法作业。 | 飞标司 | 已完成 | 维修电子执照 APP 已于 2018 年 2 月上线,可以完整的提供维修人员执照的全部有效信息,无需再携带执照原件。 |
| 88 | 空中游览审定中,涉及直升机野外场地的符合性由运行合格审定部门对照机型飞行手册的要求,对起降场地进行评估,而华东目前仅有一名飞行监察员持有直升机商照。 | 飞标司 | 已完成 | 已下发电报《关于进一步明确通航企业和小型运输企业运行审定工作相关问题的通知》,明确空中游览野外起降点无需现场审定。 |
| 89 | 公务机飞行员在国外训练机构完成改装后,需要局方检查员出国检查,流程繁琐,周期很长。 | 飞标司 | 已完成 | 6 月,颁布咨询通告《关于飞行人员执照有关问题的说明》,明确境外训练中心外籍考试员的聘任程序,非特殊情况,无需局方监察员出国检查。 |
| 90 | 民航局制定了非经营性通用航空登记管理规定,要求登记使用的航空器型号。某些地区管理局制作了相应的登记证,但要求登记航空器的型别、飞机注册号,使得企业每变动一架飞机,都需要变动该证。 | 运输司 | 已完成 | 已要求相关管理局调整登记证内容,不要求登记飞机注册号。华东局已印发《关于规范非经营性通用航空登记证填写的通知》,对登记内容进行调整。 |
| 91 | 某些地区空管局放行的标准比较随意。对运行直升机的公司,在楼层以下高度飞行,有时也以影响航班运行为由限制飞行。 | 空管局 | 已完成 | 6 月,下发《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)。针对通航空管运行保障工作中存在的问题以及民航局通用航空监管专项督查工作所列的问题,就通航飞行计划受理审批、通航运行管理和空中交通服务等方面提出了相关工作要求。在厘清保障界面、规范审批流程、提升服务意识等方面进一步加强民航空管系统通用航空保障工作。在第三部分第 2、3 条提出相关要求。 |

| 序号 | 问题内容 | 主办部门/单位 | 是否完成 | 具体情况 |
|----|--|---------|------|--|
| 92 | 民航局《通用机场分类管理办法》(民航发〔2017〕46号)规定通用机场建设程序管理只含选址一项内容。但按照民航局《民航基础设施项目投资补助管理暂行办法》(民航发〔2016〕15号)和关于印发民航固定资产投资项目管理暂行规定的通知》(民航发〔2016〕27号)要求,需申请民航发展基金补助的通用机场建设项目,必须履行可研、初步设计及概算、验收等程序。关于通用机场建设管理程序方面,存在冲突问题。 | 计划司 | 已完成 | 8月,民航局会同国家发展改革委联合印发了《关于促进通用机场有序发展的意见》。关于通用机场管理程序的有关事项,文件明确“各省(区、市)审批(核准)通用机场项目时,原则上不再征求相应民航地区管理局意见,批复文件应抄送国家发展改革委、民航局和中央军委联合参谋部等相关单位”,进一步简化了通用机场建设程序。 |
| 93 | 监管中,通航的细分特点没有予以充分考虑,通航公司普遍反映飞行机务人员都按运输航空的标准要求,标准过高。但也有实力较强的通航公司提出局方对通航特定作业的飞行经历时间要求过低,希望提高通航飞行员行业准入门槛。 | 飞标司 | 已完成 | 对于91部运行的通航企业,飞行人员资质仅要求持有商用驾驶员执照,对于特定作业飞行经历的要求,由企业根据自身作业性质自行设定,局方不做额外要求,目的是增加企业自主权,促进通航发展。 对维修人员执照的要求源自《民航法》对航空人员的要求;执照本身不区分运输类和通航类,仅针对不同类型航空器如涡轮动力、活塞动力、飞机、直升机进行区别;航空器无论是从事运输航空还是通用航空,对于维修工作和维修人员的要求是相同的。 |
| 94 | 飞标司发布的《空中游览》(AC-91-FS-2016-33)规定,驾驶员应具备100小时以上本机机型机长经历。但是,个别监管局或管理局将此要求提高到1000小时。 | 飞标司 | 已完成 | 2018年2月,修订并颁布咨询通告《空中游览》(AC-91-33R1),明确实施9人以下空中运行,不再要求机长应具备100小时本机机型机长经历。 |

| 序号 | 问题内容 | 主办部门/单位 | 是否完成 | 具体情况 |
|-----|--|---------|------|---|
| 95 | 《民用航空器维修人员执照管理规则》(66部)中的等效安全的条款,规定了部件修理人员执照持有人或者申请人不能达到本章规定的条件,但能够满足民航局确定的达到等效安全所必需的其他补充条件的,民航局可以对其豁免本规则中的相关要求。但是,个别监管局或管理局对符合相关要求的申请,没有按照此规定进行豁免。 | 飞标司 | 已完成 | 2018年1月下发电报《关于对部分通航维修监管问题的说明》,明确必须按照相关规定予以豁免。 |
| 96 | 有关通用航空飞行员离职的问题,民航局层面没有进行相关限制。但是,个别监管局或管理局要求通用航空飞行员必须出具与企业无经济纠纷证明,方可离职。 | 飞标司 | 已完成 | 已下发电报《关于进一步明确通航企业和小型运输企业运行审定工作相关问题的通知》,明确飞行员可以在通航兼职,无需任何额外要求。 |
| 97 | 关于执照理论考试的报名条件,民航局有明确规定,个别监管局或管理局管理的部分考点要求飞行员获取外国执照确认后,方可报名参加执照理论考试。 | 飞标司 | 已完成 | 2018年2月,已分别对7个地区管理局进行云执照培训,并宣贯相应政策。 |
| 98 | 有关通用航空飞行员在多家通用航空公司进行注册的问题,民航局并未禁止,但个别监管局或管理局禁止此种行为。 | 飞标司 | 已完成 | 已下发电报《关于进一步明确通航企业和小型运输企业运行审定工作相关问题的通知》,明确飞行员可以在通航兼职,无需任何额外要求。 |
| 99 | 有关通航机场导航台站的校验,民航局并未规定必须进行。但是,个别监管局或管理局规定,具有导航台站的机场,必须进行校验。 | 空管办 | 已完成 | 空管办2017年12月下发的电报《关于通航机场通信导航监视设备飞行校验与开放运行管理落实“放管服”工作的意见(试行)》。 |
| 100 | 关于空域使用申请,军方受理申请的办理程序不透明,办事时限没有保障。 | 空管办 | 推进中 | 持续加强与四川省低空空域管理改革工作主办部门的沟通。四川低空空域管理改革试点有显著进展,成立了协同管理委员会办公室,建立了工作制度,划设了低空航线、空域,并于12月正式运行。 |

