



中国民用航空局

Civil Aviation Administration of China

飞行标准管理手册

Flight Standards Management Handbook (FSMH)

第五卷

Volume 5

航空器评审手册

Aircraft Evaluation Groups Handbook

颁发日期: 2024 年 12 月 26 日

更新日期: -----

飞行标准司发布

Issued by Flight Standards Department

目录

第 1 章 说明和修订 4

 1.1 一般说明 4

 1.2 批准签署 4

 1.3 修订记录 5

第 2 章 航空器评审简介 6

 2.1 AEG 评审的任务、意义和历史 6

 2.2 AEG 评审的组织机构和职责 7

 2.3 AEG 专职人员的培训与资质 8

 2.4 AEG 评审与适航审定部门的联络和协调 8

 2.5 评审政策的协调与优化 9

 2.6 AEG 相关的国际合作 10

 2.6.1 维修领域的合作 11

第 3 章 国产航空器的评审 12

 3.1 一般规则 12

 3.1.1 初始评审的基本原则 13

 3.1.2 衍生型号与补充型号合格审定（STC）项目的评审 13

 3.1.3 持续评审的基本原则 13

 3.1.4 与型号合格审定的协调联络 14

 3.2 型号项目及管理 15

 3.2.1 项目启动 15

 3.2.2 项目组和专业委员会 16

 3.2.3 初始评审 18

 3.2.4 持续评审 20

 3.2.5 任务管理规则 22

 3.2.6 项目管理要求 23

 3.3 飞行标准化委员会（FSB）评审 27

 3.3.1 FSB 的任务 27

 3.3.2 FSB 初始评审 27

 3.3.3 FSB 的持续评审 31

 3.3.4 FSB 评审会议的组织 32

 3.3.5 FSB 评审结论 32

 3.3.6 新机型号别等级的签注 32

 3.4 飞行运行评审委员会（FOEB）评审 33

 3.4.1 FOEB 的任务 33

 3.4.2 FOEB 初始评审 33

 3.4.3 FOEB 的持续评审 33

 3.4.4 FOEB 评审会议的组织 34

 3.4.5 FOEB 评审结论 34

 3.5 维修审查委员会（MRB）评审 35

 3.5.1 MRB 的任务 35

 3.5.2 “维修人员资格规范（MPQS）”评审 35

 3.5.3 “计划维修要求（SMR）”评审 38

 3.5.4 “持续适航文件（ICA）”评审 42

 3.5.5 MRB 的评审结论 45

3.6 持续评审与技术委员会	46
3.6.1 飞行技术委员会（FTC）	46
3.6.2 维修技术委员会（MTC）	46
3.7 与其他民航局的联合评审	47
3.7.1 与香港民航处、澳门民航局的联合评审	47
3.7.2 与 EASA 的联合评审	47
3.8 运行支持体系评估	47
3.9 飞行标准司指派的专项评审	48
第 4 章 进口航空器的评审	49
4.1 一般规则	49
4.1.1 评审范围	49
4.1.2 衍生型号与补充型号认可合格审定项目（VSTC）的评审	49
4.1.3 管理原则	49
4.1.4 与型号认可合格审定的协调联络	50
4.2 项目管理	51
4.2.1 项目启动	51
4.2.2 成立评审组	51
4.2.3 初始评审	52
4.2.4 持续评审	53
4.2.5 任务管理规则	54
4.2.6 项目管理要求	54
4.2.7 进口型号厂家联系清单	54
4.3 依据双边协议开展的评审	55
4.3.1 进口航空器的初始评审流程	55
4.3.2 进口航空器的持续评审流程	59
4.3.3 进口航空器的评审结论	63
4.4 无双边协议的进口航空器评审程序	64
4.5 进口航空器的持续评审与技术委员会	64
第 5 章 航空器评审管理信息系统（AEG-MIS）	65
5.1 型号项目管理的可视化展现	65
5.2 评审过程和文档的全记录	65
5.3 与其他系统的对接	66
5.4 评审相关的行业支持平台	66
5.4.1 “技术委员会”的需求	66
5.4.2 直升机安全组（CHST）需求	66
5.4.3 中国维修大纲工业方指导组（CMPIG）需求	67
附录 A. 工作流程图	68
A.1 国产航空器的初始评审流程	68
A.2 国产航空器的持续评审流程	69
A.3 进口航空器初始评审流程	70
A.4 进口航空器持续评审流程	71
附录 B. 工作文档和表格的模板样例	72
B.1 模板-飞行标准司函件	72
B.2 模板-评审中心函件	73
B.3 模板-会议纪要	74
B.4 模板-会议议程	75
B.5 模板-问题解释	76
B.6 样例-letter of confirmation to NAA(VA) MRB Participation	77
B.7 样例-评审组及专业委员会组成通知函件	78

B.8 模板-评审问题清单..... 79

B.9 样例-xxx 飞机型别等级授权书（LOA） 80

B.10 模板-FSB T 测试报告 81

B.11 模板-机型维修培训规范评估报告 82

B.12 模板-航空器评审报告..... 83

B.13 模板-评审工作记录..... 84

B.14 计划维修要求文件（SMR）批准函（CAAC-AEG Form 02） 85

B.15 政策和程序手册（PPH）认可函（CAAC-AEG Form 03） 86

B.16 主最低设备清单（MMEL）批准函（CAAC-AEG Form 04） 87

附录 C. 进口航空器评审工作文档和表格样例 88

 C.1 Confirmation of CAAC AEG Evaluation Subjects（CAAC-AEG Form 01e） 88

 C.2 Standard CAAC AEG Evaluation Schedule （CAAC-AEG Form 05e） 88

 C.3 Checklist of Supporting Documents for CAAC AEG Evaluation（CAAC-AEG Form 06e） 88

 C.5 CAAC AEG Report for [TCH/OEM][type/model/series] 88

 C.4 Meeting Minutes of CAAC AEG Evaluation for YYY（type/series） 89

附录 D. 参考文件 90

 D.1 局发明电〔2023〕2765 号“关于报送航空产品设计批准受理信息的通知” 90

 D.2 民航发[2014]94 号民航局关于航空器制造厂家建立运行支持体系的指导意见..... 90

 D.3 民航发[2018]110-运行支持体系规范和售后服务标准 90

第 1 章 说明和修订

1.1 一般说明

飞行标准管理手册共分为八卷，具体如下：

第一卷《飞行标准管理体系》

第二卷《运行监察员手册》

第三卷《维修监察员手册》

第四卷《民用机场飞行程序和运行最低标准管理手册》

第五卷《航空器评审手册》

第六卷《航卫管理手册》

第七卷《无人机运行管理手册》

第八卷《外航监察员手册》

本手册作为飞行标准管理手册的第五卷，是民航局飞行标准管理体系依据中国民用航空规章对国产、进口航空器开展运行符合性评审的工作程序手册，目的是规范相关工作的实施。

各级飞行标准部门及业务委托部门应当严格遵守本手册规定的工作程序，并结合飞行标准监察系统（FSOP）实施相关的工作，履行飞行安全管理职责，落实“放、管、服”政策，促进民航业高质量发展，建立高效的服务型政府。

1.2 批准签署

本手册初始颁发版已经广泛征求意见，现予以批准发布。

批准人： 
职 务：飞行标准司司长
批准日期：2024.12.26

1.3 修订记录

更新日期	主要修订内容	批准人
2024 年 12 月 26 日	初次颁发	韩光祖

第 2 章 航空器评审简介

2.1 AEG 评审的任务、意义和历史

运行符合性评审作为飞行标准司的职能之一，是以组织飞行技术专家和维修技术专家共同组成的航空器评审组（简称 AEG），对航空器型号开展的运行符合性评审（也称为航空器评审或 AEG 评审）。AEG 评审是民航局的一项重要技术标准和管理工作，对于保证飞行安全、支持和促进航空制造业的发展都具有重要意义，其主要工作任务是在航空器型号审定过程中进行如下项目的评审：

1. 驾驶员资格规范评审；
2. 维修人员资格规范评审；
3. 最低放行设备要求评审；
4. 计划维修要求评审；
5. 运行和持续适航文件评审；
6. 航空器制造厂家需表明运行符合性的其他评审项目。

对民航局负责型号审定的国产航空器，AEG 还参与适航审定过程中对航空器最小机组的确定、飞行手册评估、重要改装的评审，以及对航空器适航指令（AD）颁发和事故调查提供支援。

AEG 评审在飞行标准部门与适航审定部门之间建立初始型号合格审定和持续适航管理联系桥梁的同时，也为飞行标准部门运行合格审定和日常监管提供基础技术依据和支持。

通过 AEG 评审，还可促进航空器制造厂家了解可能影响其设计的运行要求，确保其把可运行的航空器交付给用户，帮助航空器制造厂家建立有效的运行支持体系，及时开展持续改进工作。

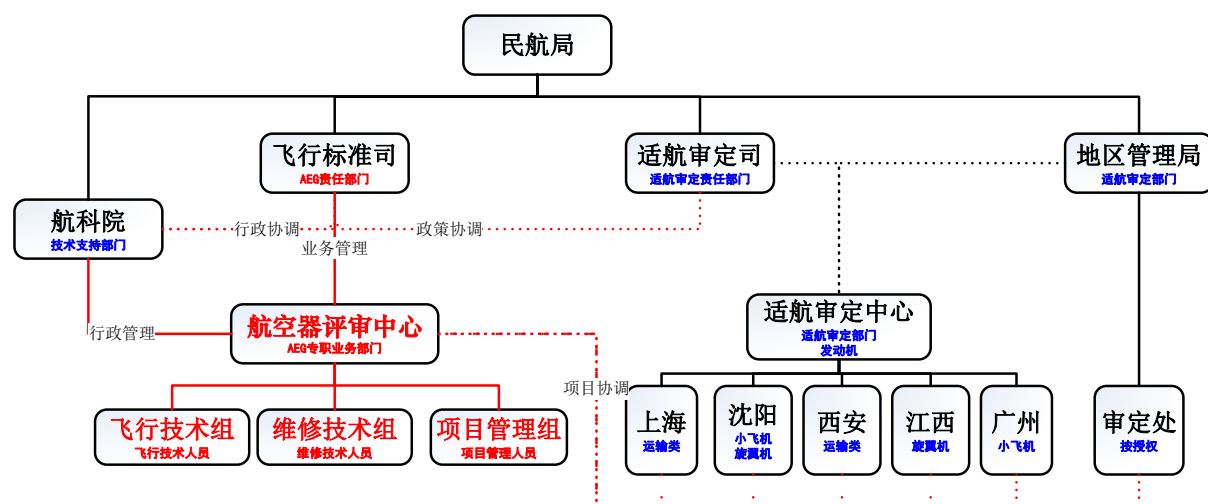
民航局于 2003 年明确飞行标准司负责开展航空器型号审定中的运行符合性评审工作，并于 2007 年在飞行标准司成立了航空器评审处，专职负责 AEG 评审体系的建立和组织开展相关的工作。

AEG 评审体系建立之初由航空安全技术中心（现中国民航科学技术研究院，简称航科院）、上海和沈阳航空器适航审定中心等支持机构组成。随着国产航空器制造业的发展和严把进口航空器安全运行关口的需要，民航局于 2021 年在航科院成立了专职的航

空器评审中心，实现专职、专业人力资源统一调配，并与适航审定体系协调发展。

2.2 AEG 评审的组织机构和职责

AEG 评审的组织机构主要由飞行标准司航空器评审处和航科院航空器评审中心共同组成。具体组织机构图如下：



飞行标准司作为 AEG 评审的责任部门，负责制定有关的政策、标准和程序，并通过批准航空器评审报告（AER）发布评审结论。

航空器评审中心作为 AEG 评审的专职业务部门，受飞行标准司的委托，统一承担各类国产、进口民机型号的 AEG 评审工作，包括组建相应的项目组和专业委员会、选派人员参加航空器型号合格审定委员会（TCB），并与适航审定部门协同工作。

航空器评审中心的行政管理由航科院负责，业务管理由飞行标准司负责；对 AEG 评审工作中涉及与适航审定的协调，项目协调由航空器评审中心直接与相应的适航审定部门进行协调，涉及政策协调由飞行标准司与适航审定司进行协调。

特别说明的是，AEG 评审作为飞行标准部门与适航审定部门的联系桥梁，在开展一些型号项目的 AEG 评审工作时，需要各地区管理局飞行标准监察员的参与，即可以使其更好地理解和应用有关的 AEG 评审结论，同时也需要具有丰富运行和维修管理经验监察员的支持。邀请各地区管理局飞行标准监察员参与 AEG 工作由飞行标准司统一协调安排。

另外，航空器评审中心还可视情邀请适航审定部门的试飞员、专业工程师以专家的

身份参加相应专业委员会的 AEG 评审工作，以强化与适航审定进程的协调。

2.3 AEG 专职人员的培训与资质

AEG 专职人员在飞行标准管理系统中定位为“AEG 专家”。AEG 专职人员需按照飞行标准管理手册第一卷的培训要求完成相应的培训内容，获取作为 AEG 专家参加各项评审工作的资质。

AEG 专职人员的培训由飞行标准司统一组织，并按照培训大纲记录各培训科目的培训情况，所有培训科目完成后可以获得培训证书和 AEG 专家资质。

此外，按照对 AEG 专职人员的资质要求，还应经过相应飞行或维修专业的监察员培训，每年由航空器评审中心确认参加人员情况，报飞行标准司统一安排参加相关培训。

2.4 AEG 评审与适航审定部门的联络和协调

对于国产航空器型号，AEG 评审与适航审定部门的联络和协调贯穿于型号审定的全过程，包括但不限于以下方面：

(1) 适航审定司在受理型号合格审定项目申请后，将告知飞行标准司，并由飞行标准司安排航空器评审中心启动 AEG 评审工作。

(2) AEG 将指定人员作为 AEG 代表参加 TCB 及首次 TCB 会议，与型号合格审定审查组（TCT）建立联络。

(3) 航空器评审中心将在初始型号审定过程中与 TCT 保持及时沟通，并具体就下述事项进行交流和协调：

—在 FSB 评审过程中交流飞行手册、最小机组确定、应急撤离演示等的审查意见，并就结合功能和可靠性试飞开展的 AEG 评审工作进行协调。

—在 FOEB 评审过程中交流系统安全分析审查意见，并就结合审定试飞开展的 MMEL 项目验证审查工作进行协调。

—在 MRB 评审过程中交流适航审定进展，包括设计状态、PSE、L/Hirf、CMR、ALI 的确定等，协调开展相关审查工作。

(4) AEG 代表将参加 TCB 中间会议，就 AEG 评审工作的进展和协调问题向 TCB 说明。

(5) AEG 代表将参加 TCB 最终会议，就 AEG 评审工作的完成情况及后续计划向 TCB 说明，并向 TCB 提供持续适航文件评审结论的函。

(6) 在颁发型号合格证后,适航审定部门告知负责证后管理的**项目工程师**(PE,参见 AP-21-AA-2022-11-民航规〔2022〕37 号-型号合格审定程序),并就下述事项进行交流和协调:

- 设计更改的申请情况和审批进展;
- 航空器运行方面的相关信息。

对于进口航空器型号,适航审定司在受理型号认可审定项目申请并告知飞行标准司后,飞行标准司将安排航空器评审中心启动 AEG 评审工作,由航空器评审中心直接与申请人联系并协调开展 AEG 评审工作。

以上国产航空器型号合格审定及进口航空器型号认可审定过程中,如出现联络和协调的任何问题,航空器评审中心应当及时报告飞行标准司,并由飞行标准司协调适航审定司予以解决。

此外,飞行标准司和适航审定司以局发明电的形式进一步明确了对于 23 部、25 部、27 部、29 部航空器的型号合格证(TC)和型号认可证(VTC)项目,补充型号合格证(STC)和补充型号认可证(VSTC)项目,以及拟装于 23 部、25 部、27 部、29 部航空器的发动机和螺旋桨的型号合格证、型号认可证、补充型号合格证和补充型号认可证项目,相关的持续适航文件也需通过 AEG 评审,AEG 评审结论将作为颁发相应设计批准的输入条件之一。(参见附录 D.1,局发明电〔2023〕2765 号“关于报送航空产品设计批准受理信息的通知”)AEG 与适航审定相关责任单位协调合作,共同完成上述项目的持续适航文件评审。

2.5 评审政策的协调与优化

AEG 评审的项目组和专业委员会,是按授权开展航空器评审,执行飞行标准司确定的工作程序和评审标准。

AEG 评审过程中如现有政策和标准中没有包含或明确说明的,应当向飞行标准司请示。对于超出授权范围的内容,也应当向飞行标准司请示处理方案。

对于涉及政策的问题应首先在项目组层面明确需求,提请“航空器评审政策协调委员会”组织讨论,明确问题、通过讨论提出建议的措施和解决方案,然后以政策修订建议的形式向飞行标准司汇报。

项目组和专业委员会的所有成员,都应当在 AEG 评审工作中注意对政策的理解和

掌握。

1. 航空器评审政策协调委员会

评审政策协调委员会，是 AEG 内部协调评审政策的议事平台，负责针对评审工作中遇到的政策问题提出协调需求，经过讨论，或者形成对某项问题的统一认识，或者按需提出政策调整建议，上报飞行标准司作为修订政策文件的依据。

政策协调委员会由评审中心负责组织，分飞行和维修两个政策领域开展讨论。政策委员会的召集人为评审中心的飞行技术负责人和维修技术负责人。召集人负责挑选人员，拟定议题，组织讨论，编写和保存讨论记录文档，向飞标司提出政策修订建议等工作。

各型号专业委员会，包括 FSB、FOEB 和 MRB 在评审工作中遇到政策方面问题时，需要向协调委员会召集人提出讨论动议；召集人定期组织讨论，至少一季度一次，收集动议、拟定相关议题或研究方向，并指派人员开展相应研究。

讨论结果作为修订政策文件的依据，主要是针对民航规章、咨询通告、管理文件的修订，也包括本工作手册的修订。

所有评审人员在评审工作中应当有意识的识别评审政策方面的问题，因此需要熟悉法规文件（规章和咨询通告），包括 AEG 领域的和 AEG 延伸领域的（上游型号审定和下游运行审定），也包括国际上主要民航机构的相关政策内容。

2. 政策协调委员会的讨论记录和文档保存。

政策协调委员会至少需要为每次会议准备以下几种文件：

- **议题**（议程安排）：依据事先收集的问题由召集人确定；格式参照标准议程样例。
- **会议纪要**：记录讨论过程，应当按照议题分别记录主要观点和讨论结果，文字内容应能反应确定过程和因果关系；格式参见附录标准会议纪要样例。
- **问题解释**：根据讨论的结果，记录针对某项问题的解释和说明，包括对概念的澄清，对政策要求的理解。每个问题编写一份“问题解释”，一项议题可能生成多项“问题解释”。格式参见附录样例，并且由政策协调委员会统一编号和管理保存。

