



# 咨询通告

中国民用航空局

---

文 号：民航规〔2023〕25号

编 号：AC-129-FS-002 R1

下发日期：2023年8月3日

## 外国航空承运人在中国境内的 运行和维修规范

---

## 1. 依据和目的

本咨询通告依据中国民用航空规章第 129 部（CCAR—129 部）制定，目的为申请和持有 CCAR—129 部运行规范的航空运输承运人在中华人民共和国（以下简称中国）境内规范地运行和维修提供指导。

## 2. 适用范围

本咨询通告适用于按照 CCAR—129 部申请在中国境内运行的外国公共航空运输承运人（以下简称承运人），同时适用于参照 CCAR—129 部管理的中华人民共和国香港、澳门特别行政区公共航空运输承运人。

## 3. 废止

自本咨询通告颁发之日起，2006 年 5 月 7 日颁发的 AC—129—002《外国航空承运人在中国境内的维修》废止。

## 4. 说明

CCAR—129 第 129.7 条明确：外国公共航空运输承运人在中华人民共和国境内实施公共航空运输飞行应当遵守下列文件中的相应规定：

(1) CCAR—129 部及按照 CCAR—129 部颁发的运行规范（不超出所在国民用航空管理当局为其颁发的航空运营人合格证和运行规范中所规定的运行条件和限制）；

(2) 《国际民用航空公约》及其附件 1《人员执照的颁发》、附件 6《航空器运行》、附件 8《航空器适航性》的标准条款；

(3) 《中华人民共和国飞行基本规则》和涉及民航管理的规章中对外国民用航空器进行运行管理、安全管理、安全保卫和空中交通管制的相关规定；

(4) 其他相关法律、法规和规章。

CCAR—129 部第 129.43 条进一步明确，除按照第 129.41 条规定的民用航空器和机组应当携带的文件资料外，运行规范持有人的航空人员和其他直接参与运行的人员应当按照运行手册实施运行。对于运行手册，由于各缔约国民航局将《国际民用航空公约》附件 6 的标准转化为本国民用航空规章时称谓有所不同，CCAR—129 部所要求的运行手册实际既包括附件 6 中附录 2 所述的运行手册，也包括第 11 章所述的维修控制手册、维修大纲以及第 6 章所述的最低设备清单。

注：本文件中所述“附件 6”均指附件 6 第 I 部分：国际商业航空运输—飞机。

CCAR—129 部的上述要求说明，对于外国航空承运人，其运行审定和监管基本责任是所在国的民航当局。中国民用航空局按照 CCAR—129 部对外国航空承运人运行合格审定和监督检查，主要是基于《国际民用航空公约》及其附件确认能够在我国境内规范运行，以确保运行安全，并不是代替其所在国民航当局的责任。

另外，外国航空承运人在中国境内实施运行就必然涉及到设立的常驻代表机构或者派驻人员，以及使用为其提供服务的单位

或者人员，将涉及到要遵守从事经营活动相关的中国法律、法规和规章。

本文件即是基于上述原则，对外国航空承运人在中国境内运行时需遵守的运行和维修规范提供指导。

特别说明的是，对于运行和安全管理而言，CCAR—129 部第 129.7 条 b (3) 中所述涉及民航规章即 CCAR—91 部，具体主要涉及 A、C、D、H 章部分条款。本文件也结合相关内容给予了说明，但不涉及危险品运输、安全保卫和空中交通管制相关内容，相关要求可参考如下中国民用航空规章及其相关法规文件：

CCAR—276 部：民用航空危险品运输管理规定

CCAR—343 部：公共航空运输企业航空安全保卫规则

CCAR—93TM 部：民用航空空中交通管理规则

## 5. 航空器

### 5.1 基本条件

在中国境内运行的航空器应当为所在国民航局批准运行规范或者等效文件中列入批准清单的航空器，并且能够表明适合涉及的运行种类，具体包括：

#### (1) RVSM 运行

(CCAR 参考：CCAR—91R4 第 91.371 条；ICAO 参考：附件 6 第 7 章)