| 序号 | 问题内容 | 主办部门/单位 | 是否完成 | 具体情况 |
|-----|---|-------------|------|--|
| 101 | 关于飞行任务申请，军方来件经常以密件形式，一些通航企业缺乏取得密件的渠道，只能到管理局查阅，程序繁琐，影响效率；涉及特殊飞行任务审批，跨战区的，则程序重叠，办理更加困难。 | 运输司 监控中心 | 推进中 | 军方核准任务相关事宜过程中，因作业使用空域包含空中禁区和限制区，做出的决定符合《军事设施保护法》及相关保密要求。民航局将持续加强与军方沟通，改进任务审批相关工作。7月1日起，由运输司具体承办的任务受理审批工作转由监控中心承办。 |
| 102 | 局方有多个系统要求通航企业填报信息，如飞标月报、通航管理系统等，其中包含多数重复信息，且统计截止期限不同，增加了企业负担。建议能够整合相关系统，或者局方在系统间可以调取数据，无需企业重复填报。 | 综合司 | 推进中 | ①按照《推进民航政务信息系统整合共享工作方案》，民航政务信息系统整合共享平台建设将于2019年12月底前完成。该项目已于今年7月通过审核立项，待投资计划下达后，将启动部分模块的招投标工作。 ②在通航管理领域，经过信息系统整合，已初步建成数据采集共享机制。信息中心已实现对“通用航空管理系统”数据的自动采集，并与“民航综合统计系统”实现互联互通，已具备向其他政务系统共享通航数据的技术条件。 ③计划司与运输司联合发布《关于优化通用航空活动统计信息采集工作的通知》，7月起合并通航相关统计数据的报送渠道。 |
| 103 | 大量进口新飞机到岸交付开箱需要有监察员在现场，监察员时间常常协调不到，企业要为此承担很高的集装箱停车场费用。监察员也表示不堪重负。 | 适航司 | 已完成 | 发布《民航局适航司关于改进通用航空适航审定政策的通知》，对到岸组装航空器交付试飞特许飞行证的管理予以明确，提出“到岸组装航空器交付试飞特许飞行证由申请人所在地区管理局管理。特许飞行证申请人在完成必要准备和检查工作后，提出特许飞行证申请，并按照规定格式提交符合性文件。如无特殊需要，原则上，地区管理局应基于申请人符合性文件颁发特许飞行证。” |
| 104 | 规章执行标准不一。2016年向华东局和中南局咨询关于轻型运动类航空器作业问题，两个答复意见不同：华东局认为取得了相关经营许可并进行了验证后可以进行；中南局则认为公司没有相关经验且目前经营范围没有作业项目，建议暂缓进行。 | 运输司 | 已完成 | 下发《关于放宽通用航空市场准入和规范市场监管有关事项的通知》，对有关事项予以明确。 |

| 序号 | 问题内容 | 主办部门 /单位 | 是否 完成 | 具体情况 |
|-----|---|-------------|----------|--|
| 105 | 目前通用航空经营活动实行备案制, 全国各地区管理局通航处基本大多能按照要求进行备案, 备案效率也较高。存在的问题是各个监管局要求提供的资料不一致, 新疆局仅在系统报备即可, 有的管理局或监管局需要企业提交是十余项备案材料, 变相审批。 | 运输司 | 已完成 | 下发《关于放宽通用航空市场准入和规范市场监管有关事项的通知》, 明确网上备案, 不得变相审批。同时, 290 规章修订已将备案由事前改为事后。 |
| 106 | 适航维修部门要求 3000 米以上增压用氧要求航空医用氧气, 增加成本。 | 飞标司 | 已完成 | 2018 年 1 月下发电报《关于对部分通航维修监管问题的说明》, 明确不得提出此类要求。 |
| 107 | 通航公司之间飞行员相互借用很普遍, 局方说不限制人员流动, 规章未要求, 也没有相应的检查单, 但实际监管中却要求借用人员也要加入运行规范, 还要面试。 | 飞标司 | 已完成 | 已下发电报《关于进一步明确通航企业和小型运输企业运行审定工作相关问题的通知》, 明确飞行员可以在通航兼职, 无需任何额外要求。 |
| 108 | 每增加一个作业地点, 要进行一次补充运行合格审定并验证飞行, 然后加运行规范, POI 和 PMI 的时间难以协调。 | 飞标司 | 已完成 | 已下发电报《关于进一步明确通航企业和小型运输企业运行审定工作相关问题的通知》, 明确增加作业点无需补充审定。 |
| 109 | 通航运行合格审定的五个步骤程序过于繁琐, 建议压缩。 | 飞标司 | 已完成 | 已在 FSOP 系统中调整合格审定程序, 仅包括申请和受理、文件审查、现场验证和颁证四个必要步骤, 并明确审定内容, 简化审定程序。 |
| 110 | FSOP 系统线上线下双重审批, 合法性不明确, 管理局和监管局做大量重复性工作。 | 飞标司 | 已完成 | 2018 年 1 月下发电报《关于 91 部和 135 部运营人审定监管有关问题的说明》, 明确审定必须严格按照 FSOP 实施, 不得提出额外要求。 |
| 111 | 空中游览要求相对风速 2 米 / 秒, 无法具备验证飞行条件。 | 飞标司 | 已完成 | 2018 年 2 月, 修订并颁布咨询通告《空中游览》(AC-91-33R1), 对易产生歧义的内容进行了修改完善。 |
| 112 | 各地对 CCAR-145 部异地维修管理执行不一致。有地区只要《维修管理手册》中的“异地维修管理程序”经局方批准后, 每次做时, 向局方备案即可。而有些地区要再经过批准, 一事一批。 | 飞标司 | 已完成 | 对于通航运行涉及的一次性和短期重复性(一年以内)的异地维修, 相关政策已经调整为“企业建立程序并报局方批准, 局方不再实施现场验证、检查”。详见 AC-145-FS-2017-016-R1 “维修单位异地维修”。 |

| 序号 | 问题内容 | 主办部门/单位 | 是否完成 | 具体情况 |
|-----|---|---------|------|--|
| 113 | 机场处要求通用机场验收环节及改扩建审批,与总局政策不符。 | 机场司 | 已完成 | 2018年2月,以民航局名义发布《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),再次重申严格执行《通用机场分类管理办法》,不得私自增设管理事项。 |
| 114 | 通用机场气象、通讯、导航、管制人员资质等要求高。机场《运行手册》中没有明确要求要有此类人员,而监管局则要求必须要有,致使人员成本较高。 | 空管办 | 已完成 | 修订了《通用航空机场空管运行保障管理办法》,进一步明确通用机场提供空管服务的标准和配备空管人员的要求。 |
| 115 | 空管要求飞行时通信间隔不超过15分钟,通用航空很多野外作业无法实现,属于套用运输规章。 | 空管办 | 已完成 | ①新颁布的《民用航空空中交通管理规则》已于2018年5月1日起实施,其中,第十条规定,“在临时飞行空域内进行通用航空飞行的,由从事通用航空飞行活动的单位、个人负责组织实施,并对其安全负责。在起降点飞行的组织指挥,由从事通用航空飞行活动的单位、个人负责。”明确了空管单位对在这些区域内飞行的航空器不提供管制及通信服务。空管办将把此规定纳入《通用航空机场空管运行保障管理办法》,并在规章宣贯时,向管理局、监管局和运行单位进行说明和要求。 ②空管局、监控中心、空管办联合发文,飞行计划审批部门不得拒绝受理在通信导航监视盲区内运行的通航活动的飞行计划,不得以野外临时起降场地未进行申报为由拒绝飞行计划。 |
| 116 | 民航空管部门以各种理由拒绝接收通航飞机,附加条件较多。 | 空管局 | 已完成 | 6月,下发《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)。在第二部分第7条提出相关要求。 |
| 117 | 各地管制单位的要求不一致,有些地区管制单位要求公司签订管制保障协议,有些涉及繁忙空域飞行任务不予保障,导致很多飞行任务无奈取消。 | 空管局 | 已完成 | 6月,下发《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)。在第二部分第7条、第四部分第1、2条提出相关要求。 |
| 118 | 空管部门要求转场飞行发飞行计划报和领航报,没有必要,很多野外作业地点无法发电报,有的企业不得不拉着传真机作业。 | 空管局 | 已完成 | 6月14日,下发《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)。在第2部分第3条提出相关要求。 |