2.6 AEG 相关的国际合作

AEG 的评审的主要任务是确定航空产品的运行符合性，目前设计和制造厂家的所

在国民航当局都开展了类似的评审工作，只是涉及的责任部门和评审的范围有不同程度的差异。主要的航空设计和制造国的民航当局互相之间也开展合作，以为业界提供统一的标准和结论。

2.6.1 维修领域的合作

国际维修评审政策委员会（IMRBPB）是 FAA、EASA、TCCA、ANAC、CAAC、HKCAD、CAAS、JCAB、CAS、UK CAA、GCAA 共同参与的计划维修要求分析标准的局方协调组织。

目前，IMRBPB 每年举行会议，与 A4A 下属的维修大纲工业工作组（MPIG）共同讨论确定计划维修任务分析标准 MSG-3 的修订完善。

各成员民航局按照共同规则开展具体型号的 MSG-3 分析的联合评审。

第3章 国产航空器的评审

3.1 一般规则

依据咨询通告 AC-91-010 《国产航空器的运行符合性评审》，按照 CCAR-23、25、27、29 部为审定基础申请型号合格证的国产航空器在首次投入运行前应当经过航空器评审组（AEG）的运行符合性评审。

AEG 按照项目管理原则开展国产航空器的运行符合性评审。

按照项目管理原则，以型号为基础成立项目组。按型号项目开展的 AEG 评审通常以首次投入运行之前发布评审报告（AER）为关键节点，分为初始评审和持续评审两个阶段，持续评审通常持续至该型号系列退出运行为止。

对于型号的确定，AEG 评审以型号合格审定部门的正式文件（通常是型号合格证数据单 TCDS）为依据，一般来说同一厂家（Make）同系列（Series）的各型号（Model）列为同一项目进行管理。基于申请人的构型定义，构型的识别是 AEG 评审重要的基础工作内容。

本文件中，如无特殊说明，申请人一般指航空器的厂家（Manufacturer），即型号合格证持有人（TC Holder）。本文提到“制造厂家”为泛指型号合格证（或认可证）、补充型号合格证（或认可证）的申请人或持有人。

每一项目组下设立飞行标准化委员会（FSB）、飞行运行评估委员会（FOEB）、维修审查委员会（MRB）三个专业技术委员会负责相应评审项的 AEG 评审工作。

FSB 负责如下评审项：

- (1) 驾驶员型别等级确定及资格规范；
- (2) 运行文件；
- (3) 其他评审项，包括：驾驶舱观察员座椅，电子飞行包，机组睡眠区，应急撤离演示。

FOEB 负责如下评审项：

- (1) 主最低设备清单。

MRB 负责如下评审项：

- (1) 计划维修要求；
- (2) 维修人员机型签署和培训规范；

(3) 持续适航文件。

3.1.1 初始评审的基本原则

国产航空器的初始评审通常由型号合格审定启动，并与型号合格审定工作同步协调推进，一般在型号合格证颁发时或首架机取得适航证之前完成各评审项 AEG 工作，并完成各评审项结论报告和该型号的航空器评审报告。

3.1.2 衍生型号与补充型号合格审定（STC）项目的评审

通常某一型号系列的新的型号视为该系列的衍生型号，其评审工作也按照初始评审的工作原则开展。衍生型号的评审通常以新的构型定义为基础，作为新项目进行评审流程管理。

补充型号合格审定（STC）的申请人或持有人（STCH）通常与关联航空器的型号合格证持有人（TCH）不一致，因此对于 STC 的评审作为单独的项目进行管理。STC 的评审基本按照初始评审的工作原则开展，但需要首先确定评审目标，按需确定需要开展的评审项和专业委员会的评审内容。

对于第三方申请的 STC 通常按照补充结论的形式给出评审结果，如“计划维修要求补充本”、“MMEL 补充本”等。

3.1.3 持续评审的基本原则

（1）国产航空器的持续评审范围

包括：

- 对航空器型号设计更改的补充评审，包括对第三方设计更改（如 STC）的补充评审；
- 对实际运行反馈问题涉及的不定期评审；
- 对法规政策的要求内容修订涉及的专项评审；
- 对航空器制造厂家修订各种评审结论文件（如 MMEL、SMR）的不定期评审；
- 对航空器制造厂家开展的各型号年度设计更改评估情况的定期评审。

（2）持续评审的结论修订

持续评审完成后应按需完成各项评审结论报告和航空器评审报告的修订。

3.1.4 与型号合格审定的协调联络

型号项目组在初始评审阶段，应当与型号合格审定部门建立联络，派出 **AEG 代表** 参加 TCB 会议，邀请适航审定部门派出 **适航联络员** 参加评审项目组，开展评审内容的沟通和协调，并向 TC 和 STC 审查组提供关于 ICA 的评审结论。

型号项目组在持续评审阶段，应与型号合格审定的 **项目工程师** 建立联络，获取申请相关情况，并对 AEG 的参与情况与项目工程师进行沟通，并向其提供关于 ICA 的评审结论。（参见管理程序 AP-21-AA-2022-11，民航规〔2022〕37 号，型号合格审定程序）

3.2 型号项目及管理

航空器评审实行项目管理，每一型号或型号系列视为一个型号项目（Type Project）统一、持续进行管理。AEG 评审按照型号项目成立相应的评审项目组，并在该型号的存续期内持续存在。

型号项目进行管理时，初始评审和每一次持续评审都会创建一次评审项目（Evaluation Project），是包含该次评审工作的任务集合。

每一评审项目又可将评审工作划分为多个评审项（Subject）（如 PQS、MMEL 等）。

每一评审项，又是由多个具体的评审活动（action）组成，如评审会议、文件评审、现场验证、T 测试等。评审活动围绕评审主题（topic）开展，如 ATAxx 章的 MSG-3 分析报告，某系统的 PMMEL，多个 ATA 章节的维修程序验证等等。可能多次评审会议都是围绕某一主题开展。

每一独立主题的评审活动视为一项评审任务（Task），每项评审任务都要明确评审主题，规划可能的评审活动，并按需增加。

飞行标准司航空器评审处负责型号项目的设置和管理，负责评审相关政策的解释和协调，包括国产型号 AEG 评审中涉及国外民航当局参与时的政策协调。

航空器评审中心负责成立型号项目组（Project Team）及所属各专业委员会（Technical Board），承担具体的评审工作，并按照 AEG 评审项目管理的具体要求完成评审任务，汇报和更新任务进度，完成文件的报批和存档等事务。

AEG 的项目管理依托航空器评审管理信息系统（AEG-MIS）开展，航空器评审中心负责 AEG-MIS 的所有管理和维护工作。AEG 评审结论同时在 CAAC AEG 网站（<https://aeg.caac.gov.cn/aeg/site/index.htm>）发布，AEG 网站的维护管理由飞行标准司统一负责。

3.2.1 项目启动

飞行标准司航空器评审处按照来自型号合格审定部门的信息启动某型号航空器的 AEG 初始评审。并通知航空器评审中心提出项目组的建议，包括项目负责人、各专业技术委员会主席和各委员会的建议人选，以及参加该型号合格审定委员会（TCB）的 AEG 代表建议人选。

航空器评审中心负责成立型号项目组及所属各专业委员会，并报飞行标准司批准。评审项目组及各专业委员会在该型号或系列航空器全寿命期持续存在，其组成情况列入信息通告文件 IB-FS-AEG-001 《航空器评审项目组和专业委员会》于民航局 AEG 网站发布并定期更新。

航空器评审处同时通知型号审定部门参加 TCB 的 AEG 代表名单。

3.2.2 项目组和专业委员会

1. 航空器型号项目组的组成

每个航空器型号项目组至少由航空器评审中心的一名运行（飞行）专业人员和一名维修专业人员主要组成，可视情增加人员。

项目组在航空器型号运行的全寿命过程中持续存在，因此，人员组成应考虑保持相对的稳定性。

注：组织成立项目组或三个委员会涉及需要聘请其他部门人员的情况，可通过飞行标准司航空器评审处协调。

2. 项目组的职责

航空器型号项目组的任务是全面计划和组织实施航空器型号项目的航空器评审，并且其主要成员还分别作为专业委员会的主席组织委员会评审。负责：

- (1) 制订型号项目年度评审计划并监督执行；
- (2) 型号[航空器评审报告](#)起草和修订；
- (3) 型号项目文件的管理和存档。

3. 项目责任人的职责

- (1) 接受飞标司指派，提名项目组成员和委员会主席，组成项目组；
- (2) 与申请人接洽，完成[评审项目确认单](#)和[航空器评审问题纪要](#)；
- (3) 建议参加 TCB 的 AEG 代表人选；
- (4) 负责协调各专业委员会主席与适航联络员开展相应评审内容的协商讨论；
- (5) 制定型号项目的整体规划；
- (6) 制定型号项目的年度任务计划；
- (7) 协调和推进型号项目的航空器评审工作；
- (8) 编制型号项目的[评审工作记录](#)；

(9) 起草型号项目的航空器评审报告。

4. 各专业委员会主席的职责

- (1) 制定专业委员会的工作计划；
- (2) 起草委员会各专项评审结论；
- (3) 组织并主持所负责专业委员会的评审会议，完成会议纪要；
- (4) 组织委员完成会议准备，汇总委员评审意见；
- (5) 与适航联络员就需要协调的评审内容进行协商讨论；
- (6) 组织委员参加申请人组织的评审工作会议；
- (7) 编制所属委员会负责的评审项的总结报告；
- (8) 编制所负责专业委员会的评审[工作记录](#)。

5. 各专业委员会委员的职责

- (1) 接受委员会主席的任务分配；
- (2) 审阅评审内容，完成评审准备，提出书面评审意见（[评审意见表](#)）报主席汇总；
- (3) 按任务分配参加申请人组织的评审会议，并向主席汇报会议情况；
- (4) 向主席和项目责任人提出关于评审工作的建议和意见；
- (5) 参与评审结论的讨论。

6. 与型号审定委员会的协调联络

- (1) 航空器评审项目组指定的 AEG 代表。

项目组指定 AEG 代表加入型号审定委员会（TCB），负责型号审定过程中与航空器评审工作的联络协调工作。AEG 代表的职责包括，作为航空器评审项目组的代表参加 TCB 组织的各项工作，负责涉及航空器评审事项的协调和联络，代表评审项目组说明航空器评审的观点、立场和建议，将 TCB 工作情况及时向评审项目组通报，针对涉及航空器评审的事项按需建议评审项目组开展讨论以确定航空器评审的立场和观点。

AEG 代表的人选应考虑具有相关工作经验。（[培训要求](#)）

- (2) 型号合格审定部门指定的适航联络代表。

初始评审阶段，项目组视情邀请型号审定部门（TCB 或 TCT）派出代表参加项目组的工作，负责沟通协调相关事项。

进入持续评审阶段后，项目组需要与适航审定部门负责型号合格审定证后管理的项目工程师建立联络渠道，按需交流申请人的设计更改信息。

3.2.3 初始评审

1. 型号初始评审的启动立项。

评审中心接受型号项目指派后，向飞标司建议评审项目组和专业委员会组成，飞行标准司批准后，指定的项目责任人在互联网工作平台创建项目人员分派。

2. 确定型号项目的评审目标和评审标准。

项目组应与申请人接洽，确定联络关系，确定申请型号项目的构型定义及其表述方法和管理方式，应协商申请人完成评审目标（即适用的评审项）和评审标准的确立协助申请人完成“评审项目确认单”的填报；需要政策偏离的情况需要完成“航空器评审问题纪要”，以确立适当的评审标准，并报飞行标准司批准。

项目组负责人应着手编制“评审工作记录”，编制要求参见 [3.6.2](#) 第 2 项第（1）条。

“[评审项目确认单](#)”和“[航空器评审问题纪要](#)”的格式化模版参见 AC-91-10。

“[评审工作记录](#)”的格式模板参见附录。

3. 制订型号项目的评审计划。

项目组应与申请人协商，依据型号的研发计划和节点安排，确定型号项目的 AEG 评审计划和节点（里程碑事件）。并且在每一工作年度开始时首先与申请人联络明确评审计划的调整情况，按需调整时间和节点的安排。

各专业委员会同样也需要制订各自的评审计划和节点安排，并按年度更新。

委员会主席可以指定委员作为某一评审项的负责人。但委员会主席至少应承主要评审项的负责人，如 FSB 的驾驶员资格评审、MRB 的 SMR 评审。

4. 厂家运行支持体系的评估（按需）。

对于初次申请 AEG 评审的制造厂家，应与申请人协商开展申请型号的运行支持体系评估（参见 3.8 节要求）。

开展运行支持体系的评估，是为了解制造厂家的运行支持体系状况，向申请人宣贯运行支持体系的重要性，提出阻碍或影响 AEG 评审的情况，确保后续的评审工作顺利开展。

5. 专业委员会评审

各专业委员会按照评审工作计划开展评审活动。评审活动的形式包括委员会会议、

申请人组织的评审会议、文件评审、现场验证、FSB 的驾驶员型别等级和差异等级测试（即 T 测试）、MRB 的机型培训规范测试等。

（参见后续章节各专业委员会工作流程：[3.3.2](#), [3.4.2](#), [3.5.2](#)）

6. 各评审项结论报告

各专业委员会在开展各评审项工作的同时，即应着手开始编制各评审项的总结报告，按照计划的工作内容列出提纲，并随着评审工作的逐步完善。

委员会主席在检查和确认各评审任务工作完成和需存档文件情况后，组织委员会讨论确定评审结论，并负责编制各评审项的结论报告，作为评审工作的输出结论和编制航空器评审报告的依据。

评审项结论报告通常包括：FSB 的 T 测试报告、MMEL 评审函件、SMR 批准函件、机型维修培训规范测试报告、持续适航文件符合性报告及评审结论说明函。

需要批准的文件，包括“主最低设备清单”、“计划维修要求文件”，其批准函由相应委员会主席签发并存档管理。

[评审项总结报告](#)的格式化模版参见附录。[MMEL 批准函件](#)、[SMR 批准函件](#)、[ICA 评审情况说明函件](#)的格式化模版参见附录。

7. 航空器评审报告（AER）

AEG 各评审项目的结论，主要由“航空器评审报告”记录并作为正式发布的形式。各专业委员会编制的评审项结论报告，作为 AER 的编制依据和输入。

项目组负责人在检查和确认批准函件以及各评审项完成、文件存档完成后，应起草编制 AER 的建议稿，并组织项目组讨论，可按需组织会议讨论。定稿后提交飞行标准司批准。

[AEG 评审报告](#)的格式化模版参见 AC-91-10。

8. 初始航空器评审结论的发布

航空器评审处负责航空器评审报告的报批和发布，负责在（FSOP）系统发布相关结论文件，包括：航空器评审报告的最新版次，“计划维修要求”和“主最低设备清单”两份文件最新版次的批准函。并将飞行人员和维修人员的型别等级信息发送至通用航空标准处和持续适航维修处。

（项目责任人负责最新版次的发布，系统管理员负责确认结论文件下载可用。）

9. 文件归档

项目组和各专业委员会，应在开展项目评审工作的同时，随文件的产生即应当着手文件的归档保存。

文件的记录和保存按照 [3.2.6 节第 2 项](#) 要求完成。

项目组负责人应完成“评审工作记录”，确保评审工作的时间线和关键要点记录完整。

10. 与型号合格审定沟通协调

型号项目组指定的 AEG 代表参加型号合格审定委员会(TCB)会议说明 AEG 立场。参会前应主动获取会议议题，提请项目组负责人召集项目组会议，讨论和确定 AEG 关于会议议题的立场和观点，以及其他需要向 TCB 说明的情况。应有会议纪要记录讨论情况。

AEG 代表负责存档相关会议资料，包括会议纪要和往来电子邮件等。

AEG 代表负责建立与 TCB 证后管理机构的联络渠道。

3.2.4 持续评审

1. AEG 持续评审的启动

国产型号航空器的持续评审通常基于申请人的设计更改评估启动：

- a. 申请人首先自行评估已有型号的设计更改，初步确定可能对现有评审结论的修订和调整，然后向 AEG 提出评审需求；
- b. 申请人发起的评审结论文件修订，如 MMEL 修订、SMR（修订，可能的发起原因包括用户反馈、厂家使用数据的收集分析成果、对分析逻辑和分析过程的完善等。申请人准备评审资料，向 AEG 提出评审需求。

注：关于 MMEL 和 SMR，一般不使用临时修订。申请人应当在设计更改规划时即考虑运行支持需求包括批准文件的评审和报批所需时间，由于申请人原因造成评审结论无法及时发布，不应当采用临时修订的方式批准。

项目组需要与适航审定部门负责型号合格证后管理的项目工程师或项目人员建立联络渠道，按需交流申请人的设计更改信息。

2. 设计更改及构型差异评估

针对申请人提交的评审申请和评估资料，相应型号的评审项目组开展评审工作，组织讨论确定适用的评审标准、评审目标。同时应要求申请人提供构型定义文件或构型说明文件，明确设计更改的构型差异情况。应注意明确构型的表达方式和差异的表达方式。

申请人也会根据自身情况，对设计更改进行集中评估，并定期对累积的设计更改提出评审申请，如对季度或半年的设计更改申请 SMR 修订等。

3. 确定持续评审目标和评审标准

根据申请人的申请需求，按照项目组讨论结果，确定本次持续评审的目标，即明确所需评审项，以及确定评审标准，例如，确定 FSB 需要开展的 T 测试类别，是否需要相应修订 PQS 文件等。

针对评审项可以指定责任人（通常由专业委员会主席担任），由责任人负责与申请人协商确定各评审项的重要节点目标。委员会主席可以指定委员作为某一评审项的负责人。但委员会主席至少应承主要评审项的负责人，如 FSB 的驾驶员资格评审、MRB 的 SMR 评审。

4. 制订持续评审计划

委员会主席接到分派的评审项后，应与申请人协商制订相应评审计划，确定任务分解，规划任务完成期限，并分派委员承担各项任务。

5. 开展各项评审

各专业委员会按照评审工作计划开展评审活动。评审活动的形式包括委员会会议、申请人组织的评审会议、文件评审、现场验证、FSB 的驾驶员型别等级和差异等级测试（即 T 测试）、MRB 的机型培训规范测试等。