| 序号 | 问题内容 | 主办部门/单位 | 是否完成 | 具体情况 |
|-----|--|---------|------|---|
| 119 | 应急医疗救护飞行，按照公务机收取费用；部分地区公务机飞行，按照运输航班收取费用（小机场过夜 5000-15000 不等，部分运输机场，过夜费 8700-10000）。 | 计划司 | 已完成 | <p>①组织管理局、监管局开展通用航空机场收费专项检查。重点检查擅自提高收费标准、增加收费项目、指定经营、强制服务、强行收费以及其他违反价格收费政策等行为。针对检查发现问题，督促机场进行整改。</p> <p>②9 月，《关于进一步完善通用航空机场收费政策有关问题的通知》经民航局局务会讨论通过并下发，包括：明确收费标准、规范管理程序、加强监管等内容。</p> |
| 120 | 部分机场把维修、车辆、客梯车的费用捆绑在一起，要求企业必须接受。 | 计划司 | 已完成 | |
| 121 | 通航机场收费存在问题，主要是部分收费机场标准偏高，与成本存在一定程序的偏离，特别是一些事实上已经形成垄断的机场的收费，问题尤其突出，形成完全脱离合理成本的畸高收费，给通航企业运营造成很大负担。 | 计划司 | 已完成 | |
| 122 | 民航局机场收费管理文件在有些机场执行不到位或根本不执行。在航空性收费名目外自行增加非航空性收费项目，费用也极不合理，通航公司负担沉重。 | 计划司 | 已完成 | |
| 123 | 运输机场收费自新政出台后，很多机场价格大幅上调，增加通航企业运行成本。 | 计划司 | 已完成 | |
| 124 | 因通航飞机小，企业经常自备航油给飞机加油，但许多机场安检不允许企业员工携带装有航油的油桶通过。 | 公安局 | 推进中 | |
| 125 | 各管理局对规章、规范性文件的理解和执行存在偏差，对于飞行员境外培训的情况，华东局同意补贴，西北局则需再研究决定。 | 财务司 | 已完成 | 针对各地区管理局对政策理解不一致的问题，已通知管理局，明确飞行员境外培训可以获得补贴。 |

| 序号 | 问题内容 | 主办部门/单位 | 是否完成 | 具体情况 |
|-----|---|---------|------|---|
| 126 | 现行补贴办法对“8吨以上的固定翼”机型缺少补贴标准。 | 财务司 | 推进中 | 现行政策在实际执行中，对“8吨以上的固定翼”机型暂按固定翼机型最高补贴标准核定。现已根据通航作业机型收入和成本数据，初步测算出8吨以上固定翼机型的补贴标准，将随通航补贴办法修订一并发布。 |
| 127 | 战区接受管理局的任务申请需要正式行文，因此需要在管理局内部经过所有处室的签批。遇到领导出差的情况，任务的审批就会耽误很长时间。 | 综合司 | 已完成 | <p>综合司会同运输司组成调研组，6月下旬对华北、中南、西南地区管理局开展实地调研，了解办理该项审批事项的流程及简化流程的建议，并与管理局所辖部分监管局、通航企业开展座谈，进一步征集整改建议。</p> <p>调研组认为，通航审批效率问题并非普遍现象，且均能在法定时限内完成审批（由于部分事项办理过程中需军方批准，时间无法控制，可能耗时较长）。</p> <p>为进一步优化内部流程，减少繁文缛节，综合司将再次明确相关要求，推广简化程序的有益经验，持续开展监督。</p> <p>一是提出整改要求。将从简化审批流程、严格执行时限内审批、准确填报事项办理情况三个角度提出明确要求，坚决做到“零超时”。推广《通航企业经营许可正式申请审核单》模式、管理局领导通航审批业务授权、业务系统直接办理等有益做法和经验。</p> <p>二是规范审批流程。与相关司局继续加强研究，探讨通过统一标准化程序办理许可的可行性，进一步明确办理流程中管理局、监管局的权责，通过行政审批标准化的手段提高审批效率。</p> <p>三是开展持续监管。通过事项办理情况定期梳理和不定期抽查两种方式，对行政审批效率问题的整改情况进行持续跟踪，通过关注通航意见箱以及对通航企业电话回访方式，跟踪企业对审批效率整改情况的意见。</p> |
| 128 | 关于飞行计划，空管只接受企业的申请，需要提交运行许可，私人飞行无法申请；且飞行计划的申请只能在工作日进行，周末不受理。 | 空管局 | 已完成 | <p>6月，下发《关于明确私人飞行申请等有关问题的通知》（局发明电〔2018〕1543号）文。</p> <p>6月，下发《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）。在第二部分第1、6条提出相关要求。</p> |

| 序号 | 问题内容 | 主办部门/单位 | 是否完成 | 具体情况 |
|-----|---|---------|------|---|
| 129 | 135 公司飞行计划临时调整的情况很多, 部分地区空管不愿接受企业的计划申请。 | 空管局 | 已完成 | 6 月, 下发《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)。在第二部分第 7 条提出相关要求。 |
| 130 | 根据《通用航空飞行任务审批与管理规定》, 除九种情况外, 通用航空飞行任务不需要办理任务申请和审批手续, 只需申请飞行计划。但在实际执行过程中, 部分地区空管依然要求企业提供军方的任务审批。 | 空管局 | 已完成 | 6 月, 下发《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)。在第二部分第 6 条提出相关要求。 |
| 131 | 飞行计划审批流程复杂, 企业需要反复协调管理局、战区、空管多个机构。 | 运行监控中心 | 已完成 | 监控中心多次与空管局、空管办就规范各级飞行计划审批部门职责范围、明确计划申请受理时限, 统一计划管理程序和服务保障标准、简化保障协议内容等事宜进行研讨, 共同起草制定整改方案, 并于 6 月 14 日联合发布《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), 以规范和简化通航计划审批、运行管理、管制服务等工作。 |
| 132 | 私人飞行计划不予受理。 | 运行监控中心 | 已完成 | 监控中心在前期调研的基础上, 协调军民航有关单位积极研究推进包括私人飞行在内的有关通航问题相关工作, 并于 6 月会同空管局下发了《关于明确私人飞行申请等有关问题的通知》(局发明电〔2018〕1543 号), 对私人飞行的定义和适用范围, 飞行计划的申请条件、工作程序和管理方式等内容进行了明确。同时《通知》中还明确了通航企业可按年度申请跨战区使用固定航线从事通航活动的长期飞行计划, 以减少申报频次。 |
| 133 | 民航管制单位要求通航公司必需拿到军方的空域批复后才能办理飞行计划。有些战区空域管理部门仅进行电话通知, 无书面批复, 导致公司申请飞行计划困难。 | 空管局 | 已完成 | 6 月, 下发《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)。在第二部分第 6 条提出相关要求。 |

| 序号 | 问题内容 | 主办部门/单位 | 是否完成 | 具体情况 |
|-----|---|---------|------|---|
| 134 | 企业申请跨区转场飞行难度大, 报总局批, 航线都是固定的, 但要求半年报一次, 过于频繁。 | 运行监控中心 | 已完成 | 此项问题是关于跨区固定航线转场飞行申报频繁的问题, 需要局方协调军方适当延长批复时效。监控中心在前期调研的基础上, 协调军民航有关单位积极研究推进包括私人飞行在内的有关通航问题相关工作, 并于6月会同空管局下发了《关于明确私人飞行申请等有关问题的通知》(局发明电〔2018〕1543号), 明确通航企业可按年度申请跨战区使用固定航线从事通航活动的长期飞行计划, 以减少申报频次。 |
| 135 | 规章无要求, 但有些空管单位需要企业申报野外起降场地, 否则不批飞行计划。 | 空管局 | 已完成 | 6月, 下发《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)。在第二部分第9条提出相关要求。 |
| 136 | 农林喷洒作业, 通常远离禁区和限制区, 飞行高度在50米以下, 可视为报告空域, 通航公司可自行组织实施作业并对飞行安全负责, 空管部门提供飞行情报服务和告警服务即可, 没必要进行管制。 | 空管局 | 已完成 | 6月, 下发《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)。在第三部分第1、2、3条提出相关要求。 |
| 137 | 基层空管单位自己摸索飞行计划审批程序, 无执行依据。 | 空管局 | 已完成 | 6月, 下发《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)。在第二部分和第四部分第1、2条提出相关要求。 |

| 序号 | 问题内容 | 主办部门/单位 | 是否完成 | 具体情况 |
|-----|---|---------|------|--|
| 138 | 局方未公开审批调机飞行计划的程序,政务公开不到位。 | 运行监控中心 | 未采纳 | 未采纳原因: ①有关调机飞行计划审批的行政许可事项,以及依据的《通用航空飞行管制条例》、《民航预先飞行计划管理办法》等法规规章,在民航局官网上均有公布。 ②多年来,监控中心在通航飞行计划审批方面形成了较为完整和成熟的内部工作流程,相关工作开展顺利,在实际操作中也得到了通航企业的认可。而对于部分新成立的通航企业不清楚计划审批程序的,除了可在网上查找相关文件外,也可通过值班电话向运行监控中心咨询了解,不存在不公开的问题。 解决方案: 《通用航空飞行管制条例》和《民航预先飞行计划管理办法》对调机飞行计划申请有较明确的规定,申请单位可参照有关条款向运行监控中心提交飞行申请材料。如对审批程序不了解,也可拨打运行监控中心监控室 24 小时值班电话咨询相关情况,值班人员将耐心解答。 |
| 139 | 有的地方空管部门要求同一空域内,仅允许一家企业甚至一架航空器运行。 | 空管局 | 已完成 | 6 月,下发《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)。在第三部分第 4 条提出相关要求。 |
| 140 | 安康机场区调以飞行安全为由,对于在同一机场实施训练飞行的通航企业,按甲企业一三五、乙企业二四六运行的方式放行,空域使用效率非常低。 | 空管办 | 已完成 | 已责成西北管理局了解相关情况。经询问,安康机场目前驻场航校仅有金胜通航公司一家,每日高峰训练飞行 300 架次,其他临时过站飞行任务很少。 |
| 141 | 审定过程中监察员对于手册的修改,申请的流程讲解不清,企业作了大量重复性工作。例如在监管局一个法人密钥办了 1 个月,运行手册修改了 5 遍,效率很低。 | 飞标司 | 已完成 | 在 AP-91-01 中明确规定,①申请农林喷洒、旋翼机机外载荷(A 类除外)、空中游览作业、训练飞行的运营人需要编写提交运行手册;②申请的飞机和直升机数量在 10 架以上或机型种类在 3 种以上的运营人,需要编写提交运行手册,其他运营人无需编制运行手册。同时,在 FSOP 系统对手册审定内容进行明确,指导监察员审定工作。飞标司将在每年举办两次面向通航监察员 91 部规章和运行管理培训,向监察员宣贯讲解审定程序和规章要求。 |

| 序号 | 问题内容 | 主办部门 /单位 | 是否 完成 | 具体情况 |
|-----|--|-------------|----------|--|
| 142 | 新公司成立的运行合格审定、公司引进新机型的补充合格审定,涉及到多个处室时,监察员的时间很难协调,审定的大部分时间都在等待监察员,效率非常低。 | 飞标司 | 已完成 | ①2018年1月,下发电报《关于91部和135部运营人审定监管有关问题的说明》,明确运行合格审定人员仅需两名。 ②已下发2018年度监察大纲,明确每个监管局仅抽查一家非载客非训练的通航公司进行年度监管。 ③已在FSOP系统中对审定时间进行监控。 |
| 143 | 企业6月份购入新机型三证办理完毕,宁夏监管局以人员忙、岗位没人等理由不接受申请文件,给企业造成巨大损失。 | 飞标司 | 已完成 | ①已下发2018年度监察大纲,明确每个监管局仅抽查一家非载客非训练的通航公司进行年度监管。 ②已在FSOP系统中对审定时间进行监控。 |
| 144 | 企业办理航空器国籍登记证、喷涂方案审批时,不仅要提供电子版材料,还需要到民航局提交纸质版材料,而且过程中还可能出现反复的情况,审批效率非常低。 | 适航司 | 已完成 | 网上国籍登记办理系统已完成建设,3月底上线使用。 |
| 145 | 进口机型的VTC和VSTC的取得困难,一些国外已经很成熟的机型无法引入国内,不利于企业降低运营成本。航空器国籍登记,45部规定了要提交的文件、条件,但在实际执行中,往往附加了诸如运营要求等规定,增加了申请困难,同时不能网上提交申请,程序不方便。 | 适航司 | 已完成 | 网上国籍登记办理系统已完成建设,3月底上线使用。 |