（参见后续章节各专业委员会工作流程：[3.3.3](#), [3.4.3](#), [3.5.3](#)）

委员接到分派的任务后应在规定的期限内提交书面反馈评审意见。

在评审会议之前，委员会主席应收集评审意见并根据委员反馈情况，确定是否需要组织委员会内部讨论，并汇总评审意见，反馈申请人以及组织开展评审会议。

6. 各评审项总结报告

各专业委员会在开展各评审项工作的同时，即应着手开始编制各评审项的总结报告，按照计划的工作内容列出提纲，并随着评审工作的逐步完善。

专业委员会主席应在所有评审任务完成并检查确认后，组织委员会会议讨论确定评

审结论，并完成[评审项总结报告](#)，作为评审工作的输出结论和修订航空器评审报告的依据。

申请修订已批准文件（MMEL 和 SMR）的持续评审可以不编制总结报告，使用会议纪要作为评审工作的总结和记录。

[评审项总结报告](#)的格式化模版参见附录。

7. 航空器评审报告的修订

持续评审的结论需要纳入航空器评审报告向行业发布。即使申请人无修订申请，项目组也应当年度定期回顾各项评审结论，确定是否有修订必要，并与申请人联系确定进一步工作计划。

项目组负责人在检查确认所有评审项完成、批准函件完成、文件存档完成后，应起草航空器评审报告的修订稿，按需组织项目组会议讨论定稿，并提交飞行标准司批准。航空器评审处负责航空器评审报告的报批和发布，并发送至通用航空标准处，以更新型别等级清单。

[MMEL 批准函件](#)、[SMR 批准函件](#)、[ICA 评审情况说明函件](#)的格式化模版参见附录。

[AEG 评审报告](#)的格式化模版参见 AC-91-10。

8. 航空器持续评审结论的发布

持续评审的各项结论提供修订航空器评审报告（AER）集中发布，MMEL 和 SMR 修订版次的批准函件需要同时在 FSOP 发布。

9. 文件归档

项目组和各专业委员会，应在开展评审工作的同时，随文件的产生即应当着手文件的归档保存。

文件的记录和保存按照 [3.2.6 节第 2 项](#)要求完成。

3.2.5 任务管理规则

各项评审任务的完成是编写“评审项总结报告”的基础。

各“评审项总结报告”又是编制“航空器评审报告”的来源和输入。

任务管理要求：

（1）项目组负责人与各专业委员会主席协商确定适用的评审项，及评审项的节点目标。

(2) 专业委员会主席负责制订各评审项的工作计划，确定节点目标的计划完成时间。

(3) 专业委员会主席负责各评审项的任务分解和指派。委员会主席可以按需指定委员负责某一评审项的工作。

(4) 委员会主席负责制订项目任务计划文件。

(5) 型号项目组及专业委员会按计划逐项完成相应的评审任务，并将项目任务计划文件的任何修订及时通过 AEG 工作平台上传至系统。

(6) 飞行标准司航空器评审处将按照项目任务计划文件监督具体航空器型号项目的 AEG 评审工作的进度和情况，并视情参与具体的评审。

(7) 各项评审任务完成后，型号项目组应当及时向飞行标准司航空器评审处上报评审结论文件，经审核后报飞行标准司签发。

(8) “航空器评审报告”正式颁发后，型号项目的工作正式完成，并进入持续监控阶段。

3.2.6 项目管理要求

1. 一般工作要求：

(1) 评审准备要求

在开展 AEG 评审活动之前必须完成评审准备，一方面是收集和汇总各委员的评审意见，另一方面是统一评审人员的意见，避免会议期间不必要的讨论。每次评审前的准备工作应按下述要求完成。

各委员会主席应当在收到待评审文件后，负责分发给成员，并负责收集和汇总成员评审意见，必要时应当组织评审准备会议，讨论解决争议事项。

各委员应当书面向主席汇报评审意见，应当使用附录的“[评审意见控制表](#)”模版填写。

(2) 会议组织要求

一般由委员会主席负责组织评审会议的讨论进程，各委员按照准备阶段的分工说明评审意见。如对评审事项有不同观点时，应暂停评审会议先内部讨论解决。如必要可按政策协调机制（参见 3.2.4）列入计划。

(3) 会议纪要要求

由于会议是 AEG 评审的一种主要形式，因此会议纪要 AEG 评审的重要工作记录文件，评审工作中需要按照要求认真完成。

- a. 会议纪要应当记录主要议题，议题讨论各方意见，讨论结果，生成的行动项目；
- b. 提交会议评审的文件应当作为纪要附件，如评审文件数量和内容过多无法后附时，应在纪要附件列出评审文件清单。
- c. 每一行动项目应来自议题讨论，行动项目产生的逻辑应说明清晰。
- d. 会议纪要应包含下次工作的安排。对照型号评审项目的节点计划，商定下次会议时间或工作安排，按需调整会议涉及工作项目的节点计划。
- e. 各委员会主席应对会议纪要内容完整性负责。

每一次评审活动都应当有文件记录，如果是评审会议形式应当完成会议纪要。参见附录的“[AEG 评审会议纪要](#)”模版。

2. 文件记录和存档要求

(1) 型号项目的“评审工作记录”

型号项目的“评审工作记录”是该型号项目全部工作内容的全程记录，相当于型号项目的评审档案。需要为每个型号项目建立一份评审记录，与各评审项的“评审总结报告”一起构成该型号项目的评审档案。

每次评审活动之后，应当修订“评审工作记录”，增加相应评审活动的总结内容；持续评审的总结内容也逐次增加。

“[评审工作记录](#)”模版参见附录。

(2) 评审中心函件

“评审中心函件”是航空器评审中心用于对外联络的格式化文档，主要用于向申请人正式传递 AEG 评审工作中的相关信息。项目管理中也用于向飞行标准司正式呈报项目组人员建议、评审工作汇报包括评审报告的报批、以及评审政策的修订建议等。

[评审中心函件](#)的格式化模版参见附录。

(3) 需要保存的文档类型：

- a) AEG 评审项目确认单
- b) 航空器评审问题纪要
- c) 评审活动的文档，包括：
 - 申请人提交的评审文件，

- 评审意见控制表，
- 申请人的所有汇报材料，
- 开展验证工作的记录表格（如适用），
- 与申请人的往来电子邮件，
- 评审会议纪要。

d) 评审总结报告，包括：

- FSB 的 T 测试报告、应急撤离演示评审总结报告；
- FOEB 的主最低设备清单评审总结报告；
- MRB 的计划维修要求评审总结报告，维修人员机型签署和培训规范评审总结报告；
- 运行和持续适航文件评审总结报告。

e) 评审结论批准或认可的文件，包括：

- 驾驶员资格规范；
- MMEL；
- 维修人员机型培训规范；
- MSG-3 分析报告；
- 运行和持续适航文件，交互式电子手册无需存档。

f) 航空器评审报告

(4) 型号项目的存档规则

所有的存档文件应上传保存至 AEG 互联网工作平台。由互联网工作平台建立相应的存档文件结构。应在文件产生后即存入平台。

3. 评审结论在信息系统的发布和管理

系统对于完成评审的项目给出结论确认和发布的提示。

评审结论包括项目责任人发布的航空器评审报告（AER）和各委员会负责的单项评审结论，主要如下：

- a. FSB 主席：驾驶员资格规范（PQS）文件，或认可的其他型别等级训练规范文件。
- b. MRB 主席：SMR 批准函，维修机型培训规范（MTS）文件。
- c. FOEB 主席：MMEL 批准函。

各项结论的管理和维护由相应责任人负责。

3.3 飞行标准化委员会（FSB）评审

FSB 是 AEG 评审三个专业委员会之一，主要负责“驾驶员资格规范”的评审。

此外，FSB 负责型号全寿命运行周期内与设计 and 制造厂家相关的飞行运行问题的监控与管理，并且通过推动各制造厂家设立相关机型的“飞行技术委员会（FTC）”，组织该型号航空器的运行人参与飞行运行问题的讨论来有效处理与产品设计相关的议题。

（参见 3.2.5）

FSB 成员应积极听取使用客户端和设计制造单位的反馈，处理并完善相关评审结论。

3.3.1 FSB 的任务

按照 AC-91-010 《国产航空器的运行符合性评审》，FSB 负责驾驶员型别等级确定及资格规范、运行文件、其他评审项包括：驾驶舱观察员座椅，电子飞行包，机组睡眠区，应急撤离演示等的评审。

驾驶员型别等级确定及资格规范，主要是指评审型号的类型等级定义以及相应的训练规范。型别等级定义也包括确定与已有型号的差异关系，对于新型号通常是增加新的型别等级；同时，FSB 还要评审该型号的驾驶员训练规范。FSB 还要派出人员参加首批型别等级训练的形式评估型别等级训练规范。

通常，新型号评审工作还会产生首批获取型别等级资质的飞行员，可能包括 FSB 成员、厂家客服部门的飞行员以及首家用户的飞行员，FSB 在评审结束后与民航局执照管理部门联系提供型别签注所需信息。（参见 3.3.6）

运行文件，是确保航空器的用户正确使用和运行航空器的技术资料，通常包括 FCOM、QRH 等。FSB 评审需要明确运行文件的编制、分发和持续修订的管理方式等。运行文件的评审一般结合 FSB 的类型等级 T 测试共同开展，不单独进行。

其他评审项按适用情况提出评审申请。主要涉及驾驶舱观察员座椅、应急撤离演示的运行符合性验证，以及 EFB 等设备初始进入运行时的运行符合性评估，主要考虑对现有飞行运行、驾驶员训练等的影响。

3.3.2 FSB 初始评审

FSB 的评审按照型号项目制订的整体评审计划，与申请人通过协商进一步确定各评审项的评审计划和任务。

1. 驾驶员资格规范（PQS）初始评审

FSB 按照 AC-61-023 《驾驶员机型资格规范评审及评审结论的应用》，负责评审确定型号的型别等级和相应的机型训练要求，明确相应的检查和经历规范。评审结论纳入航空器评审报告。

初始评审阶段通常采用 T5 测试对全新型号航空器完成 FSB 的评审工作。

(1) 驾驶员机型资格计划（PTQP）评审

驾驶员机型资格计划是厂家基于所设计航空器的设计特点和运行考虑，提出的关于型别等级及相应的训练要求等的建议、以及为支持 FSB 开展评审而建议的测试和准备、时间节点计划等。MD-FS-030 《驾驶员资格计划编制指南》为开展评审提供了指导。

FSB 应在提前评估 PTQP 内容的基础上，首先汇总 FSB 内部意见，之后与厂家开展讨论确定相关内容的合理性，与厂家就评审目标、支持准备和关键时间节点的安排达成一致。评审过程中 PTQP 内容发生变化时应厂家及时修订并与 FSB 明确相关情况。

(2) 飞行人员机型训练 TNA 分析和机型训练规范的评审

厂家应使用 TNA 分析方法编制机型训练规范，MD-FS-036 《机型飞行训练培训需求分析规范》为厂家应用 TNA 提供指导，也为 FSB 评审提供了参考。厂家应以报告形式记录分析过程和分析结论，TNA 分析的结论作为机型训练的主要来源形成机型训练规范文件。

FSB 应组织成员应在评估厂家的 TNA 分析管理程序和分析要求的基础上，理解厂家使用 TNA 的情况，至少应抽查分析过程文件，理解厂家编制机型训练的逻辑和方法，并组织对机型训练规范文件的讨论和评审。

- a) FSB 关于 TNA 分析和机型训练规范文件的评审和讨论情况应以会议纪要或问题清单的形式保存。

(3) 运行文件评审

作为开展 T5 测试准备工作的一部分，FSB 应组织对 T5 测试中使用的各种运行文件开展评审。AC-91-024 《航空器的运行文件》为厂家编写和 FSB 评审提供了指导。

FSB 应以会议纪要或问题清单记录评审过程中发现的问题和讨论情况。

(4) T5 测试准备工作的评审

除 T5 测试需要的飞行程序、FCOM 和 QRH 等飞行运行类文件以外，FSB 还需要考虑参加人员和训练设施设备的资质情况。

参加人员的选取，以 FSB 成员为主，需要考虑申请人飞行训练机构和首发用户的主任运行监察员（POI），上述 POI 通常也是组成 FSB 的成员。此外，需要为投入运行提前准备，结合 T5 测试获取型别等级签注的首家用户的飞行员和申请人飞行训练机构的飞行教员也可以考虑参加 T5 测试。

上述人员资质需符合机型训练规范确定的进入条件。

由 FSB 主席为申请人开展 T5 测试所需的飞行教员颁发驾驶员资格授权书（安全机长 LOA）和教员资格授权书（LOA）。

FSB 需要确认所需训练设施的准备情况，包括拟用于飞行训练的模拟设施取得相应资质，如获得过渡 C 等级的 FFS，确认模拟设施的数据包符合测试所需的构型定义。

每段对应增加小飞机相关要求。

(5) 开展 T5 测试

FSB 经过讨论确认各项准备工作的情况已经具备开展 T5 测试的条件，即可以与厂家确定 T5 测试的时间计划，协调参加测试人员的时间安排，正式开展 T 测试。

T5 测试开始后，FSB 应在测试过程中随时记录发现的问题，并定期组织内部讨论，确定问题的影响并及时与厂家进行交流。

测试过程中重点关注厂家建议的训练关注事项，结合 T5 测试的实际感受讨论确定试飞纳入评审结论。

T5 测试通常需要在理论训练和飞行训练结束后安排实践考试，以确定参加测试人员是否可以取得新的型别等级。

(6) T5 测试评审总结报告

T5 测试结束后应完成 T5 测试评审总结报告，汇总 T5 测试参加人员、测试条件、测试所用文件、测试准备情况、理论训练阶段开展情况及发现问题和改正建议、飞行训练阶段开展情况及发现问题和改正建议、实践考试情况等内容信息，给出 T5 测试结论，包括训练特别关注事项，说明结合 T5 测试完成的 FSB 其他评审项的结论情况。报告应附有必要的测试记录和参考文件等。

“**T 测试报告**” 样例 参见附录。

(7) 新增衍生型号（new Model）

对于新增衍生型号，需要开展构型差异（GDR、MDR）分析和 PTQP 的修订评审，提供评审厂家提交的“通用差异等级（GDR）”分析表格，评审确定厂家提交的“主差异

等级（MDR）”，评审差异型号的机型训练规范，评审增补修订的驾驶员资格规范，包括新增型号的型别等级训练规范，基础型号与衍生型号之间的差异训练规范（可能是双向差异）。

2. 运行文件（OD）初始评审

FSB 结合 T 测试准备开展各种运行文件的评审，参见 3.3.2，第 1.（3）项。

3. 结合 T5 测试开展的其他评审项

在型号项目初始评审阶段，除结合 T5 测试评审运行文件之外，还会按需完成对某些独立项目的运行符合性评审。

（1）驾驶舱观察员座椅评审

- a) 驾驶舱观察员座椅-设计构型说明
- b) 符合性验证情况

（2）机组睡眠区评审

- a) 机组休息区-设计构型及使用说明
- b) 符合性验证情况

（3）电子飞行包（EFB）评审

- a) EFB-设计构型及使用说明
- b) 符合性验证情况

（4）HUD/EFVS 评审

- a) HUD/EFVS-设计构型及使用说明
- b) 符合性验证情况

4. 应急撤离演示运行符合性验证

按照申请型号的设计特征和用途，一般对于运输类航空器，基于制造厂家的申请，FSB 还需要结合型号审定过程的应急撤离演示试验开展对运行规章符合性的验证。

验证的内容主要包括：评审型号对运行规章相应条款（CCAR121.161）符合性的验证，主要是应急撤离演示的要求；对于客舱机组操作手册中应急撤离程序的认可；对于客舱机组的训练大纲的认可。

FSB 需要编写《应急撤离演示运行符合性验证报告》作为评审工作的结论文件。

3.3.3 FSB 的持续评审

通常，FSB 对于设计更改带来的其他构型变化，开展持续评审。持续评审一般包括对 PTQP、建议的 T 测试，新增型号的 GDR 分析、确定主差异等级和补充培训内容，修订 PQS 文件的评审工作。FSB 持续评审也同步开展运行文件和其他评审结论的修订。

1. 驾驶员资格规范（PQS）持续评审

(1) 构型差异（GDR、MDR）分析和 PTQP 的修订评审

基于厂家申请的构型变化，按需开展评审，确定差异情况：

- a. 对于设计更改，评审 GDR 分析表格，确定差异等级。有些设计更改尽管型号审定未产生新的衍生型号，但考虑差异的具体情况，也可以按照衍生型号对待，列入主差异等级表。

确定 PTQP 包含建议的 T 测试等级和相应的准备情况。

(2) 按需评审机型训练 TNA 分析规范

依据厂家提交的 GDR，进一步开展 TNA 分析的评审。

(3) 评审设计更改对机型训练规范的影响

评审厂家提交的补充训练规范，确定补充训练内容。

(4) 按需开展不同等级的 T 测试准备工作

针对厂家建议的 T 测试等级，确认需要的测试准备条件已经具备。

(5) 按需开展 T 测试

(6) T 测试评审总结报告

按需编写 T 测试总结报告，记录测试过程，汇总测试结论。

(7) 评审结论

确定本次持续评审的结论，包括：新增衍生型号对型别等级的影响，在结论中包含新增的衍生型号或设计更改；主差异等级表格的修订；“驾驶员资格规范（PQS）”文件的修订，包括新增训练要求；检查规范、经历规范和训练设施规范的修订。

2. 运行文件（OD）持续评审

结合 T 测试准备的评审，按需开展对运行文件修订内容的评审，主要是 FCOM 和 QRH 的修订评审。

此外，当型号审定过程对飞行手册（AFM 或 RFM）修订时，对厂家建议的相应运

行文件（FCOM 和 QRH）的修订开展评审。

3. 其他评审项的持续评审

对于其他评审项按厂家申请开展相应评审。

3.3.4 FSB 评审会议的组织

FSB 主席负责按照评审工作计划，协商申请人组织评审会议。

也可以针对评审过程中产生的问题按需召集 FSB 成员以会议形式开展专题讨论。

会议议程通常针对申请人提交的待评审文件，FSB 主席需要提前将评审文件发送给 FSB 成员，并收集书面反馈。一般要回顾上次和历次会议遗留问题的解决情况。

FSB 主席负责完成评审会议纪要以记录评审过程结论。

3.3.5 FSB 评审结论

FSB 的评审结论包括，驾驶员型别等级签署代码、驾驶员资格规范（PQS）文件、运行文件、应急撤离演示运行符合性和驾驶舱观察员座椅、EFB 和 HUD/EFVS 等，都需要纳入 AER 进行发布。