| 序号 | 问题内容 | 主办部门 /单位 | 是否 完成 | 具体情况 |
|-----|---|-------------|----------|--|
| 146 | 航空器加改装取证问题企业反映较为突出,由于没有区分加改装程度的大小,一些通航飞机的很小的改装也要履行严格的报批程序,影响了效率,增加了企业成本。 | 适航司 | 已完成 | 发布《民航局适航司关于改进通用航空适航审定政策的通知》,对国内通用航空公司涉及小改的管理予以明确,提出:为拥有或代管的航空器进行的设计小改,采用备案制管理,无需向局方申请设计批准。此类航空公司需确认自身工程能力、建立设计小改管理程序、做好记录和文件归档工作,每年年底前向所在地区管理局提交本年度完成的设计小改项目清单以及每个小改项目的情况介绍和符合性检查单。 |
| 147 | 某公司运行高空气密舱进口航空器,申请改变飞机气动外形,适航审定处以无法提供足够的验证证明为由不予批准,其他机型改装申请也经常不予批准或审核批复周期超长,对公司的经营极为不利。 | 适航司 | 已完成 | 发布《民航局适航司关于改进通用航空适航审定政策的通知》,对国内通用航空公司涉及小改和大改的管理予以明确。针对小改提出:为拥有或代管的航空器进行的设计小改,采用备案制管理,无需向局方申请设计批准。此类航空公司需确认自身工程能力、建立设计小改管理程序、做好记录和文件归档工作,每年年底前向所在地区管理局提交本年度完成的设计小改项目清单以及每个小改项目的情况介绍和符合性检查单。针对大改提出:为拥有或代管的非载客运行航空器(限包括驾驶员在内最大座位数为10座及以下)申请补充型号合格证时,可通过委任代表批准。申请人需确认自身工程能力并建立设计大改管理程序,委任代表完成所有设计批准审查工作后,基于申请,局方即可颁发补充型号合格证。 |
| 148 | 初始取证时,进口飞机如在原厂进行过国籍登记,则按照二手飞机进行适航审定,审定程序复杂,且各地区程序标准不统一。 | 适航司 | 已完成 | 飞机适航检查工作已发布新的指导文件,标准实现了完全统一。同时,对监察员进行了宣贯。 |
| 149 | 通用航空机型差异大,为满足作业需求改装情况多,适航获批程序长,尤其是增压舱的改造获批的可行性非常小;有的要求做破坏性试验,代价过高且可操作性低,很不合理。 | 适航司 | 已完成 | 同第147项。 |

| 序号 | 问题内容 | 主办部门 /单位 | 是否 完成 | 具体情况 |
|-----|--|-------------|----------|--|
| 150 | 加改装申请很困难，实际改装时间仅不到一周，但通常需要申请半年以上，且获批可能性很小。局方审定人员按现行审定方式难以满足工作要求。局方监察员少，沟通时间长，加改装方案获批难，规章没有明确要求，造成任意解读。 | 适航司 | 已完成 | 同第 147 项。 |
| 151 | 目前，通航机场使用许可的审批普遍不能在规定的时限内完成，因为其中的工作量较大，局方不断要求企业对不符合条件的情况进行完善与改正，影响了审批时间。 | 机场司 | 已完成 | 2018 年 2 月，以民航局名义下发《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），再次重申严格执行《通用机场分类管理办法》，不得私自增设管理事项。 |
| 152 | 通航公司申请通用航空经营许可，必须经管理局运输通用航空委员会讨论通过。由于运输通用航空委员会会议周期原因，存在超出许可期限作出许可的情况。 | 综合司 | 已完成 | 同第 127 项。 |
| 153 | 监察员普遍对通航业务不熟悉，没有建立通用航空监察培训大纲，日常的监察员培训相对通航的针对性不强，监察员专业知识水平有待提高。 | 政法司 | 已完成 | 2018 年 3 月，下发《关于 2018 年监察员、公职律师和立法人员培训要求及工作安排的通知》，提出了明确要求。 |
| 154 | 通航监察员普遍为 121 部出身，通航专业知识不很丰富，但是话语权很大，其他监察员认可的培训大纲、手册，另一个监察员就得不到认可。 | 政法司 | 已完成 | 2018 年 3 月，下发《关于 2018 年监察员、公职律师和立法人员培训要求及工作安排的通知》，提出了明确要求。 |

| 序号 | 问题内容 | 主办部门/单位 | 是否完成 | 具体情况 |
|-----|---|---------|------|---|
| 155 | 监察员的时间协调非常麻烦。企业新机型引进、运行规范修改、机务执照的签署等都需要由监察员进行审批，工作实际需要半天或者1天工时就能完成，但是因为需要协调等待监察员飞行、出差、监察工作等，在北京地区等待的时间可能会花费1、2个月。 | 政法司 | 已完成 | 结合2018年通航监管模式调整试点，探索双随机式执法、减少监管事项、降低标准、简化程序。 ①2018年4月，中南局发电《中南局关于通用航空监管模式调整试点工作有关问题的通知》，对试点工作中开展通航“双随机一公开”监管的具体操作方式进行了明确。 ②2018年6月，中南局对河南监管局和湖北监管局的政策法规类（企业自查机制）、通航管理类、飞行标准类、适航维修类的通航年度检查计划进行了双随机现场抽签，借助电子抽签系统对监管对象和监察员实行了随机抽取，抽取全程由计算机进行，共从4家河南监管局的通航企业和6家湖北监管局的通航企业中各抽取出1家企业作为检查对象，从两局4类专业共22名监察员中每类抽取2名共8名监察员对监管对象实施检查。为协调各个专业同步实施检查，减轻监管对象迎检负担，被抽中的监察员将于第三季度内协调时间完成对被抽中通航企业的行政检查，政策法规类（企业自查机制）因通航企业的自查制度建设工作时限截至年底，相关检查工作将于第四季度内完成。 ③我们将及时跟踪、总结此工作的开展情况，视情在我局的行政执法中推广。 |
| 156 | 某些地区部分监察记录表格填写不规范，被检查人意见有的签字，有的没签字；有的盖章，有的没盖章。 | 政法司 | 已完成 | ①2018年5月，下发《关于开展行政执法案卷交叉评查的通知》（局发明电〔2018〕1352号），决定成立四个评查组于2018年6月对北京、山东、湖北、四川、陕西、黑龙江、乌鲁木齐七个监管局开展行政执法案卷的交叉评查，重点评查通航案卷。 ②此次评查共评查案卷1561份，共发现问题1440个。评查组对发现的问题进行了总结分析，并现场向被评查监管局进行了反馈和指导，对其执法行为予以了规范。 |
| 157 | 检查单勾选项与发现问题通知书不一致。下发的问题通知单发现关于非空勤人员登机证管理的问题，但在检查单上为符合项。 | 政法司 | 已完成 | |
| 158 | 抽查民用航空行政监察记录单，只有一份记录有对未检查项的解释，其他记录没有解释未检查项的原因，所有的检查记录都只有一人签字，无法判断是否是两人检查。 | 政法司 | 已完成 | |