FSB 关于驾驶员资格规范的评审结论需要发送给飞行标准司执照管理部门，以增加新的型别等级。

3.3.6 新机型型别等级的签注

通常，新型号航空器的 T5 测试会产生该型号的首批获得型别等级的驾驶员、飞行教员和局方监察员，申请人飞行训练机构和首发用户的主任运行监察员（POI）通常也加入 FSB。

T5 测试的最后阶段，由 FSB 主席（通常参加 T5 测试）和指定的 FSB 成员（参加 T5 测试）按照航空器型别等级实践考试工作单对 T5 测试人员实施增加该型别等级的实践考试，FSB 主席与指定 FSB 成员互相考试，填写考试工作单，给出同意签发新型别等级的结论函件，作为正式签注型别等级之前的临时批准。

后续可以依据上述函件和实践考试工作单等增加签注型别等级的所需资料，向执照管理部门申请新型别等级的签注。

3.4 飞行运行评审委员会（FOEB）评审

FOEB 是 AEG 评审三个专业委员会之一，主要负责“主最低设备清单（MMEL）”的评审工作。

3.4.1 FOEB 的任务

FOEB 按照咨询通告 AC-91-010 《国产航空器的运行符合性评审》开展评审活动。主要依据厂家提交的 MMEL 建议项目分析报告，逐项评审失效影响确定放行条件，明确所需的（O）程序和（M）程序。

3.4.2 FOEB 初始评审

FOEB 的评审按照型号项目制订的整体评审计划，与申请人通过协商进一步确定 MMEL 的评审计划和任务。

1. MMEL 编制规范评审

评审厂家的 MMEL 编制规范，明确厂家的责任部门，技术规范，分析输入，建议项目分析报告样式等内容。

2. MMEL 建议项目的分析报告评审

按照评审计划，组织评审会议，逐项讨论确定。FOEB 主席提前分发评审资料，主要是 MMEL 建议项目分析报告，收集并汇总 FOEB 成员的评审意见，整理评审问题清单。

应指定人员记录评审会议讨论确定的结果，形成“评审问题跟踪记录清单”，持续记录每一建议项目的评审问题及其解决情况和最终结论。

按需评审厂家编制的“偏差放行指南（DDG）”文件。

3. 评审 MMEL 文件，签发 MMEL 批准函

按计划完成全部建议项目的评审后，FOEB 主席组织会议评审厂家形成的 MMEL 文件，确认所有问题已解决后，由 FOEB 主席签署 MMEL 批准函。

3.4.3 FOEB 的持续评审

MMEL 是 AEG 批准的文件，其内容的修订需同样要经过 FOEB 的评审和批准，并对 MMEL 的修订版次发出批准函。

申请人应提供修订申请和修订支持资料，修订申请应说明引起修订的理由，预计修

订的结果，以及支持修订的数据、参考文件手册等资料。

1. 按需评审 MMEL 编制规范

按厂家修订情况开展评审。

2. 评审增补修订的 PMMEL 分析报告

FOEB 主席负责协调厂家组织评审会议，确定持续评审工作计划，确认评审所需资源准备情况，协调 FOEB 委员参加评审会议。

FOEB 主席应在评审会议前分发评审资料，主要是厂家提交的 MMEL 建议项目修订分析报告或新增分析报告，并收集评审意见，修订评审问题跟踪记录清单。

评审问题和解决情况应记录在上述清单中。

3. 颁发 MMEL 批准函

FOEB 主席确认新增或调整的 MMEL 建议项目已经评审完成，各项内容已记录明确后，对 MMEL 修订版次签发批准函。

3.4.4 FOEB 评审会议的组织

FOEB 主席负责组织评审会议，协调厂家按照评审计划，组织评审所需资源，协调 FOEB 委员参加评审会议。

FOEB 主席可以按需召集专题会议。

3.4.5 FOEB 评审结论

批准的 MMEL 及版次信息需要纳入 AER 发布。同时需要在 AEG 网站发布 MMEL 的批准函，只有批准函于网站发布之后对应版次的 MMEL 才生效。

3.5 维修审查委员会（MRB）评审

MRB 是 AEG 评审三个专业委员会之一，主要负责“计划维修要求”、“维修人员资格规范”、“持续适航文件”三个主要评审项的评审。

此外，MRB 负责型号全寿命运行周期内与设计 and 制造厂家相关的维修性问题的监控与管理，主要是通过推动各制造厂家设立相关机型的“维修技术委员会（MTC）”，组织该型号航空器的运行人参与维修性问题的讨论来有效处理产品设计相关的议题。

3.5.1 MRB 的任务

按照 AC-91-10《国产航空器的运行符合性评审》，MRB 负责维修人员资格规范、计划维修要求、持续适航文件的评审。

“维修人员资格规范”，主要是指评审型号的机型签署规范以及相应的机型培训规范文件。机型签署规范指申请增加的型号如何在维修人员执照签署时规范表述，即在执照上签署的机型代码，也包括确定与已有型号的差异关系；同时，MRB 还要评审该型号的维修人员培训要求。MRB 还派出人员参加首批机型培训，以此评估机型培训规范，并向飞行标准司提出首次机型培训可以用于在维修人员执照进行机型签署的建议。

“计划维修要求”，主要是指通过 MSG-3 的逻辑方法分析评审型号的计划维修要求任务，并编制计划维修要求文件。MRB 在评审 MSG-3 分析报告，批准计划维修要求文件之外，还需要确认分析得出的维修任务都有明确的维修程序可以实施操作。此外，MRB 需要参加型号合格审定部门组织的 CMCC 会议，协调考虑和安排“审定维修要求”和“MSG-3 分析结果”的任务。

“持续适航文件”，是确保航空器的用户正确使用和维护航空器的技术资料，通常以各种技术出版物的形式出现。MRB 评审持续适航文件，需要明确其种类，对应的设计构型和内容以及编制、分发和持续修订的管理方式等。除在航空器评审报告发布相应结论之外，MRB 按需向型号合格审定部门输出持续适航文件的认可情况。

3.5.2 “维修人员资格规范（MPQS）”评审

MRB 按照 AC-66-008《维修人员机型资格规范评审及评审结论的应用》，负责评审各型号的“机型签署规范”和相应的“机型维修培训规范（MTS）”。评审结论纳入航空器评审报告发布。

MPQS 评审按照与申请人协商确定的计划和任务开展。

1. 维修资格计划（MQP）评审

维修资格计划是申请人关于拟申请型号的维修人员执照签署代码、与已有型号关系、编制对应机型培训规范的工作计划。

MQP 的时间计划和节点安排需要与型号整体的研发进度保持一致，满足运行支持体系关于重要节点的要求。

MQP 应说明建议的 AEG 评审活动的时间计划和评审节点安排。

MQP 应根据型号研发进展情况及时更新。

MQP 的评审应确保各项关键问题都得到妥善解决。

2. MPQS 编制程序和规范评审

MPQS 编制程序和规范是申请人关于 MPQS 的技术规范和管理程序文件，应说明采用的管理方式、分析逻辑、构型管控、数据来源等具体内容。

MPQS 编制程序和规范的评审需要参照评审要点开展，确保评审要点中提到的关键问题都得到妥善解决。

3. 关于设计评估的管理程序

申请人应当建立对设计更改进行评估的管理程序，说明开展评估的具体流程，明确评估的责任部门。评估应给出是否需要补充培训、补充培训的形式（如自学或课堂授课）、补充培训相关的文件等结论。

4. “培训需求分析（TNA）”评审

TNA 是通用的培训逻辑和方法。申请人应当在 MPQS 编制程序和规范文件中说明应用 TNA 的具体实施步骤和程序，包括采用的记录报告等格式样例。

AEG 评审工作在认可编制程序和规范文件的基础上，对申请人的 TNA 过程进行抽查，确认是否按照编制规范的要求正确开展了 TNA 分析。

TNA 的评审需要参照评审要点开展，确保评审要点中提到的关键问题都得到妥善解决。

5. MPQS 的评估与测试

申请人应汇总 TNA 分析的结果，按照 AC-66-008 的要求编制 MPQS 文件。MPQS 文件的初稿经 AEG 评审后，可用于开展评估和测试。

MPQS 的评估和测试通常结合申请人的首批维修人员机型培训课程开展。通常开展

评估时，申请型号的构型应为取证构型或接近构型冻结；如不能保证为取证构型，待型号合格证正式颁发后，应针对构型状态重新确认，明确构型差异及相应的 MPQS 内容的变化，及时更新文件。

MRB 主席指定人员参加 MPQS 的评估测试工作，即参加首批维修人员机型培训。

需要说明的是，尽管首批维修人员机型培训是一个评估和测试的过程，但是不影响参加测试人员和机型培训人员的正常获取机型培训证书。当测试发现机型培训规范需要完善和修订时，按需对参加测试和培训的人员开展相应的补充培训即可。

6. MPQS 评估报告

MPQS 评审责任人完成 MPQS 评估报告并报 MRB 主席签署。总结报告中应说明评估测试参加人员、机型培训规范文件评审情况、测试机型培训情况及发现问题和建议、评审结论等内容，由 MRB 主席组织讨论通过后批准签署。

“[评审项总结报告](#)”格式模版参见附录。

MPQS 的评估和测试应确保评审中的关键问题都得到妥善解决。

7. MPQS 的评审结论

评估报告中的机型执照签署规范和认可的 MTS 文件，通常纳入 AER 进行发布。

同时，应把上述结论信息加入 AEG 的信息通告文件 IB-FS-AEG-002，并及时更新 AEG 网站发布的“机型培训规范清单”。

8. MPQS 认可函件

如 AER 发布前，首家用户需要开展机型培训的情况，飞行标准司将基于 MPQS 评估报告的建议，向申请人（制造厂家）发出 MPQS 认可函件，说明申请人的维修培训机构可基于认可函件开展机型培训并用于维修人员执照的机型签署。

9. “维修人员资格规范（MPQS）”持续评审

设计更改引起的 MPQS 文件修订，主要是新增系统或子系统引起的修订，需要开展持续评审，确定所需的差异培训内容。如果修订不影响机型签署代码、也不影响机型签署代码涵盖的衍生型号，不引起差异培训内容的结构性的变化（如培训内容模块结构没有变化），不导致管理流程发生改变，仅为内容的适用性调整、文字调整勘误等不需要评审。

(1) 评审 MQP 修订

按照型号项目组确定的评审项和与申请人协商确定的情况，评审申请人提交的 MQP

修订情况，确定具体评审节点目标和时间计划。

- (2) 按需评审 MPQS 编制规范的修订。
- (3) 评审增补的 TNA 分析。
- (4) 评审 MPQS 文件的修订。
- (5) 评审总结

3.5.3 “计划维修要求 (SMR)” 评审

MRB 按照 AC-91-026 《航空器计划维修要求的编制》，负责评审型号的 MSG-3 分析和该型号的计划维修要求文件。评审结论纳入航空器评审报告。

1. SMR 工作计划评审

SMR 评审工作通常结合 MTC/ISC 的工作同时开展。MTC/ISC 一般分维修专业工作组开展工作，详细情况参见“政策与程序手册 (PPH)”。

因此，对 SMR 工作计划的评审主要是与 MTC/ISC 协商确定具体的时间计划和节点安排，主要是 MTC/ISC 会议和各维修专业工作组 (WG) 会议的时间安排和 SMR 文件的批准节点。

确定工作计划时双方应确定各维修专业工作组的责任人员，一般是 MRB 顾问和维修专业组的组长或执行组长，负责该维修专业工作组的具体事项组织和联络。

上述工作计划等情况一般应包含在 PPH 中。

MRB 对于工作计划的评审通常结合 PPH 的评审一起进行，评审要点如下：

- a. 工作计划重要节点与型号研发进度的对应是否适当。
- b. 阶段性工作的安排是否合理，如区域分析通常需要系统分析的输入，区域工作组的启动一般需要晚于系统工作组。
- c. 工作组会议的安排和 MTC/ISC 会议的安排，通常各工作组会议举行一次为一轮，一轮工作组会议后应安排一次 MTC/ISC 会议，以及时解决工作组遇到的问题。
- d. 工作内容的切分是否合理，如某工作组的分析工作量是否与相应的会议次数匹配。

2. PPH 评审

工作计划和 PPH 的评审可以结合开展，通常应由 MRB 主席负责召集 MRB 会议，

针对申请人提出的工作计划和 PPH 文件，按照 MRB 主席的分派，各 MRB 委员应书面提出评审意见，经过 MRB 会议讨论和汇总后向申请人反馈。

一般首次 MTC/ISC 会议开展对 PPH 的讨论，完成 MTC/ISC 对 PPH 的批准，MRB 参加会议并按照之前 MRB 反馈的意见参与讨论。

PPH 的评审是不断迭代的过程，MRB 提出的意见应当与 MTC/ISC 提出的意见一起通过 PPH 的文件更新得到落实。

PPH 的认可应以正式书面函件形式回复申请人，由 MRB 主席发出 PPH 认可函件。

“PPH 认可函件”的格式模板参见附录。

PPH 的评审需要确保关键问题都得到妥善解决。

3. MSG-3 分析报告的评审

MSG-3 分析是 SMR 工作主要工作内容，占据了绝大多数工作量。MSG-3 分析的内容通常以分析报告的形式记录，分析报告一般使用表格的形式并按照版次管理，报告的格式样例一般包含在 PPH 中。

MSG-3 分析报告的评审，通常是结合 MTC/ISC 会议和各维修专业工作组的会议一起开展。申请人一般按照 ATA 章节的顺序（或者 MSI、SSI 和区域的编号顺序）归类 MSG-3 分析报告，并由归属的维修专业工作组负责讨论确定分析结论。相关程序一般都包含在 PPH 中。

4. 评审会议的组织

MRB 主席分派 MRB 委员作为 MRB 顾问负责 MTC/ISC 各维修专业工作组的评审工作。每一维修专业工作组至少应有一名 MRB 顾问负责，人力资源允许的情况应考虑增加顾问人数。MRB 主席也应当参加工作组的评审工作。

MRB 主席可以针对评审过程中产生的问题按需召集 MRB 成员以会议形式开展专题讨论，可能的会议主题包括：PPH 评审、针对 MSG-3 分析的专题讨论。

会议议程一般要回顾上次和历次会议遗留问题的解决情况。

维修专业工作组会议

MRB 主席应按照事先确定的分工，向各维修专业工作组派出 MRB 委员作为 MTC/ISC 的顾问，参加所负责维修专业工作组的会议讨论。

MRB 顾问需要在会议讨论之前，接收申请人提交的 MSG-3 分析报告，书面提出评审意见；参加维修专业工作组的讨论，收集整理会议的意见反馈和其他需要向 MRB 主

席汇报的情况，于工作组会议后向 MRB 主席汇报。

MRB 顾问参加工作组会议讨论，应从 MRB 的角度对会议的整体进展提出意见和指导，与工作组的组长和执行组长协商推进会议进程，确保工作组的讨论以 PPH 规定的原则为依据，如 PPH 规定不明确应提出修订完善 PPH 的建议。

MRB 顾问应负责收集所负责工作组的分析报告文件，应包括每次会议讨论的版次，与工作组的会议纪要，以及其他认为需要存档的各种文件。

MTC/ISC/MRB 会议

MRB 主席按照会议内容指定需要参加 MTC/ISC/MRB 会议的 MRB 顾问。参会前应提前分发会议资料，书面收集和汇总 MRB 委员的评审意见。如果需要 MRB 主席可以召集 MRB 会议事先讨论 MTC/ISC 会议的议题，以统一 MRB 的认识和思路，确定在 MTC/ISC 会议的 MRB 立场。

MRB 主席代表 MRB 在会议上表明 MRB 的立场，各委员也可以发表意见和建议；当遇有观点分歧或不明确的情况，MRB 主席应中断会议，组织 MRB 内部讨论。

MRB 主席应与 MTC/ISC 主席、执行主席一起协商推进会议进程，负责汇总 MRB 评审意见，在评审会议结束时向会议提出意见或建议，并记录在会议纪要中。

MSG-3 分析的评审需要确保评审中的关键问题都得到妥善解决。

5. 参加 CMCC 会议（按需）

审定维修协调委员会（CMCC）是为了协调“审定维修要求（CMR）”和“MSG-3 计划维修任务”而组织的工作机制。通常由型号合格审定部门的 CMR 责任单位发起，型号合格证申请人负责系统安全分析的设计部门组织并邀请 MRB、MTC/ISC 的人员参加讨论。通常：

- a. 型号合格证申请人应当建立设计部门和客服部门（通常负责计划维修任务的制订）的协调机制和程序，确保相应工作有序开展。设计部门和客服部门应在程序中明确相应的职责和要求。
- b. MTC/ISC 有组织参加 CMCC 工作，不是以个人或航空公司的名义参加 CMCC 的讨论。
- c. 涉及 CMCC 的事项应列为 MTC/ISC 正式议题，由 MTC/ISC 派出相应代表（通常是工作组的组长和执行组长）参加 CMCC 讨论，代表 MTC/ISC 利益说明立场。

- d. 涉及 CMCC 的结论应由 MTC/ISC 会议决定。
- e. MTC/ISC 主席和 MRB 主席参加 CMCC 的讨论。

MRB 主席负责收集和汇总委员意见,按需组织 MRB 讨论,确定 CMCC 讨论中 MRB 的立场和观点。

MRB 主席有责任确保参与 CMCC 的工作按照相应的原则进行。

6. 计划维修要求 (SMR) 文件的评审

SMR 是汇总 MSG-3 分析结果和使用规则等相关内容的评审结论文件。SMR 需要通过 MRB 的评审并由 MRB 主席签署批准函件。

MRB 主席负责组织 MRB 会议讨论评审 SMR 文件的申请人建议稿。申请人的批准建议应提供详尽的支持材料,说明所有内容已经过各维修专业工作组和 MTC/ISC 的讨论,包括定稿的 MSG-3 分析报告文件汇总。

MRB 委员应向主席提交书面形式的 SMR 评审意见。

SMR 文件的评审需要确保关键问题都得到妥善解决。

7. SMR 的批准

MRB 主席与 MTC/ISC 主席和执行主席协商解决关于 SMR 文件的问题,对于各方提出的意见和建议组织各自讨论或联系讨论,按需组织 MRB 会议或联席会议。各方达成一致意见后,MRB 主席负责签署批准函件完成 SMR 文件的批准职能。

“[计划维修要求批准函件](#)”的格式模板参见附录。

8. 评审总结报告

MRB 主席应当检查确认所有评审任务完成、文件存档工作完成,并负责起草“计划维修要求评审总结报告”,汇总和记录评审的全过程,向航空器评审报告提供输入。

MRB 主席应收集和汇总各委员的书面意见,修订和完善总结报告。

9. “计划维修要求 (SMR)”持续评审

SMR 文件的所有修订都需要 MRB 批准。

(1) 按需评审 PPH 修订

可以结合和 PPH 一起评审工作计划,各 MRB 委员应书面提出评审意见,MRB 主席按需召集 MRB 会议,经过 MRB 会议讨论和汇总后向申请人反馈。

MRB 一般结合 MTC/ISC 会议开展对 PPH 的讨论,完成 MTC/ISC 对 PPH 的批准,MRB 参加会议并按照之前 MRB 反馈的意见参与讨论。

PPH 修订版次的认可应由 MRB 主席发出 PPH 认可函件回复申请人。

“PPH 认可函件”的格式模板参见附录。

(2) 评审增补和修订的 MSG-3 分析报告

MSG-3 分析报告的评审通常与初始阶段相同。

MSG-3 分析的评审需要确保关键问题都得到妥善解决。

(3) 评审会议的组织

评审会议通常与初始评审阶段相同，按照专业分组开展，MRB 派出代表参加。

此外，按照实际情况，经与 MTC/ISC 主席协商，在实际评审内容较少时，可以直接组织 MTC/ISC-WG 会议，不再分别举行讨论。

(4) 评审 SMR 文件的修订

MRB 主席负责组织 MRB 会议讨论评审 SMR 文件的修订情况。申请人应提供详尽的支持材料，说明所有内容已经过各维修专业工作组和 MTC/ISC 的讨论，包括升版的 MSG-3 分析报告。

MRB 委员应向主席提交书面形式的评审意见。

SMR 文件的评审需要确保关键问题都得到妥善解决。

(5) SMR 修订的批准

MRB 主席负责按需组织会议，讨论并最终批准 SMR 的修订版，签署新版次的批准函件。

(6) 评审总结

MRB 主席应当检查和确认所有评审任务完成，确认文件存档完成，并负责编写本次 SMR 持续评审的总结报告，作为修订航空器评审报告的输入。

3.5.4 “持续适航文件（ICA）”评审

MRB 按照 AC-91-011 《航空器的持续适航文件》，负责评审和认可型号的持续适航文件。评审结论纳入航空器评审报告。

ICA 评审主要考虑制造厂家的编制管理体系，依靠制造厂家自身的管理程序、工作流程和技术标准保证 ICA 各种文件的持续有效。

关于技术标准，通常要求制造厂家采用国际通行的标准规范，如 ATA2200 和 S1000D，

小型通用航空器也可以参考 GAMA 的相关技术标准。AEG 鼓励制造厂家建立符合国际规范的交互式电子技术出版物（IETP）编制体系，实现基于数据包的数字化发布和基于互联网的在线发布和浏览。

1. “持续适航文件”编制规划评审

通常，需要制造厂家提供持续适航文件的编制计划，说明拟编制的 ICA 的类别、文件活手册的编制形式、采用的技术标准规范、责任部门、每种手册或文件的编写计划、拟采取的验证工作、发布方式和途径，以及厂家适用的管理流程和程序，以说明对咨询通告要求的符合情况。

2. “持续适航文件”编制程序和规范评审

通常，需要制造厂家说明各种 ICA 文件或手册拟采用的技术标准和对应的厂家技术规范文件，以说明具体编制过程对于通用标准规范（国际标准、行业标准等）细节的管控和具体实施。

3. 构型管理

制造厂家应向 MRB 说明申请型号的构型管理规则和 ICA 编制过程中对构型变化情况的应对方式。具体说明：

- (1) 构型的表示方法，主要是型号的表示与识别，构型变化的表达形式和识别方法。
- (2) 各种 ICA 文件或手册中如何体现构型变化和识别方法。
- (3) 构型管理的厂家流程和管理规范，帮助 MRB 理解构型识别。

4. 审核与验证

ICA 评审包括相应的审核与验证工作。厂家应对拟采用的审核与验证工作进行规划，纳入编制流程，并保留验证记录。

对 ICA 文件或手册的审核应由对应的数据源提供部门结合编制流程完成，MRB 抽查审核记录。

通常，AEG 建议，在首飞前完成 ICA 的初稿，以便于在试飞工作中实际使用和验证各种手册文件。

对应取证构型的 ICA 初稿，在型号的功能和可靠性试飞阶段，结合验证飞行开展全面的验证和适用工作，模拟航空公司的运行和使用场景，尽量发现存在的问题。

MRB 对验证过程进行抽查，检查验证开展情况。

5. ICA 评审总结

MRB 主席或主席指定的 ICA 评审负责人应当检查确认所有评审任务完成、文件存档工作完成，并负责起草“ICA 评审总结报告”，汇总和记录评审的全过程，为航空器评审报告提供结论输入。

ICA 的评审结论至少包括：文件或手册的名称及对应的编号、有效版次、发布形式及途径、关于使用的必要补充说明（如发动机手册的情况、适航批准文件的情况等）。

MRB 主席应收集和汇总各委员的书面意见，修订和完善总结报告。

通常，按照 AEG 和型号审查的分工原则，AEG 关于 ICA 的评审结论需要作为型号审定关于持续适航文件（通常是适航审定规章相关款的要求）的输入。MRB 主席负责根据评审情况以函件形式向型号审查组说明 AEG 关于 ICA 评审的情况，特别是评审结论的情况，如果 AEG 对于 ICA 的评审仍未结束，但基于评审计划和实际开展情况，可以判断在首架交付前能够完成评审工作，也可以在函件中说明具体情况，包括仍存在的问题和计划完成安排。

评审任务：

- (1) 完成评审总结报告。
- (2) 按 TCT 需求提供 ICA 评审情况说明函件。

“**评审项总结报告**”的格式模板参见附录。

6. “持续适航文件（ICA）”持续评审

ICA 的评审通常基于厂家的管理体系，如果厂家管理体系没有变化，或者 ICA 的修订不引起各种手册的结构变化且不导致管理流程发生改变，或者仅为内容的适用性调整、文字调整勘误等不需要开展具体评审。

通常设计更改引起的 ICA 修订，主要是新增衍生型号或新增系统或子系统引起的 ICA 修订，需要开展持续评审。持续评审的内容主要包括：

- (1) 增补修订“持续适航文件”编制规划评审；
- (2) 按需评审“持续适航文件”编制程序和规范；
- (3) ICA 修订内容的验证；
- (4) ICA 修订情况评审总结；
- (5) 按需修订评审结论（AER）。

3.5.5 MRB 的评审结论

MRB 的评审结论包括 MPQS、SMR 和 ICA 的评审结论，都应纳入 AER 发布。此外，SMR 的批准函件业应当同时发布。

3.6 持续评审与技术委员会

为了推进运行中用户反馈的设计相关问题的解决，AEG 持续推动申请人建立与用户运营人持续沟通的技术讨论平台，推动申请人的运行事件调查，结合定期对申请人的运行支持体系评估，搭建运行客户端与研发设计端的有效沟通渠道。一方面，促进申请人持续改进完善运行支持体系，一方面致力于高效解决运行中反馈的技术争议。

通常在初始评审结束后，厂家会组织某型号的用户成立 FTC 和 MTC，持续进行运行反馈问题的讨论和解决。在初始评审阶段，AEG 也会推动厂家的客服部门与先锋用户或首飞用户等尽早建立联系，在研发阶段开始参与涉及使用或运行相关内容的讨论。

FTC 和 MTC 不是替代用户向厂家反馈和解决航空器使用问题的正常渠道，FTC 和 MTC 更集中于与设计改进相关问题的讨论，以期从运行需求的角度向设计决策提供输入。

3.6.1 飞行技术委员会（FTC）

FTC 由该型号的客户派出飞行技术代表组成，主席通常由先锋客户担任。厂家组织设计、运行文件编制、飞行训练设计等相关部门参加讨论，并提供相应的会议支持。FSB 参加讨论并积极推动客户提出问题的解决，包括持续评审涉及的评审结论相关的修订优化，如程序优化，产品设计优化等。

FTC 使用问题控制清单持续管控提出问题的解决情况。

3.6.2 维修技术委员会（MTC）

MTC 由该型号的客户派出技术代表组成，主席通常由先锋客户担任。厂家组织设计、制造、航材、手册、运行支援等相关部门参加讨论，并提供相应的会议支持。MRB 参加讨论并积极推动客户提出问题的解决，包括持续评审涉及的评审结论相关的修订优化，如维修方案优化，产品设计优化，构型管理模式优化等。

MTC 使用问题控制清单持续管控提出问题的解决情况

3.7 与其他民航局的联合评审

对于国产航空器申请其他民航局型号合格审定的情况，AEG 也与相应局方的对应责任部门开展评审合作。

3.7.1 与香港民航处、澳门民航局的联合评审

目前，针对国产 C919 飞机，AEG 与香港民航处（HKCAD）和澳门民航局（AACM）开展了运行符合性联合评审，具体内容参见“合作安排”。

为落实上述合作安排，HKCAD 和 AACM 派出了相关专业人员，参加 C919 飞机评审的专业委员会，包括 FSB、FOEB 和 MRB，并统一了评审标准和批准程序，共同给出评审结论。

3.7.2 与 EASA 的联合评审

针对 C919 飞机，欧盟民航局（EASA）受理了型号合格申请，AEG 与 EASA 开展了相应的评审合作。

为开展评审合作，CAAC 与 EASA 在运行符合性评审领域形成了“技术执行程序（TIP）”，在驾驶员资格规范、主最低设备清单、持续适航文件、客舱机组训练几个方面开展了评审合作。

对于“计划维修要求”，CAAC 和 EASA 都是国际维修政策委员会（IMRBPB，简称 PB）的成员，双方按照 PB 的规则联合开展 MSG-3 分析的评审，参见附录 B.6 样例-letter of confirmation to NAA(VA) MRB Participation。

3.8 运行支持体系评估

运行支持体系是 AEG 根据国产民机制造业的实际情况，有针对性提出的完善民机制造厂家体系建设的具体目标。

AEG 按照“民航发[2014]94 号民航局关于航空器制造厂家建立运行支持体系的指导意见”（参见附录 D.2），编制了管理程序 MD-FS-AEG-006“航空器制造厂家运行支持体系建设规范”，帮助各厂家开展民机运行支持体系的建设。2018 年 11 月，民航局又发布了“民航发[2018]110-运行支持体系规范和售后服务标准”文件（参见附录 D.3）更新了“民航发[2014]94 号”，对运行支持体系的建设目标和评估标准提出了更明确具体的要求。

在开展航空器评审的初期阶段，AEG 通常每两年开展一次运行支持体系的评估（删除每 2 年开展 1 次），主要目的是通过评估查找各厂家的运行支持体系的短板和不足，为持续优化和完善运行支持体系提供依据。

通常 AEG 会结合首次申请型号评审的时机，对该厂家的运行支持体系进行评估，明确体系不足和优化建议，以保证评审工作的顺利开展。

此外，在型号设计冻结、进入功能可靠性试飞等关键节点，AEG 也会开展针对性的体系评估，评估厂家运行支持的能力和保障情况，提出完善和优化建议。

3.9 飞行标准司指派的专项评审

除按照型号项目进行管理的评审之外，飞行标准司也会按照运行需求，开展某一专项评审工作。

专项评审通常针对特定需求，由飞行标准司组织评审组，设定评审目标和评审标准，以及评审结论的形式和发布方式。

第 4 章 进口航空器的评审

4.1 一般规则

依据咨询通告 AC-91-11，按照 CCAR-23、25、27、29 部的等效适航标准为审定基础申请型号认可证的进口航空器在首次引进中国市场时，均需经过航空器评审。

4.1.1 评审范围

某一型号首次开展航空器评审为初始评审，并通过航空器评审报告发布该型号或系列航空器的评审结论。航空器评审的结论为该型号进入国内运行确定运行符合性的基础。

持续评审是指根据设计更改评估情况、运行反馈或法规修订可能引起相应的补充评审。

4.1.2 衍生型号与补充型号认可合格审定项目（VSTC）的评审

通常某一型号系列的新的型号视为该系列的衍生型号，其评审工作也按照初始评审的工作原则开展。衍生型号的评审通常以新的构型定义为基础，按照新项目进行评审流程管理。

补充型号认可审定（VSTC）的申请人或持有人（STCH）通常与关联航空器的型号合格证持有人（TCH）不一致，因此对于 STC 的评审作为单独的项目进行管理。STC 的评审基本按照初始评审的工作原则开展，但需要首先确定评审目标，按需确定需要开展的评审项和专业委员会的评审内容。

4.1.3 管理原则

进口航空器的 AEG 评审按照项目管理的原则开展。

按照项目管理原则，按型号和审查事项（初始评审、专项评审等）成立评审组。

对于型号的确定，AEG 评审以型号合格审定部门的正式文件（通常是型号认可数据单 VTCDS）为依据，同时参考航空器制造厂家原始批准国颁发的 TCDS。一般来说同一厂家（Make）同系列（Series）的各型号（Model）作为同一型号项目进行管理。基于申请人的构型定义，构型的识别是 AEG 评审的重要基础工作内容。

对于厂家使用商用名称的情况，AEG 评审将首先确定商用名称与 TCDS 中型号（Model）的对应关系，并在航空器评审报告的前言部分说明。

CAAC 已经与主要民用航空器制造国的民航当局签署了双边安全协议，通常也会在具体的技术程序（TIP）中包含 AEG 评审领域（即运行符合性评审）的协议。对于有双边协议的进口航空器，CAAC AEG 评审按照约定的内容，直接认可协议国民航局的批准或结论，并补充 CAAC 单独提出要求的部分。

对于没有协议的进口航空器，AEG 评审将完全按照 CAAC 关于航空器评审的要求和标准开展。

不论有无双边协议，进口航空器的 AEG 评审结论都通过颁发航空器评审报告的形式公布评审结论。

由于历史原因没有经过 AEG 评审但已经运行的型号需要结合新型号的申请完成补充评审。

4.1.4 与型号认可合格审定的协调联络

在初始评审阶段，评审组应当与型号认可或补充型号认可合格审定的责任单位建立联络，开展评审内容的沟通和协调，并向 VTC 和 VSTC 审查组提供关于 ICA 的评审结论。

在持续评审阶段，应与型号认可合格审定的证后管理部门建立联络，获取认可申请相关情况，按需开展工作协调。

4.2 项目管理

进口航空器的 AEG 评审实行项目管理，每一型号或型号系列视为一个型号项目（Type Project）统一、持续进行管理。

按型号项目进行管理时，初始评审和每一次持续评审都会创建一个评审项目（Evaluation Project），是包含该次评审工作的任务集合。

每一评审项目，又可将评审工作划分为多个评审项（Subject）（如 PQS、MPQS、SMR、MMEL 等）。

进口航空器评审的每一评审项，视为一项评审任务（Task）。

对进口航空器的每一次评审，可能是针对型号的评审，也可以是针对设计更改或特定系统设备（如 HUD）的评审，都需要创建评审项目。

飞行标准司航空器评审处负责进口航空器型号项目（TP）和评审项目（EP）的创建和管理，负责评审相关政策的解释和协调。

由飞行标准司航空器评审处负责组建评审组，指定评审组组长。航空器评审中心派出人员参加评审组，承担具体的评审工作，并按照 AEG 评审项目管理的具体要求完成评审任务，汇报和更新任务进度，完成文件的报批和存档等事务。

AEG 的项目管理依托 AEG 互联网工作平台开展。互联网平台的维护管理由航空器评审中心统一负责。

4.2.1 项目启动

进口型号航空器的初始评审由型号合格审定部门的输入信息（VTC 和 VSTC 受理通知）或由航空器制造厂家提出申请启动。

此外，通常每日历年年末 AEG 会与航空器制造厂家协商下一年度计划的型号申请情况，制订年度进口航空器评审计划。

航空器评审处一般按照年度评审计划为每一评审项目确定评审组的人员组成，并指定评审组组长。飞行标准司按需增加相应的专业技术人员参加进口航空器的评审。

4.2.2 成立评审组

评审组通常由航空器评审处根据型号复杂程度和人员需求确定，通常由评审中心包

括飞行和维修专业的专职 AEG 评审人员组成，应考虑人员的实践经验与型号的对应情况。评审处可按需增加其他专业技术人员。

评审组组长需要符合相应的资格要求（参见培训要求），且参加过进口型号评审的实践工作。

评审组组长负责组织评审活动，包括国外评审期间的所有工作安排和工作纪律，负责起草航空器评审报告，分配组员完成联络通讯、文件收集、问题准备、行程确定、日程（议程）安排、会议纪要、评审记录、报告提交等各项工作。

评审组长负责与型号认可合格审定部门建立联系。

进口航空器评审通常组织现场评审会议开展工作。

4.2.3 初始评审

进口航空器的初始评审主要针对新引进型号开展并为运行合格审定阶段提供所需的信息输入。主要包括：

- a. 提供型号设计相关的运行支持信息。
- b. 为飞行训练提供驾驶员型别等级的定义以及差异等级（MDR 和 GDR）的定义，型别等级训练规范、检查规范、经历规范和训练设备规范。
- c. 为维修培训提供维修人员机型签署规范、机型维修培训规范。
- d. 提供认可或批准的 MMEL。
- e. 提供认可或批准的 SMR 文件。
- f. 提供认可的运行文件和持续适航文件清单。
- g. 按需提供包括驾驶舱观察员座椅、机组睡眠区、电子飞行包、应急撤离演示运行符合性等的信息输入。
- h. 提供设计制造厂家的运行支持信息。

初始评审主要围绕上述主题开展，主要目标即是获取上述主题的明确信息。

初始评审主要通过文件审核、现场评审来确定上述评审主题的结论明确，申请人的逻辑方法、管理过程合理、可接受，文档记录清晰，适合和满足国内运行管理的使用需求。

评审结论的最终确定通常通过现场评审会议，与申请人讨论进行明确。在文件审查和前期评审准备的基础上，经过与申请人质询和答复解释获取关于评审项的信息，用于

支持各项评审结论。未尽事宜应记录行动项目，并持续跟踪直至获得满意答复，可以用于做出评审结论。

初始评审的结论主要通过颁发航空器评审报告向公众发布，同时需要向飞行标准司责任处传递相关信息用于修订型别等级清单和机型维修培训清单。

飞行标准司航空器评审处负责创建型号项目，负责为每一评审项目成立评审组并指定组长。

评审组长负责组织与申请人协商确定评审目标和评审计划、收集支持文件、开展评审准备、实施现场评审、完成会议纪要、起草“航空器评审报告”建议稿及其报批、完成评审总结和评审工作记录，完成文件存档。

该次评审项目完成后，评审组解散。

4.2.4 持续评审

进口航空器的持续评审通常基于申请人的设计更改评估。申请人首先自行评估已有型号的设计更改，初步确定上述设计更改可能对现有评审结论的修订和调整，然后向AEG提出评审需求。