| 序号 | 问题内容 | 主办部门 /单位 | 是否 完成 | 具体情况 |
|-----|---|-------------|----------|---|
| 159 | 关于 POI 和 PMI，在目前的管理职责架构之下，POI 与 PMI 个人承担了很大的监管职责与监管压力，工作量较大，特别是在其出差或者忙于其他紧急工作时，经常会发生企业申请事项得不到及时批复的情况，给企业带来了较大经营负担。个别监察员与具体被监察单位的形成固定搭配关系，也与国家关于“双随机”工作精神相冲突，不利于科学分配监察资源与树立监察威信。 | 政法司 | 已完成 | <p>①主任监察员的职责、权限、条件、管理等未明确于我局所发的规章与规范性文件，是借鉴于国外经验并于长期行政执法工作中形成的一种有效的行政执法方式，有其现实存在的合理性。</p> <p>②2018 年 4 月，下发《关于开展通航监管执法规范性有关工作的通知》（局发明电〔2018〕1037 号），各管理局的报告均对此问题做出了明确回应，普遍认为应当保留此制度，但应当通过规范性文件的形式对其职责、权限、条件、管理等进行明确规范，并对其执法制度进行优化。</p> <p>③政法司与飞标司进行了多次研究，认为管理局的意见可以采纳，下一步飞标司将通过规范性文件形式对有关问题进行明确，政法司根据 2018 年通航监管模式调整试点中有关工作开展的情况，及时总结经验，做好配合工作。</p> |
| 160 | 监管局及监察员怕担责，宁愿企业不飞，少飞。 | 政法司 | 已完成 | <p>①在今年的监管模式调整改革制度的推广中，已要求管理局严格按照民航局要求开展相关工作，民航局编制的行业监管事项库能够明晰监管边界。目前，各管理局都在根据事项库编制检查计划并开展行政检查工作。</p> <p>②2018 年 4 月，中南局发电《中南局关于通用航空监管模式调整试点工作有关问题的通知》（中南局发明电〔2018〕334 号），对试点工作中开展通航“双随机一公开”监管的责任划分问题进行了明确。同月，政法司下发《关于开展通航监管执法规范性有关工作的通知》（局发明电〔2018〕1037 号），要求各管理局结合《民航行政执法过错责任追究办法（试行）》自 2006 年以来的施行情况，提出该办法的修改完善的意见建议。政法司已完成意见建议的收集整理，将进一步修订《民航行政执法过错责任追究办法（试行）》。</p> |

| 序号 | 问题内容 | 主办部门/单位 | 是否完成 | 具体情况 |
|-----|--|---------|------|---|
| 161 | 有企业反映，因名称或股东变更，需要办理补充运行合格审定。在此期间，局方要求停飞，即使是本场飞行也不允许，给企业经营造成很大压力。建议今后对类似情况，慎用停飞。 | 飞标司 | 已完成 | 2018年1月下发电报《关于91部和135部运营人审定监管有关问题的说明》，明确不得过度使用暂停运行作为监管手段。同时，已调整FSOP系统，对于仅是股权变更的，不需任何审定。 |
| 162 | 管理局和监管局监管边界不清，比如年检，两局都参与，有时持续几个月。 | 政法司 | 已完成 | ①在监管模式调整改革工作推进中，已要求在检查计划的制定和监管事项库的完善更新中注意执法边界的明确。在6月份结束的行政执法案卷交叉评查中，未发现此类问题。 ②2018年4月，下发《关于开展通航监管执法规范性有关工作的通知》（局发明电〔2018〕1037号），各管理局的报告中均对问题进行了明确回应，在检查计划中注意了边界的划分，未有管理局和监管局监管边界不清的问题。 ③“执法监督信箱”未收到此类问题的反映。 |
| 163 | 空勤人员登机证及机场控制区的通行证办理周期长，各地要求不一样，有时需要两个月。 | 公安局 | 已完成 | 根据《中国民航空勤登机证管理规定》有关要求，审核机关应在10个工作日内对材料进行初审，符合要求的应在初审后20个工作日内完成证件的批准、制作工作。经了解，部分通航企业因办证材料不符合要求，出现多次退回补充的情况，导致时间大幅度延长。公安局已加强对各管理局证件办理流程 and 时限的监管。 |
| 164 | 某公司为完成航空器组装试飞，申请办理石河子机场出入证，由于航空器组装人员来自祖国各地，回原籍办理无犯罪记录证明确实有难度，因此申请办理临时进场证件，但机场告知不予办理7天内临时进场证，且机场公安局无法保证办证时间，导致公司最终不得不将航空器在内地组装试飞，大大增加了成本。 | 公安局 | 未采纳 | 未采纳原因： ①根据背景调查规定，无违反犯罪记录证明原则上由被调查人户籍所在地或常住地公安机关，或经国家司法部门认定的有出具无违反犯罪记录资质的单位出具。被调查人所属单位在机场公安机关辖区的，在机场公安机关具备查询条件的情况下，也可由机场公安机关出具。 ②经了解，该公司向石河子机场公安申办过程中，机场公安表示：申办24小时通行证无需无犯罪证明，三天以上则需无犯罪证明。此表述符合我局要求。而该公司未按照相关要求提供无犯罪证明，也未选择申办24小时证件。 |

| 序号 | 问题内容 | 主办部门/单位 | 是否完成 | 具体情况 |
|-----|--|---------|------|--|
| 165 | 随机机务、石油电力管线检查员、医疗救援人员等在运输机场办理机场控制区通行证困难，空勤登机证办理因背景调查造成时限长；个别机场或机场公安仍按照已取消的规定要求办理无精神病史证明。 | 公安局 | 已完成 | 已督促有关地区管理局公安局严格按照规定时限，做好空勤登机证办理工作。 |
| 166 | 执行石油管道巡检及电力巡线任务时，机上要搭乘专业巡线人员，进入机场办理相关手续繁琐，耗费时间。 | 公安局 | 未采纳 | 未采纳原因：经了解，此描述中“相关手续”指机场控制区通行证申办手续。申办人员符合申办的必要性和背景调查相关规定，即可申办机场控制区通行证，具体程序及办理时限由各机场公安或机场管理机构结合当地实际规定。建议相关企业了解掌握相关申办要求后依规办理。 |
| 167 | 每年飞行员进行熟练检查或执照检查很困难，局方检查人员紧张，需要反复协调监察员时间，不利于公司经营活动。 | 飞标司 | 已完成 | 已在《关于进一步明确通航企业和小型运输企业运行审定工作相关问题的通知》中，明确通航企业可以申请委任代表和熟练检查员，其飞行员熟练检查可以由委任代表和熟练检查员实施。 |
| 168 | 因公司飞机年检时间不同，加之局方监察员少，每年飞机年检工作需要与局方反复沟通，飞机年检效率低。 | 飞标司 | 已完成 | 已在《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》中，明确将航空器年检改为由通航运营人组织自查，局方依据公司提交的检查记录审查后，签署运行规范完成年检，部分涉及载客运行的航空器需要局方事后现场检查。 |
| 169 | 某企业在沙湖游览区多年从事空中游览经营活动，未取得通用航空经营许可证，监管部门未对此实施监管和查处。 | 运输司 | 已完成 | 下发《关于放宽通用航空市场准入和规范市场监管有关事项的通知》，督促有关管理局和监管局落实监管责任，查清事实，上报整改情况。 |