AEG也与适航审定部门建立联络交流关于新增型号和设计更改的申请信息，。

申请人提出的每一次新增型号或设计更改的持续评审都会创建新的评审项目。

飞行标准司航空器评审处为每一持续评审项目成立评审组，指定组长负责持续评审的开展。

评审组长负责组织与申请人协商确定评审目标和评审计划、收集支持文件、开展评审准备、实施现场评审、完成会议纪要、起草“航空器评审报告”修订稿及其报批、完成评审总结和评审工作记录，完成文件存档。

该次评审项目完成后，评审组解散。

持续评审可以按照申请内容，如仅涉及单独评审项或仅包含文件修订，仅组织文件评审。

进口航空器的FTC和MTC接口。为了推进运行中用户反馈的设计相关问题的解决，AEG持续推动申请人建立与用户运营人持续沟通的技术讨论平台，推动申请人的运行事件调查，搭建运行客户端与研发设计端的有效沟通渠道，解决运行中反馈的技术问题。

4.2.5 任务管理规则

各评审项都需要在评审结束时确定明确的结论，包括批准或认可的文件。

各评审项结论是编制“航空器评审报告”的来源和输入。

任务管理要求：

- (1) 飞行标准司航空器评审处负责在互联网工作平台创建评审项目。
 - (2) 评审组长负责组织讨论并确定适用的评审项、指定评审项的负责人，并负责创建任务及其节点目标和完成时间。
 - (3) 各评审项负责人完成各自评审任务，协助评审组长完成支持文件收集整理、编写会议纪要、跟踪行动项目、编制和完成航空器评审报告等工作。
 - (4) 飞行标准司航空器评审处监督进口航空器各型号项目的 AEG 评审工作的进展情况，并视情参与具体工作。
 - (5) 各项评审任务完成后，评审组应当及时完成总结报告和工作记录，完成文件整理和存档上传，向飞行标准司航空器评审处上报评审结论文件。
 - (7) 航空器评审处审核评审文档，报批和签发“航空器评审报告”。“航空器评审报告”正式颁发后，型号项目的工作正式完成，并进入持续监控阶段。
- （系统建设：应考虑实现创建型号项目、评审项、创建节点目标和完成时间，展现计划和任务进度的图示工具等功能）

4.2.6 项目管理要求

进口航空器 AEG 评审的项目管理要求与国产航空器的项目管理要去一致，参见 [3.2.6](#) 节。

4.2.7 进口型号厂家联系清单

进口型号评审过程中需要确认厂家的联系人和联系方式，并录入系统的厂家联系名录，并与厂家约定联系发生变化时及时通知 AEG。约定方式一般在评审会议纪要中说明，并通知 AEG 的联系方式（至少包括 AEG 的电子邮件：aeg@caac.gov.cn）。

4.3 依据双边协议开展的评审

4.3.1 进口航空器的初始评审流程

1. 初始评审的启动

航空器评审处收到评审申请后，已列入年度计划的评审项目按照确定的评审组开展工作；未列入计划的评审项目首先组织成立评审组，并指定组长。

评审组长负责评审前期的工作联络，包括向申请人说明评审总体要求、政策文件、评审流程、支持文件要求、协商评审整体计划等。

2. 评审准备

开展评审活动，特别是前往申请人所在地现场评审之前，必须完成评审准备工作。

(1) 评审项目确认单。评审组长协助申请人理解评审目的和标准，完成评审项目确认单的填报。

“[Confirmation of CAAC AEG Evaluation Subjects](#)”格式模板参见 AC-91-013。

(2) 识别拟申请型号的构型情况。申请人应提供构型定义文件，或构型说明文件，明确解释说明拟引进型号的构型情况，注意识别型号差异和可能的商用名称的具体含义等。相关信息记录在航空器评审报告的前言部分。

(3) 确定评审项和评审标准。根据评审项目确认单，确定本次评审的评审项，确定每一评审项的评审目标，并确定适用的评审标准。对于评审标准不明确的情况，需要组织评审组讨论，涉及政策偏离的需要请示飞行标准司，并按需完成评审问题纪要（针对无法开展对比评审的型号）。

(4) 收集支持文件。与申请人联络，要求按照文件清单“[Checklist of Supporting Documents for CAAC AEG Evaluation](#)”提供评审支持文件。协助申请人理解支持文件的类别和要求，获取合适的支持文件。

“[Checklist of Supporting Documents for CAAC AEG Evaluation](#)”的格式模板参见 AC-91-013。

(5) 评审准备会议。

评审组长负责召集评审准备会议，讨论明确评审项的具体要求内容（Topic）、评审分工、适用的评审标准、各评审项目的问题提纲或评审问题清单、准备现场评审会议纪要的框架提纲、准备航空器评审报告（AER）的框架提纲，以及评审日程安排、支持文

件要求等准备工作。

项目组负责人应着手编制“评审工作记录”，编制要求参见 3.6.2 第 2 项第（1）条。

上述准备内容应记录在“评审工作记录”文件中。

评审准备工作主要目的是避免现场评审会议讨论过程发散，要保持关注关键问题，并获得申请人的正式答复。评审组长可按照讨论情况按需增加评审准备会议的次数。

“航空器评审报告”英文版参见 AC-91-13，“评审工作记录”和“评审会议纪要”英文版的格式模板参见附录。

3. 确定评审计划（agenda）

评审组长与申请人协商确定现场评审的时间计划，完成评审日程文件（CAAC AEG Evaluation Schedule）。

“CAAC AEG Evaluation Schedule”的格式模板参见 AC-91-013。

4. 驾驶员资格规范（PQS）初始评审

PQS 评审主要目标是确定拟引进型号的型别等级和相应的型别等级训练规范。

确定型别等级应以出口国的评审结论为依据，如 FAA 的 FSBP 和 EASA 的 OSD-FCD 文件。注意识别拟引进国内运行的型号。

申请人建议的机型训练规范应符合 AC-61-023 的内容要求，申请人应当对机型训练规范的编制有明确的编制规范和管理、分发程序。

如申请的型号不止一个，应确定这些型号之间的差异等级，通过 GDR（即 FAA 和 EASA 的“DR”或“ODR”）和 MDR 明确所需的差异训练要求，并明确在“型别等级训练规范”中每一型号（Model）的训练规范，和相互之间的差异训练规范。

按照支持文件清单的要求逐项确认 PQS 支持文件的有效性。通过支持文件获取申请人关于 PQS 的管理体系的相关信息，不明确的内容应列入评审问题提纲，在现场评审会议澄清。

注：GDR 为 CAAC 使用术语，对应的其他局方术语为“DR”，历史文件中有使用“ODR”的情况。

5. 维修人员资格规范（MPQS）初始评审

MPQS 评审主要目标是确定机型签注规范和相应的“机型维修培训规范（MTS）”。

目前 CAAC 关于维修培训的评审政策与其他局方要求不同。对于进口航空器的 MPQS 评审可以参照 3.5.2 相关内容。具体评审标准可以参考 AC-66-008《维修人员机型

资格规范评审及评审结论的应用》。注意识别拟引进国内运行的具体型号或构型。

申请人建议的机型维修培训规范应符合 AC-66-008 的内容要求，申请人应当对机型训练规范的编制有明确的编制规范和管理、分发程序。

按照支持文件清单的要求逐项确认 MPQS 支持文件的有效性。通过支持文件获取申请人关于 MPQS 的管理体系的相关信息，不明确的内容应列入评审问题提纲，在现场评审会议澄清，明确关于机型维修培训的相关情况，明确 MTS 的管理程序，包括 MTS 文件的制订方法、分发方式等。

咨询通告 AC-66-008 附录包含了机型维修培训规范（MTS）的文件样例，提供了文件必需的框架和内容要求。

进口航空器 MPQS 的结论，包括“机型签署代码”和“机型维修培训规范”一般通过航空器评审报告发布，具体的 MTS 文件由厂家向用户发布或用户直接向厂家获取。

6. 主最低设备清单（MMEL）初始评审

MMEL 评审主要目标是认可出口国批准的 MMEL。

注意识别拟引进国内运行的型号及构型状态，识别 MMEL 的适用情况。

按照支持文件清单确认 MMEL 的制订情况和当地局方批准情况。

7. 计划维修要求（SMR）初始评审

SMR 评审主要目标是认可出口国民航局批准的 SMR 文件，注意识别拟引进国内运行的型号，确认 SMR 文件的适用性。

各国的“计划维修要求（SMR）”文件基本采用统一的国际标准（MSG-3）编制，越来越多的航空器制造厂家开始应用 MSG-3 标准制订计划维修任务。

按照支持文件清单逐项确认 SMR 编制的情况，包括编制计划、编制标准或程序（典型的是“政策和程序手册（PPH）”）、MSG-3 的分析样例（系统、结构、区域、L/Hirf 各类都需要）、讨论过程记录（如工作组会议纪要）、本地局方批准的“计划维修要求”文件，并通过查阅厂家与局方联络信函（电子邮件）和会议纪要了解编制相关情况和重要问题的处置情况。

对于没有应用 MSG-3 开展计划维修任务分析的型号，需要厂家说明任务制订的逻辑和流程，并提供相应的管理程序和记录文件说明实际情况。

文件评审不明确的内容和事项应列入评审问题提纲，在现场评审会议澄清。

会议纪要中概括说明通过厂家介绍和提供支持文件获取的信息，总结存在的问题，

按需提出行动项。

8. 运行和持续适航文件（OCAI）初始评审

OCAI 评审主要目标是确定适用的运行和持续适航文件。

评审主要确认可用的运行和持续适航文件的种类。注意识别拟引进国内运行的型号，确定各种 OCAI 的适用情况。

申请人的 OCAI 文件应符合 AC-91-011 和 AC-91-024 的内容要求，申请人应当有明确的编制规范和管理、分发程序，保证 OCAI 的持续有效。如果申请人没有 OCAI 相关支持文件，应要求申请人说明解释关于 OCAI 编制的相关情况，包括 ICA 的批准情况，并按 CAAC 要求编制 OCAI 的管理程序说明申请人的运行和持续适航文件的编制流程、管理和分发程序。

按照支持文件清单的要求逐项确认 OCAI 支持文件的有效性。通过支持文件获取申请人关于运行文件和持续适航文件（技术出版物）的管理体系的相关信息，不明确的内容应列入评审问题提纲，在现场评审会议澄清。

9. 其他评审项的初始评审

按申请开展其他项的评审工作，可能的项目包括 EFB、HUD、EFVS、应急撤离演示等。

10. 现场评审会议

现场评审会议，应按照事先确定的议程，按照评审准备确定的分工，逐项由申请人说明情况，通过评审准备确定的问题提纲质询确认获取相应的回复。对于现场无法获得解决的问题应明确行动项并记入会议纪要跟踪反馈。

评审会议遇有不明确的情况，组长应组织内部讨论，先明确问题方向、统一评审意见再与申请人讨论。

- (1) 讨论完善航空器评审报告的“Operational information related to Aircraft Type Design”（Section 1）和“OEM Product Support Information”（Section 8）。
- (2) 讨论完善评审支持文件，确认支持文件清单
- (3) 评审会议纪要
- (4) 遗留问题（行动项目 AI）

会议结束前，组长应检查确认问题提纲的各项议题已经获得答复，航空器评审报告所需的内容要素已经有可用依据，然后与申请人讨论确定评审会议纪要的内容，达成共

识，确定行动项的反馈时限。同时应完成支持文件清单，明确申请人是否已经提供各项支持文件。

11. 评审工作记录

评审结束后，应由评审组长组织会议，对评审活动进行总结，回顾“评审工作记录”，说明各项评审结论的依据，主要说明申请人的支持文件对于做出评审结论的支持情况，如支持文件是否完全符合航空器评审的预设要求，或文件的等效情况，厂家所在国的评审情况、结论形式，评审组对于做出各项结论的关键问题的考虑等。确保上述内容都已记录留存。

“评审工作记录”应包括评审会议后直到评审结论确定之间的行动项目（AI）反馈情况。上述总结主要用于辅助后续的持续评审，文字简洁内容记录清楚即可。

“[评审工作记录](#)”的格式模板参见附录。

12. 航空器评审报告（AER）和结论输出

评审组应完成航空器评审报告建议稿，提交飞行标准司航空器评审处批准。评审处负责航空器评审报告的报批和发布，并发送至维修处和通用航空标准处，以更新驾驶员型别等级清单和维修机型培训规范清单。

13. 文件存档

评审结束后，评审组长负责检查确认所有评审文件在航空器评审工作平台存档，所有纸质文件需要扫描存档。系统管理员按照支持文件清单检查确认文件存档情况。进口航空器评审的存档范围应包括：

- a. 往来电子邮件记录
- b. 支持文件归档及目录
- c. 会议纪要和行动项目反馈
- d. 评审报告 AER

文件存档的要求参见 [3.2.6 第 2 项](#)。

4.3.2 进口航空器的持续评审流程

进口航空器的持续评审，主要指对非衍生型号的设计更改造成的构型变化开展评审。对于新增的衍生型号，按照初始评审规则开展相应评审工作。

按照申请内容的复杂情况，评审组可以与厂家商定采用现场评审或文件评审的形式。

但至少需要视频会议的形式确定评审结论。

厂家通常也会结合衍生型号的评审申请一并提出设计更改的评审申请。相应的评审工作可以衍生型号的评审合并开展。

1. 持续评审的启动

按照 AC-91-013 的内容，持续评审通常由设计更改启动，申请人首先评估设计更改的影响，如影响航空器评审的结论需要修订航空器评审报告（AER），需要按照 AC-91-013 附录 5 提供的样例，填写“设计更改评估单（Design Change Review for CAAC AEG Evaluation）”，并联系 AEG 启动评审事宜。

2. 持续评审的准备

开展评审活动，特别是需要前往申请人所在地现场评审之前，必须完成评审准备工作。

- (1) 识别申请设计更改的构型情况。申请人应提供构型定义文件，或构型说明文件，明确解释说明构型变化或设计更改的具体情况，应注意识别型号差异和可能的商用名称的具体含义等。相关信息记录在航空器评审报告的前言部分。
- (2) 确定评审项和评审标准。根据申请人的“设计更改评估单”，确定本次评审的评审项，确定每一评审项的评审目标，并确定适用的评审标准。对于评审标准不明确的情况，需要组织评审组讨论，涉及政策偏离的需要请示飞行标准司，并按需完成“评审问题纪要”（针对无法开展对比评审的型号）。
- (3) 收集支持文件。与申请人联络，要求按照文件清单“Checklist of Supporting Documents for CAAC AEG Evaluation”提供评审支持文件。协助申请人理解支持文件的类别和要求，获取合适的支持文件。

“Checklist of Supporting Documents for CAAC AEG Evaluation”的格式模板参见 AC-91-013。

(4) 评审准备会议。

评审组长负责召集评审准备会议，讨论明确评审项的具体要求内容（Topic）、评审分工、适用的评审标准、各评审项目的问题提纲或评审问题清单、准备现场评审会议纪要的框架提纲、准备修订航空器评审报告（AER）的框架提纲，以及评审日程安排、支持文件要求等准备工作。

评审准备工作主要目的是避免现场评审会议讨论过程发散，要保持关注关键问题，

并获得申请人的正式答复。评审组长可按照讨论情况按需增加评审准备会议的次数。

“[航空器评审报告](#)”英文版样例参见 AC-91-13, “[评审会议纪要](#)”英文版的格式模板参见附录。

3. 确定评审计划 (agenda)

评审组长与申请人协商确定现场评审或文件评审的工作计划, 完成评审日程文件 (CAAC AEG Evaluation Schedule)。

“[CAAC AEG Evaluation Schedule](#)”的格式模板参见 AC-91-013。

4. 驾驶员资格规范 (PQS) 持续评审

PQS 持续评审主要任务是确定设计更改对驾驶员“型别等级训练规范”的影响和修订。

(1) 型别等级的影响

确定型别等级应以出口国的评审结论为依据, 如 FAA 的 FSBR 和 EASA 的 OSD-FCD 文件。

对于设计更改没有产生新增型号的情况, 需要通过 GDR 明确具体差异。

对于虽未产生新增型号 (指 TCDS 没有新增 Model), 但增加了新的商用名称 (Commercial Designation), 还应当考虑是否需要按照新增 Model 的情况处理, 或采用注释的方法说明 MDR 和 GDR 的相关情况。

注: 如果新增的商用名称没有在 TCDS 或其他的设计定义文件中指明, 需要与申请人书面确认, 记入会议纪要。

注: GDR 为 CAAC 使用术语, 对应的其他局方术语为“DR”, 历史文件中有使用“ODR”的情况。

(2) “型别等级训练规范”的影响

申请人建议的机型训练规范应符合 AC-61-023 的内容要求, 申请人应当对机型训练规范的编制有明确的编制规范和管理、分发程序。

对于设计更改, 通常应提供 GDR 分析, 并明确相应的补充训练要求。

(3) 支持文件

按照支持文件清单的要求逐项确认 PQS 评审支持文件的有效性。通过支持文件获取申请人关于驾驶员资格规范管理体系的相关信息, 不明确的内容应列入评审问题提纲, 在现场评审会议澄清。

5. 维修人员资格规范（MPQS）持续评审

MPQS 持续评审主要是确定新增衍生型号或设计更改对“机型签注规范”和“机型维修培训规范（MTS）”的影响。

对于新增衍生型号，按厂家申请评审增加的差异培训要求或全新型号的培训要求。

对于设计更改，评审厂家提交的差异分析报告，确定所需的补充培训要求，以及明确补充培训所需等级（自学或授课培训），明确是否需由批准的 147 培训机构开展补充培训。

6. 主最低设备清单（MMEL）持续评审

MMEL 持续评审主要是确定新增衍生型号或设计更改对已批准 MMEL 的影响。

无论新增衍生型号或设计更改，按照厂家说明和支持文件，评审确认 MMEL 项目分析报告的情况，确定 MMEL 的有效版次及其对评审构型的适用性，按需抽查过程记录。

7. 计划维修要求（SMR）持续评审

SMR 持续评审主要是确定新增衍生型号或设计更改对已认可 SMR 文件的影响。

无论新增衍生型号或设计更改，按照支持文件清单确认构型变化的 MSG-3 分析情况，抽查分析报告、会议纪要等过程记录文件，确认 SMR 的有效版次及其对评审构型的适用性。