| 序号 | 问题内容 | 主办部门 /单位 | 是否 完成 | 具体情况 |
|-----|--|-------------|----------|---|
| 170 | 通航机场航行资料的获取困难,通用机场大多是目视飞行,缺少统一规范。 | 空管办 | 已完成 | <p>①空管办已经会同空管局完成《民用航空目视航空图(1:50万)及目视终端区图(1:25万)编绘规范》,为下一步开展我国的目视航图或电子目视航图制作试点奠定了基础。</p> <p>②空管办会同空管局起草了《关于开展通用航空情报服务工作的通知》,正式启动通用航空情报服务工作。通用航空情报基本服务产品包括通用航空目视航图、机场航图和通用航空情报资料汇编(总则、航路、机场),预期能够满足通航用户的基本需求。有特殊需求的通航用户可以自行联系情报机构定制专用情报产品。</p> <p>③通航情报服务产品将由空管局情报中心在线发布,方便通航用户获取、使用。</p> <p>④已制定工作计划,2018年底前重点完成海南、四川、山西、陕西、江西、湖北等省份的通航情报基本服务产品发布工作,2019年6月底前完成全国通航情报基本服务产品发布工作。</p> |
| 171 | 目前通航机场还没有形成全国的服务网络,对运输机场和一些支线运输机场的规划设计中,没有对通航停机位提出要求,这些机场没有或者很少建设通航停机位,导致无法接受通用飞机。 | 机场司 | 已完成 | 已利用参与起草《民航局关于通用航空分类管理的指导意见》之机,明确要求运输机场应按照《民用机场管理条例》要求,切实发挥公共基础设施作用,不得随意拒绝通航运行的飞机起降,并且为此提供政策支持,允许通航运行的飞机密集停放。 |

| 序号 | 问题内容 | 主办部门 /单位 | 是否 完成 | 具体情况 |
|-----|---|-------------|----------|--|
| 172 | 关于涉地方执法,以水上飞机运行为例,水上经营可依靠的资源与水有关,经常会面临地方的海事航道渔业水务等部门的管理要求,而这些部门对航空的管理体系不清楚,存在执法越位等问题,影响了民用航空的中央事权的行使。给企业运行造成很大障碍。 | 政法司 | 已完成 | ①2018年4月,与提出此问题的幸福运通航取得联系(曾繁荣,公司总经理助理),该问题是2017年11月,我局通航监管专项督查中,该公司在中南局提出的,主要是水上飞机运营在港口区域要按照其航道管理规则等要求的问题。该公司于2017年12月底到交通运输部海事局做了汇报后,海事部门协调,海口秀英港旁边为其划设了一个区域供其使用,其反映的问题已经初步得到了解决。 ②2018年6月,跟踪了解(曾繁荣,公司总经理助理),仍然按前述运营,问题基本得到解决。 ③2018年4月,政法司下发《关于开展通航监管执法规范性有关工作的通知》(局发明电〔2018〕1037号),各管理局的报告中未反馈类似问题。 ④我们将在通航监管模式试点中,在中南局继续跟踪研究这一问题,视情与地方执法部门沟通。 |
| 173 | 由于通航运行的分散性与多地域性,给监管资源的分配带来很大负担,增加了很多工作量。监管局的通航管理部门人员欠缺,不适应当前整个通航行业发展对行政管理和行政执法提出的要求。 | 人教司 | 推进中 | 上半年,结合党和国家机构改革,会同局机关各部门研究主要职责,已形成方案,近期将报中央编办。下一步,将视情向中央编办申请,待其批复后,再统筹研究管理局及其监管局主要职责、内设机构调整问题。 |
| 174 | 监管局业务繁忙,人员不足。 | 人教司 | 推进中 | |
| 175 | 机务维修执照考试的考点很少,参加考试需要长途跋涉,增加了成本。 | 飞标司 | 已完成 | ①设置北京密云机场考点、哈尔滨龙海考点、上海民航职业技术学院考点、武汉考点、广汉考点、阎良考点、新疆管理局等7个考点为“中国民航通航重点保障考点”,依据通航人员具体的考试需求及时组织开展通航人员专场考试。 ②新增考点3个。 |

| 序号 | 问题内容 | 主办部门/单位 | 是否完成 | 具体情况 |
|-----|---|---------|------|--|
| 176 | 机务维修执照考试报名系统很难登陆, 长时间报不上名。 | 飞标司 | 已完成 | ①由于目前报考直接从网络进行, 比较便捷高效, 从考试统计数据以及各考生反映的情况看, 仍存在部分考点名额报不满的情况。 ②飞标司和考管中心均在网站留有联系方式, 截至目前, 无人反映考试长时间报不上名。 ③从掌握的情况看, 从来没有出现过由于长时间报不上名称导致的考试成绩过期或者其他影响执照申请的情况。 飞标司将在资源许可的前提下尽量多开考试, 为广大考生提供更多、更灵活的选择。 |
| 177 | 通航企业每一型号航空器都有大量部附件需要维修(包括检测、修理、翻修等)。由于机型杂、机队规模小, 且大多为进口飞机, 培训机构不愿为少量客户申请部件项目培训课程, 已有课程的也无意愿开班, 造成企业无法在国内完成送培, 只能送国外维修单位或厂家维修, 费用高且周期长。通航企业机队规模小, 也不可能储备所有的备件, 往往因为一个部件的原因造成航空器停飞。 | 飞标司 | 已完成 | ①培训机构是否愿意就某个课程开班, 属于市场行为, 与行政许可或监管无关, CAAC 也没有权限强制其开班。 ②从目前的 147 培训能力统计分析看, 国内所批准的 147 附件修理培训能力已经完全覆盖了飞机所有的附件类别和项目。 ③1 月, 印发了《关于印发无 AAC-038 挂签的使用过器材的管理要求的通知》。 |
| 178 | 监管局监察员无法进入通航管理系统和 FSOP 系统。 | 飞标司 | 已完成 | 在 FSOP 公众界面上公布监察员申请系统密钥的程序和方法, 监察员只要填写和上传简单的申请表, 即可获得系统密钥, 成为系统的使用者。 |
| 179 | 三部委文件规定企业参加的安全培训课程, 对通航的针对性有待加强。培训全是 121 的内容, 不适用通航。 | 航安办 | 已完成 | ①承担三部委安全培训任务的民航管理干部学院已对运输航空、通用航空企事业单位安全管理培训实施分类管理、分类培训, 通航企事业单位安全管理人员培训主要由通用航空系负责。 ②针对通航企事业单位安全管理培训需求, 管理干部学院按照三部委安全培训要求, 加大了通航改革发展、安全政策、安全规章以及安全管理实践等方面课程, 并发放了《中国通用航空发展蓝皮书》等相关教材书籍。 ③根据管理干部学院 2018 年已举办的通航企事业单位安全管理培训班看, 参训人员反响良好。 |

| 序号 | 问题内容 | 主办部门/单位 | 是否完成 | 具体情况 |
|------------------|--|--------------------|------|--|
| 180 | 目前空管“叫不到”的问题比较突出，建议研究。 | 空管办 | 未采纳 | 未采纳原因： ①目前，全球针对低空空域通航飞行的甚高频通信无法做到覆盖。 ②甚高频电台对低空覆盖范围极为有限，即使国家投入巨大，但实际通信效果甚微。 ③广大低空空域属于部队管制空域，民航建设甚高频电台困难。 |
| 181 | 空管部门无服务保障标准，服务态度较差。 | 空管局 | 已完成 | 6月，下发《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）。在第二部分第1、2、4、8条和第四部分第5、7条提出相关要求。 |
| 182 | 运输机场（包括航班量很少的支线机场）常常以飞行安全、航班正常、停机位、机场设施设备、保障人员等各种原因不允许通航飞机作为作业机场、加油经停站或者备降场。 | 机场司 | 已完成 | 同第171项。 |
| 后补充的11个问题 | | | | |
| 1 | 研究制定专门针对通航的飞行计划审批管理程序。 | 空管办 空管局 监控中心 | 推进中 | ①在前期征求意见的基础上，编写《通航飞行计划管理程序》（第二稿）。 ②通航飞行计划管理系统已正式运行，在技术层面上进一步规范了计划申请和审批标准，便捷了申请渠道，提高了审批效率。 |

| 序号 | 问题内容 | 主办部门/单位 | 是否完成 | 具体情况 |
|----|--|---------------------------|------|---|
| 2 | 把通航飞行计划纳入网上系统统一管理，实现“阳光审批”，对飞行计划执行情况进行监控。 | 监控中心 空管局 | 已完成 | 经前期与运输司沟通协调，监控中心决定在“通航管理系统”上研发通航预先飞行计划管理平台，将飞行计划申请和审批工作纳入系统统一管理。按计划，监控中心于5月中旬开发出该平台的一期测试版，并选取了3家通航单位（校飞中心、飞龙通航和北京航空）在线试运行。经过一个多月的测试调整，该平台在技术层面上基本实现了通航飞行计划“阳光审批”的预期目标，既能让通航用户及时查询计划办理进度，也能使局方在审批过程中更加公开透明。6月下旬，监控中心会同运输司联合下发了《关于启用通用航空管理系统预先飞行计划管理功能的通知》（局发明电〔2018〕1721号），定于7月1日正式上线启用。 |
| 3 | 简化民航对通航飞行的审批环节。 | 监控中心 运输司 空管局 | 已完成 | 根据《关于调整特殊通用航空飞行活动任务审批事项的通知》（民航发〔2018〕59号），自7月1日起监控中心将负责承办由民航局受理的特殊通航飞行任务审批工作，同时将飞行任务与飞行计划申请合并受理审批，以简化民航对通航飞行的申请与审批环节。 |
| 4 | 在通航飞行计划审批管理层级中，明确私人飞行申请条件。同时，协调军方划设一定数量的可供通航使用的空域。 | 空管办 空管局 监控中心 飞标司 | 已完成 | 空管办、空管局、运行监控中心研究下发了《关于明确私人飞行申请等有关问题的通知》，明确了私人飞行的计划报送、审核程序和有关要求。同时，空管办、空管局在同国家发改委、空管委办公室、空参航管局开展四川低空空域管理改革试点工作调研时，讨论了通航空域申请等问题。空管办将积极总结、应用四川低空试点中关于通航空域申请等问题的经验，继续协同空管局共同与空军相关单位协调通航空域申请等问题。 |
| 5 | 进一步明确民航发展基金补助通用机场建设项目有关事项。 | 计划司 | 已完成 | 8月，民航局会同国家发展改革委联合印发了《关于促进通用机场有序发展的意见》。关于资金补助的有关事项，文件明确“十三五”期间民航局将安排民航发展基金对各省（区、市）1至2个以短途运输、应急救援、医疗救护等公益性较强的通用航空服务为主的通用机场建设项目予以重点支持”。 |
| 6 | 提升对通用航空器活动的监视追踪能力，加快推进相关技术设备在通航领域的应用。 | 空管办 飞标司 | 推进中 | 空管办组织编制《基于北斗的低空空域监视系统建设总体方案》及相关立项报告，近期将报计划司以项目形式尽快落地实施。飞标司8月在新疆通航完成了通航飞机ADS-B OUT/IN功能演示验证，将进一步明确通用航空器ADS-B机载设备政策和计划。 |

| 序号 | 问题内容 | 主办部门/单位 | 是否完成 | 具体情况 |
|----|--|------------|------|---|
| 7 | 进一步完善通用机场分类管理办法。 | 机场司 | 推进中 | 民航局已向司法部提交了《民航法》修订案，把不对公众开放的通用机场由使用许可管理改为行业备案管理。待该修订案发布后，将立即着手规章编制工作，并进一步调整当前通用机场管理规则，使之更为合理适用。 |
| 8 | 进一步明确对通用机场飞行程序无强制要求。 | 飞标司 | 已完成 | 已在内部下发通知，明确：通航机场不强制要求飞行程序，只有通航机场在设定仪表程序后，才需要进行仪表程序的批准。 |
| 9 | 2018 年底前，完成海南、四川、山西、陕西、江西、湖北、黑龙江等省份通用航空目视航图的制作、发布工作。 | 空管局 | 推进中 | 目前，已收集 52 个通用机场数据。其中，仅 7 家提供了机场航图原始数据，地区空管局正在帮助通用机场手工绘制机场航图。9 月，将对“目视航图资料管理平台”项目进行招标。编写完成通用航空航行情报保障体系建设总体方案（草案）。 |
| 10 | 推动有关部门根据空域分类确定空管运行规范。 | 空管办 | 推进中 | ①通过两会提案答复、与国家空管委办公室专题沟通等形式，建议国家空管委办公室加快推进立法步伐，推动《低空空域使用管理规定》出台实施，明确低空空域划设的标准，不同类型低空空域准入条件和申请程序，不同空域的运行规范等内容。 ②经协调融办和国家空管委办公室，国家空管委拟通过北京飞行管制区空域精细化管理改革试点，在北京飞行管制区内选择合适的地区组织 3000 米以下空域分类管理、飞行服务保障试点验证等工作。 |
| 11 | 完善高压线悬挂通航飞行警示球的技术标准，推动落实相关主体责任。 | 机场司 空管办 | 已完成 | 高压线警示球的技术要求在《民用机场飞行区技术标准》中已有明确规定。机场司将根据实际需要，持续推动电力部门按照《民航法》要求进行标示。 |