8. 运行和持续适航文件（OCAI）持续评审

OCAI 持续评审主要是确定新增衍生型号或设计更改相应的文件变化情况。

按照厂家说明和支持文件清单，检查和确认各项运行文件和持续适航文件的变化情况，确认有效版次及其对评审构型的适用性。

运行文件和持续适航文件的相应变化情况应记录在 AER 的清单中。

9. 其他评审项的持续评审

按申请开展。

10. 现场评审会议

- (1) 评审会议纪要
- (2) 支持文件清单
- (3) 遗留问题（行动项目 AI）

11. 持续评审总结

评审结束后，应由评审组长组织会议，对评审活动进行总结，说明各评审项目给出结论所依据的文件评价，主要说明厂家提交文件对于支持做出评审结论的情况。如支持文件是否完全符合航空器评审的预设要求，或文件的等效情况，厂家所在国的评审情况、结论形式，以及评审组的考虑。

评审总结以评审工作记录的形式存档。应包括评审会议后直到评审结论确定之间的行动项目（AI）反馈情况。上述总结主要用于辅助后续的持续评审，内容记录清楚即可。

“[评审工作记录](#)”的格式模板参见附录。

12. 文件存档

评审结束后，评审组长负责检查确认所有评审文件在航空器评审工作平台存档，所有纸质文件需要扫描存档。系统管理员按照支持文件清单检查确认文件存档情况。进口航空器评审的存档范围应包括：

- e. 往来电子邮件记录
- f. 支持文件归档及目录
- g. 会议纪要和行动项目反馈
- h. 评审报告 AER

文件存档的要求参见 [3.2.6 第 2 项](#)。

4.3.3 进口航空器的评审结论

各型号进口航空器评审报告（AER）包含了全部的评审结论，并在 AEG 网站正式发布。评审结论涉及的对比评审局方的文件通常相应局方会在官方网站发布，制造厂家的文件通常由制造厂家提供，AER 提供相应的获取信息。

持续评审后应按需修订 AER、信息通告 IB-FS-AEG-002 文件及 AEG 网站发布的机型维修培训规范清单。

4.4 无双边协议的进口航空器评审程序

无双边协议的进口航空器基本按照国产航空器评审流程开展全面评审，具体事项需要与申请人沟通确定。

4.5 进口航空器的持续评审与技术委员会

为提高进口各型号航空器运行中反馈问题的解决效率，AEG 推动国内各型号进口航空器的客户组织成立 FTC 和 MTC，集中讨论反馈的技术问题，并积极与厂家商讨解决措施。目前已经成立了波音宽体、窄体和空客宽体、窄体共四个机队的技术委员会。

进口航空器的 MTC 结合各机队的可靠性管理，针对客户提出的突出问题和可靠性影响大的问题，交流经验，与厂家商讨解决措施，

进口航空器的飞行技术委员会（FTC）集中讨论各客户机队关注问题的解决，并开展技术交流，与厂家商讨设计优化和程序优化，推进问题的处理和改善。

技术委员会使用问题控制清单持续管控反馈的技术问题。

第5章 航空器评审管理信息系统（AEG-MIS）

为了按照项目原则组织和管理航空器评审工作的各项活动，保存和记录评审过程文件、支持文件和评审结论，航空器评审使用基于互联网的“航空器评审管理信息系统”（AEG-MIS）作为的工作平台。

同时，AEG-MIS 系统还与其他相关系统进行关联，如飞行标准监管系统（FSOP），实现航空器评审的各项功能。

AEG-MIS 系统中的型号评审信息数据不公开，仅供航空器评审专职人员登录使用。

AEG-MIS 系统的行业支持信息，如各型号技术委员会和直升机安全组发布的相关通告等内容向行业公开。

5.1 型号项目管理的可视化展现

AEG-MIS 系统主要通过评审工作流程的可视化、评审状态信息数据的可视化、型号评审数据库来展现国内外各型号航空器评审的进展情况和结论情况。

各型号航空器评审的全部工作流程都需要通过 AEG-MIS 系统进行记录和管理。

AEG-MIS 系统提供各型号的基本信息和航空器评审信息数据，包括关联的厂家信息、型号合格审定信息、安装的发动机相关信息、历次 AEG 评审信息、各项评审结论及航空器评审报告等，并提供查询和下载功能。

上述基础信息和结论信息通过 FSOP 系统同步发布，但不提供除 AER 和批准函件之外的结论文件下载。

AEG-MIS 系统提供动态展示各型号项目的评审状态情况，并且可以通过系统生成的评审工作记录了解工作进程的详细情况。

5.2 评审过程和文档的全记录

AEG-MIS 系统可实现各型号评审文档的互联网上传、存储、分类、搜索查询等功能。

AEG-MIS 系统通过系统角色安排实现任务的创建和分配。

各型号评审工作中，相关责任人应当随工作进程及时上传各种文档，包括评审过程中的电子邮件副本，并对评审进程进行必须的说明和记录，如收到申请人文件的时间、

评审文件的简介或必需的说明，评审关键问题的解释和处理说明等，以确保 AEG-MIS 系统实现自动生成评审工作记录。

上传的文档尽量不改变原始标题，但应当及时进行标注，通过使用系统给定的**文档分类标签**，如“ICA”“FSB 报告”“TNA 分析样例”等等，对上传的文档进行分类，以实现系统的文档查询功能。同一文档可以赋予多个分类标签。

如**文档分类标签**也不能完整说明相关情况，需要给出必需的文档注释或说明。

5.3 与其他系统的对接

AEG 作为飞行标准的一部分，为飞行标准的其他监管工作提供必需的基础和前提。AEG 的各项评审结论以及各型号航空器的基础信息同步在 FSOP 系统（智慧监管）发布，向公众提供相关信息数据。

AEG-MIS 系统为运行合格审定提供航空器型号和构型的基础信息数据。

AEG-MIS 系统为维修执照系统提供航空器型号和构型的基础信息数据、维修人员执照的签署代码和相应的机型维修培训规范文件的信息。

AEG-MIS 系统为飞行执照管理提供驾驶员型别等级和对应的型别等级训练规范信息数据，以及航空器型号和构型的基础信息数据。

AEG 为维修调查和 SDR 系统提供与厂家的联络沟通渠道。

5.4 评审相关的行业支持平台

5.4.1 “技术委员会”的需求

AEG 作为进口各型号机队飞行技术委员会（FTC）和维修技术委员会（MTC）的秘书单位，通过 AEG-MIS 系统为技术委员会提供相关服务，包括委员会工作文档的存档记录、相关技术通告的存档和发布等。

国产型号的技术委员会由各厂家负责提供支持。

5.4.2 直升机安全组（CHST）需求

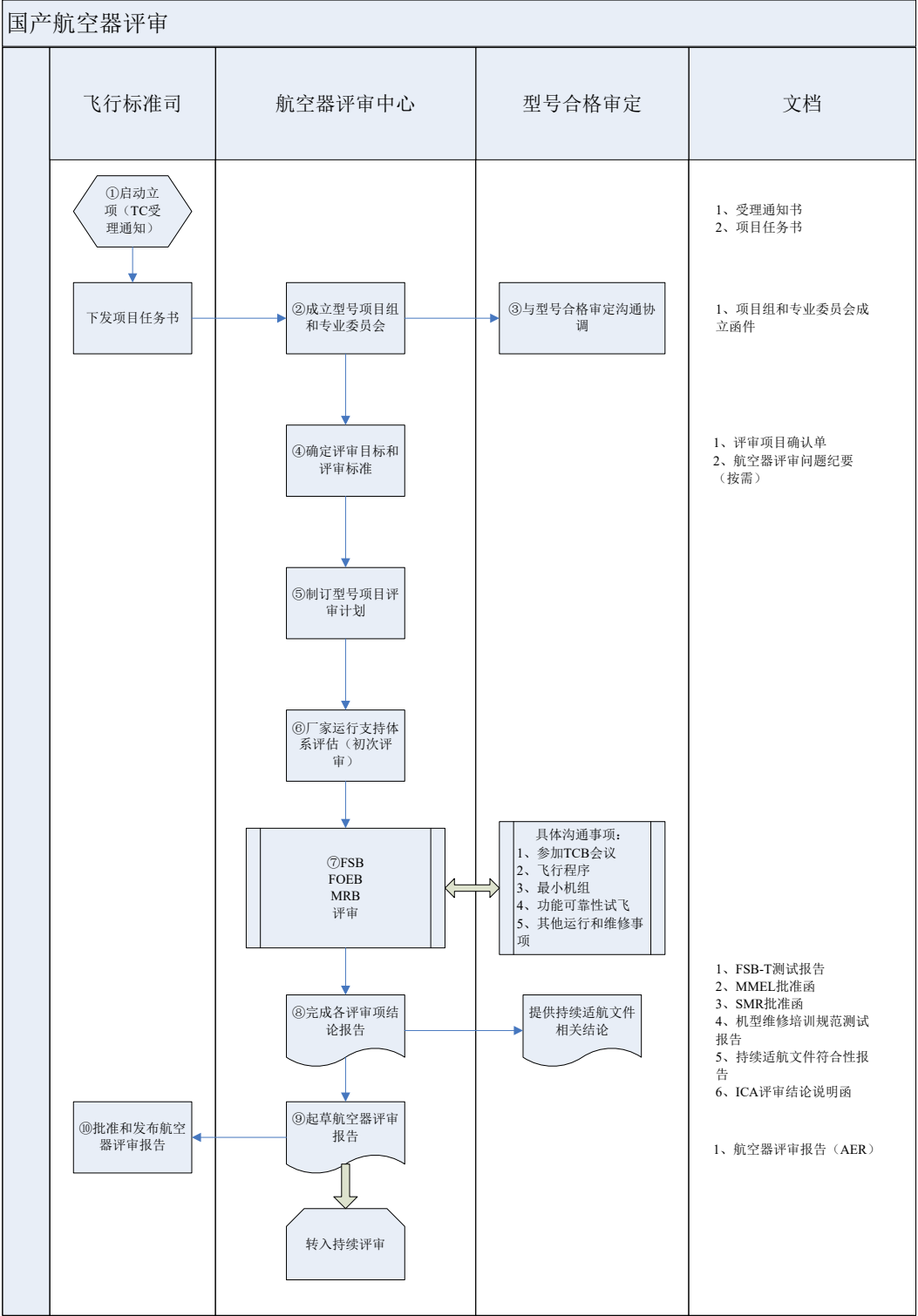
AEG 作为**直升机安全组**的秘书单位，通过 AEG-MIS 系统为 CHST 提供相关服务，包括委员会工作文档的存档记录、相关技术通告的存档和发布等，以实现信息共享和交流。

5.4.3 中国维修大纲工业方指导组（CMPIG）需求

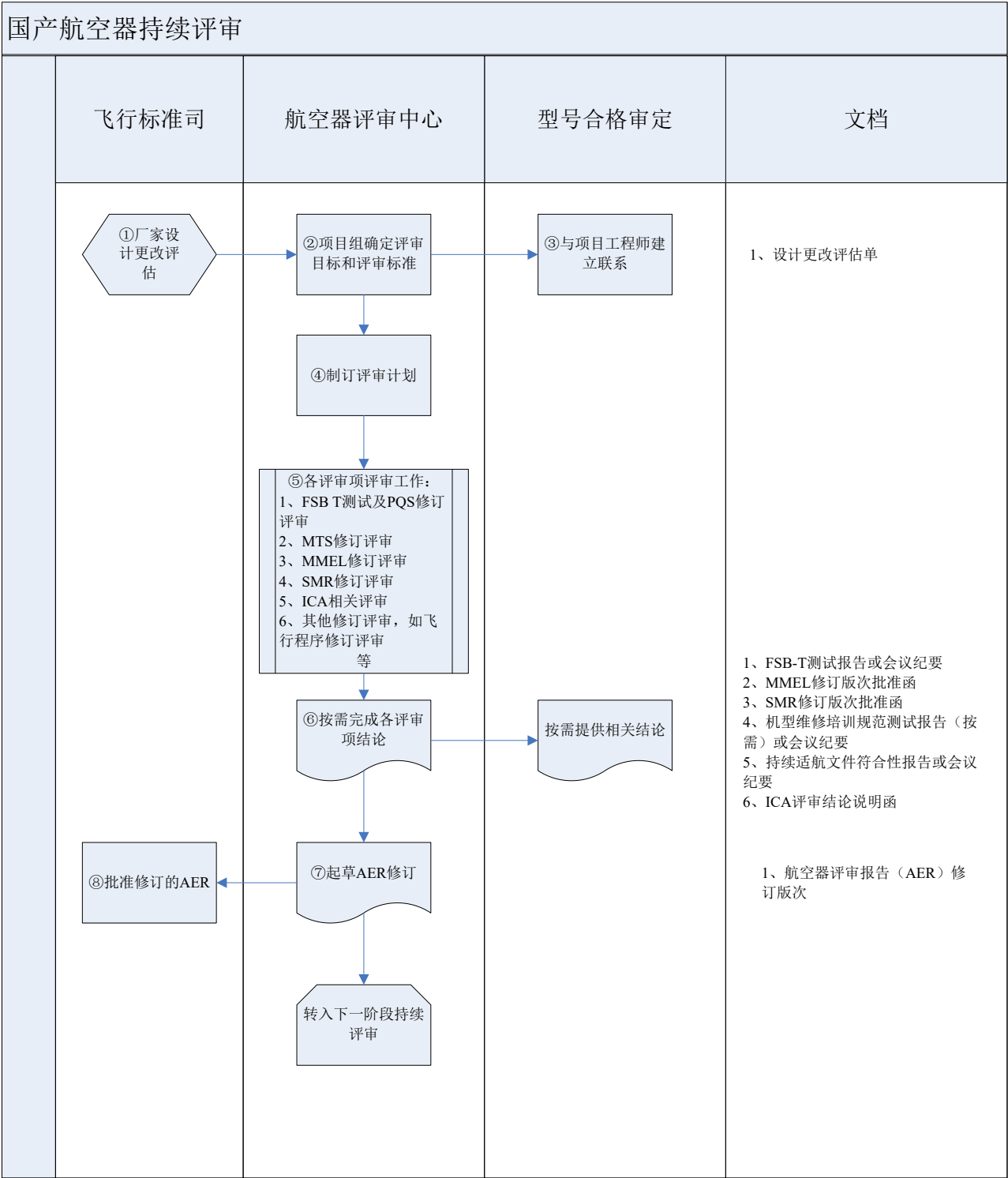
AEG 作为 CMPIG 的秘书单位，通过 AEG-MIS 系统为 CMPIG 提供相关服务，包括工作组各种文档的记录存档、相关技术通告的存档和发布等，以实现信息共享和交流。

附录 A. 工作流程图

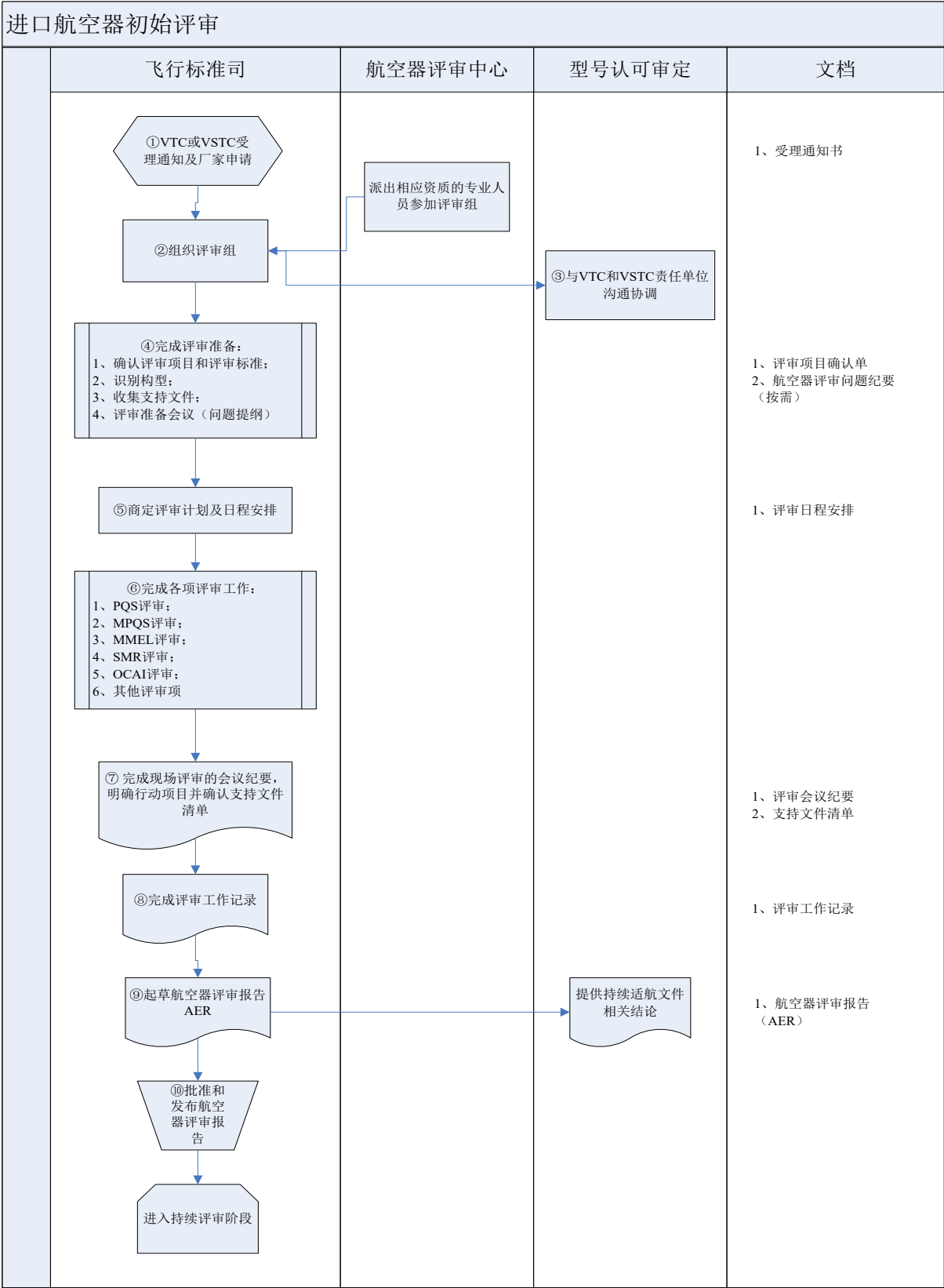
A.1 国产航空器的初始评审流程



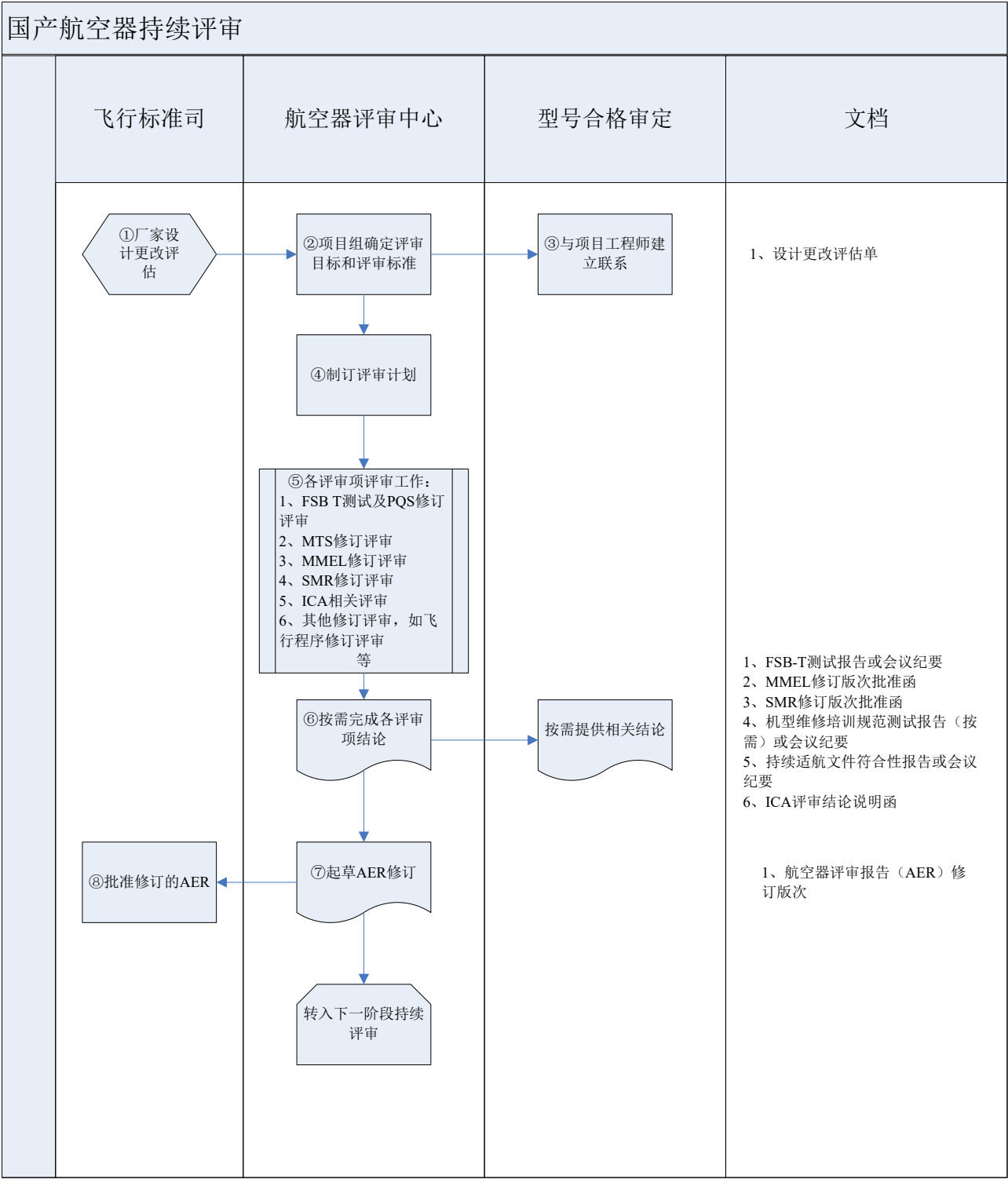
A.2 国产航空器的持续评审流程



A.3 进口航空器初始评审流程



A.4 进口航空器持续评审流程



附录 B. 工作文档和表格的模板样例

B.1 模板-飞行标准司函件



中国民用航空局 飞行标准司

Flight Standards Department
Civil Aviation Administration of China

中国北京东四西大街 155 号
邮政编码: 100710

155 Dong Si Street, West
Beijing, P.R. China, 100710

CAAC AEG-N-20xx-xx

Month day, year

Dear Mr. xxx,

.....

1.;

2.;

3.;

.....

Director of General
Flight Standards Department
Civil Aviation Administration of China

Page 1 of 1

B.2 模板-评审中心函件

航空器评审中心 Aircraft Evaluation Center 中国北京松香湖大街 7 号 邮政编码: 101399	 CAST China Academy of Civil Aviation Science and Technology 7 Song Xiang Hu Street Beijing, P.R. China, 101399
XX XX 20XX	
关于 XXXX 工作的函	
XXXX 公司:	
航空器评审中心 20XX 年 X 月 XX 日	

B.3 模板-会议纪要



[会议名称或主题]会

会议纪要

编号: [主题]-[型号, 如涉及]-[年份]-[顺序号]

1. 会议时间:
[xxxx]年[xx]月[xx]日(星期x)
2. 会议地点:
[xxxxx]
3. 参加人员:
[xxx]
4. 会议议题
本次会议的议题包括:
 - (1)
 - (2)
 - (3)
 - (4)
 - (5)
5. 会议讨论和结论
议题 1:
 - (1)。
 - (2)。议题 2:
 - (1)。
 - (2)。议题 3:
 - (1)。
 - (2)。
6. 其他说明
.....。
7. 会议文件清单
8. 行动项目

B.4 模板-会议议程



[主题名称]会[会议编号 20XX-XXX]
议程

1. 会议时间：
[20xx 年 xx 月 xx 日（星期 x）]
2. 会议地点：
[xxxx]
3. 议程安排

计划时间	议题内容	责任人
9: 00		xxx
10: 00		xxx
13: 00		xxx

B.5 模板-问题解释



AEG 问题解释

编号: [EL]-[FSB, FOEB, MRE]-[顺序号]

1. 主题:

[问题简述]

2. 背景说明:

[说明问题产生的背景][参见政策协调委员会会议纪要编号]

3. 解释内容:

[说明关于问题的具体解释]

4. 其他说明

5. 参考文件

B.6 样例-letter of confirmation to NAA(VA) MRB Participation

 中国民用航空局 飞行标准司 Flight Standards Department Civil Aviation Administration of China 中国北京东西大街 155 号 邮政编码: 100710 155 Dong Si Street, West Beijing, P.R. China, 100710 CAAC AEG-H-20xx-xx Month day, year Letter of Confirmation to xxx MRB Participation To: Mr/Ms. name, type, VA, MRB Chairperson Cc: name, Director General, Flight Standards Department of CAAC name, C919 ISC Chairperson name, C919 ISC Co-Chairperson Subject: type/model Aircraft MRB evaluation activity Dear Mr/Ms. name: Per CAAC AEG Handbook, I would like to offer this letter of confirmation regarding the type/model Aircraft MRB evaluation activity. We CAAC MRB would like to define our requirements in accordance with our guidelines and as per the process agreed by DMPS, which outlines the process for multi-authorities approval. This confirmation letter outlines our working relationship with VA MRB. VA MRB will perform the following functions regarding the type/model Aircraft MRB evaluation activities: 1. Participate in the development and acceptance of the PPH. Any VA regulatory differences will be defined in an appendix to the PPH. 2. VA will coordinate all requested PPH changes through the CAAC MRB Chairperson. 3. Participate in WG activities, inform the CAAC MRB representative assigned to WG of any regulatory or technical differences. The CAAC MRB representative will solicit regulatory concurrence. In addition, any regulatory differences between CAAC and VA at the completion of the MRB process shall be documented in a separate SMR appendix/section. 4. The CAAC representative will ensure the conversation or debate over an issue ends in a timely fashion to ensure the completion of WG activities in an appropriate timeframe. 5. Attend ISC meetings, by invitation from the ISC Chairperson released through TCH, in coordination with the CAAC MRB Chairperson. 6. Notify the ISC Chairperson, via the CAAC MRB Chairperson, of any regulatory differences before compiling the SMR proposal. Page 1 of 1	After agreement has been reached on the content of the SMR, the CAAC MRB Chairperson shall coordinate with VA MRB to agree the approval date. Excepted in unique circumstances and in order not to delay the approval, no Approval letter shall be provided to COMAC until both authorities are ready to give their approval. Sincerely, (待签名) Print Name Type/model Aircraft CAAC MRB Chairperson Page 2 of 1
--	---

B.7 样例-评审组及专业委员会组成通知函件

中国民用航空局飞行标准司

FSD-AEG-202x-00x

关于成立 xxx 型飞机/直升机航空器评审项目组及专业委员会的通知

航空器评审中心：

为顺利开展 xxx 型飞机/直升机航空器评审（AEG）工作，基于航空器评审中心的建议，现决定成立 xxx 型飞机/直升机航空器评审项目组和专业委员会，具体如下：

项目组：

姓名	单位	联系方式
组长：		
	航空器评审中心	电话： 邮箱：
成员：		
	航空器评审中心	电话： 邮箱：

飞行标准委员会（FSB）：

姓名	单位	联系方式
主席：		
	航空器评审中心	电话： 邮箱：
成员：		
	xxx 监督局	电话： 邮箱：
	特聘	电话： 邮箱：

飞行运行评审委员会（FOEB）：

FSD-AEG-2024-001

姓名	单位	联系方式
主席：		
	航空器评审中心	电话： 邮箱：
成员：		
	航空器评审中心	电话： 邮箱：
	xxx 监督局	电话： 邮箱：
	特聘	电话： 邮箱：

维修审查委员会（MRB）

姓名	单位	联系方式
主席：		
	航空器评审中心	电话： 邮箱：
成员：		
	航空器评审中心	电话： 邮箱：
	特聘	电话： 邮箱：
	特聘	电话： 邮箱：

请航空器评审中心转发本通知至型号申请人，以便于后续航空器评审工作的顺利开展。

此致

飞行标准司
202x 年 xx 月 xx 日

B.8 模板-评审问题清单

序号 /No.	主题 /Related subject	问题说明/Description	类别 GR/DR
1.	设计说明		GR
2.	设计说明		GR
3.	设计说明		
4.	All		GR
5.	All		GR
6.	All		GR
7.	All		GR
8.	All		GR
9.			GR
10.	ATA28		DR
11.	ATA22		DR
12.	ATA23		DR
13.	ATA23-51		DR
14.	ATA23-51		DR
15.			DR
16.			

B.9 样例-xxx 飞机型别等级授权书（LOA）



中国民用航空局飞行标准司
Flight Standards Department
Civil Aviation Administration of China

中国北京东四西大街 155 号
邮政编码: 100710

155 Dong Si Street, West
Beijing, P.R. China, 100710

CAAC AEG-N-2022-04

驾驶员型别等级授权函（LOA）

本授权函根据 CCAR-61.27 (b) 颁发，目的是为全新型号航空器在正式发布航空器评审报告之前，对参加型别等级训练规范测试并获得资质人员进行授权。

授权：

本授权函证明下述人员已按照 CCAR-61 部的要求成功通过了 [type/model](#) 型航空器型别等级实践考试，具备了作为该型别航空器机长的资质：

姓名	执照号	所属单位

限制：

本授权函可替代 [type/model](#) 型航空器型别等级签注，但必须与航线运输驾驶员执照、体检合格证同时使用，并且不得按照本授权函实施载客、载货或其他取酬运行。

有效期：

本授权函自颁发之日起 60 天内有效，并且可在 [type/model](#) 型航空器评审报告正式发布后直接向飞行标准主管部门申请 [type/model](#) 型航空器型别等级签注。

[type/model](#) 飞机飞行标准化委员会主席
20xx 年 xx 月 xx 日

Page 1 of 1

B.10 模板-FSB T 测试报告



中国民用航空局 (CAAC)

航空器评审组 (AEG)

飞行标准化委员会 (FSB)

T5 测试报告

Type/model 机型

20xx 年 xx 月 xx 日

B.11 模板-机型维修培训规范评估报告



中国民用航空局 (CAAC)

航空器评审组 (AEG)

维修评审委员会 (MRB)

机型维修培训规范评估报告

评估型号:

202x 年 xx 月 xx 日

B.12 模板-航空器评审报告



中国民用航空局

航空器评审组 (AEG)

航空器评审报告

型号: type/model

AER.xxx 首次发布/第 x 次修订 日期: 20xx 年 xx 月 xx 日

航空器制造厂家: ABC 公司

B.13 模板-评审工作记录



中国民用航空局

航空器评审组(AEG)

Type/model 系列

2024: Model a

2023: Model b

评审工作记录

20xx 年 xx 月 xx 日更新

B.14 计划维修要求文件（SMR）批准函（CAAC-AEG Form 02）



中国民用航空局
Civil Aviation Administration of China (CAAC)

计划维修要求批准
Approval of Scheduled Maintenance Requirements

航空器型号 Aircraft Type	[航空器型号 Model]	
文件编号 Document Reference	[Doc. : XXXX]	
版次 Revisions	[版次 : xx/xxxx 年 xx 月 xx 日] [Rev. No. : xx/Month. day, year]	
批准声明 Statement for Approval 上述文件已经通过中国民用航空局的维修审查委员会(MRB)评审, 现予以批准。 Hereby approved the above mentioned document, which has been evaluated by CAAC Maintenance Review Board (MRB).		
维修审查委员会主席: MRB Chair: [姓名打印] [姓名拼音]	签名: Signature : [签名手写]	批准日期: Date of Approval: [xxxx 年 xx 月 xx 日] [Month, day, year]

抄送/Copy to: (按型号需要, 以下示例)

- 欧盟航空安全局[Model]飞机维修审查委员会主席
MRB Chair for [Model] of Europe Union Aviation Safety Agency (EASA)
- [Model]维修审查委员会香港特别行政区民航处成员
[Model] MRB member from Hong Kong Civil Aviation Division (HKCAD)
- [Model]维修审查委员会澳门民航局成员
[Model] MRB member from Civil Aviation Authority Macao (AACM)

CAAC-AEG Form 02

B.15 政策和程序手册（PPH）认可函（CAAC-AEG Form 03）



中国民用航空局
Civil Aviation Administration of China (CAAC)

政策和程序手册（PPH）认可函
Acceptance of Policy and Procedure Handbook

航空器型号 Aircraft Type	[航空器型号 Model]	
文件名称 Document Reference	xxx 飞机计划维修要求制定政策和程序手册（PPH） xxx SMR Development Policy and Procedures Handbook (PPH)	
文件编号 Document Reference	[Doc.No.: xxxxxxxx]	
版次/日期 Revisions/Issu Date	[版次：xx/xxxx 年 xx 月 xx 日] [Rev. No.: xx/Month. day, year]	
认可声明 Statement of Acceptance 中国民用航空局 xxx 型飞机维修审查委员会 (MRB) 主席认可上述文件，该文件可用于 xxx 型飞机计划维修要求文件的制定。 The CAAC XXX MRB chair hereby accepts the above mentioned document, for use in the XXX SMR developing process.		
维修审查委员会主席： MRB Chair: [姓名打印] [姓名拼音]	签名： Signature: [签名手写]	批准日期： Date of Approval: [xxxx 年 xx 月 xx 日] [Month, day, year]

抄送/Copy to: (按型号需要，以下示例)

- 欧盟航空安全局[Model]飞机维修审查委员会主席
MRB Chair for [Model] of Europe Union Aviation Safety Agency (EASA)
- [Model]维修审查委员会香港特别行政区民航处成员
[Model] MRB member from Hong Kong Civil Aviation Division (HKCAD)
- [Model]维修审查委员会澳门民航局成员
[Model] MRB member from Civil Aviation Authority Macao (AACM)

CAAC-AEG Form 03

B.16 主最低设备清单（MMEL）批准函（CAAC-AEG Form 04）



中国民用航空局

Civil Aviation Administration of China (CAAC)

主最低设备清单批准

Approval of Master Minimum Equipment List

航空器型号 Aircraft Type	[航空器型号 Model]	
文件编号 Document Reference	[Doc. : XXXX]	
版次/日期 Revisions/Date	[版次: xx/xxxx 年 xx 月 xx 日] [Rev. No. : xx/Month. day, year]	
批准声明 Statement for Aproval 上述文件已经通过中国民用航空局的飞行运行评审委员会(FOEB)评审，现予以批准。 Hereby approved the above document, which has been evaluated by CAAC Flight Operation Evaluation Board (FOEB).		
飞行运行评审委员会主席： FOEB Chair:	签名： Signature :	批准日期： Date of Approval:
[姓名打印] [姓名拼音]	[签名手写]	[xxxx 年 xx 月 xx 日] [Month, day, year]

抄送/Copy to: （按型号需要，以下示例）

- 欧盟航空安全局[Model]项目 OSD Team
[Modle] project OSD Team of Europe Union Aviation Safety Agency (EASA)

- [Modle]飞行运行评审委员会香港特别行政区民航处成员
[Modle] FOEB member from Hong Kong Civil Aviation Division (HKCAD)

- [Modle] 飞行运行评审委员会澳门民航局成员
[Modle] FOEB member from Civil Aviation Authority Macao (AACM)

CAAC-AEG Form 04

附录 C. 进口航空器评审工作文档和表格样例

C.1 Confirmation of CAAC AEG Evaluation Subjects (CAAC-AEG Form 01e)

参见 AC-91-013

C.2 Standard CAAC AEG Evaluation Schedule (CAAC-AEG Form 05e)

参见 AC-91-013

C.3 Checklist of Supporting Documents for CAAC AEG Evaluation (CAAC-AEG Form 06e)

参见 AC-91-013

C.5 CAAC AEG Report

参见 AC-91-013

C.4 Meeting Minutes of CAAC AEG Evaluation for YYY (type/series)

Meeting Minutes of CAAC AEG Evaluation**TCH/OEM type/model**

1. Date: MM DD, YYYY**2. Venue:****3. Participants:**CAAC:TCH/OEM:**4. Discussion and Conclusion:****4.1 General Introduction****4.2 Pilot Qualification Specification****4.3 Maintenance License and Training Specification****4.4 Master Minimum Equipment List (MMEL)****4.5 Scheduled Maintenance Requirements****4.6 Operation Documents****4.7 Instructions for Continued Airworthiness****4.8 Other Evaluation Topic****5. CAAC AER****6 Action Items and Recommendations**Action Item:Recommendation:**7 Attachments:**

1) Agenda of CAAC AEG Evaluation for 737-8

2) Checklist of Supporting Documents for 737-8

Page 1 of 1

附录 D. 参考文件

D.1 局发明电〔2023〕2765 号“关于报送航空产品设计批准受理信息的通知”



局发明电
〔2023〕2765号

D.2 民航发[2014]94 号民航局关于航空器制造厂家建立运行支持体系的指导意见



民航发〔2014〕9
4号-民航局关于航空

D.3 民航发[2018]110-运行支持体系规范和售后服务标准



民航发〔2018〕110
-民航局关于印发《