#### (2) II 类和 III 类运行

(CCAR 参考：CCAR—91R4 第 91.381 条；ICAO 参考：附件 6 第 4.2.8.3 段)

### (3) PBN 运行

(CCAR 参考：CCAR—91R4 第 91.385 条；ICAO 参考：附件 6 第 7.2 段)

### (4) 使用 HUD/EVS 低能见度运行

(CCAR 参考：CCAR—91R4 第 91.387 条；ICAO 参考：附件 6 第 6.24 段)

### (5) EDTO 运行

(ICAO 参考：附件 6 第 4.7 段)

如使用陆上飞机实施延伸跨水运行，应当通过适航审定表明水上迫降的符合性或者水上迫降能够达到等效安全水平。

(CCAR—91 R4 第 91.201 条；ICAO 参考：附件 6 第 6.5 段)

如所运行航空器为湿租，应当符合 CCAR—129 部第 129.11 条的限制。

## 5.2 携带证件和文件

申请飞入中国境内的航空器及在中国境内运行时，应当具有并携带如下经承运人所在国局方批准的电子版或纸张版的有效证件和文件：

### (1) 国籍登记证

国籍登记证一般应当为承运人所在国颁发。如登记国为非承

运人所在国，还应当提供依据国际民航公约 83 分条签订责任转移协议的证明。

(CCAR 参考：CCAR—91 R4 第 91.201 条；ICAO 参考：《公约》第 29 条和 83 分条)

## (2) 适航证

除特许飞行情况外，适航证应当为标准适航证。另外，除依据国际民航公约 83 分条签订责任转移协议的情况外，适航证应当为承运人所在国民航当局颁发。

(CCAR 参考：CCAR—91 R4 第 91.201 条；ICAO 参考：《公约》第 29 条和 83 分条)

## (3) 无线电台执照

无线电台执照应当为承运人所在国民航当局或授权机构颁发。如无线电台执照为非承运人所在国颁发，还应当提供依据国际民航公约 83 分条签订责任转移协议的证明。

(CCAR 参考：CCAR—91 R4 第 91.201 条；ICAO 参考：《公约》第 29 条)

## (4) 飞行手册

飞行手册包括飞行机组操作手册 (FCOM)、快速检查单 (QRH)、外形缺损清单 (CDL)，应当经承运人所在国民航当局批准或认可。

(ICAO 参考：附件 6 第 6.2.3 段)

## (5) 最低设备清单

最低设备清单应当经承运人所在国民航当局批准。最低设备清单可以地面配备形式代替机上携带，但这种情况需配备至所有站点。

(ICAO 参考：附件 6 第 6.1.3 段)

#### (6) 飞行记录本

飞行记录本包括技术记录本（适用于客运和货运飞行）和客舱记录本（仅适用于客运飞行）。

(ICAO 参考：附件 6 第 11.4 段)

#### (7) 航图

航图应能直观表明版本控制。

(ICAO 参考：附件 6 第 6.2.3 段)

### 5.3 仪表和设备

申请飞入中国境内的航空器及在中国境内运行时，应当安装了如下仪表和设备：

#### (1) 基本飞行仪表和设备

基本飞行仪表和设备应当符合仪表飞行规则的要求，并且应当装备有以米为单位显示的高度表或者采取等效措施确保飞行员的使用。

(CCAR 参考：CCAR—91R4 第 91.203 条；ICAO 参考：附件 6 第 6.4—6.10 段)。

#### (2) 应急和救生设备

应急和救生设备包括驾驶舱、客舱、厨房及货舱适用的

设备。

(CCAR 参考：CCAR—91 R4 第 91.205 条；ICAO 参考：附件 6 第 6.2、6.16、6.17 段)。

### (3) 通信、导航和监视设备

通信、导航和监视设备包括在管制空域按仪表飞行规则飞行，以及机型相关的适用设备。

(CCAR 参考：CCAR—91R4 第 91.207 条；ICAO 参考：附件 6 第 7.1—7.3 段)。

### (4) 记录设备

记录设备包括机型相关的飞行数据记录和驾驶舱话音记录设备。

(CCAR 参考：CCAR—91 R4 第 91.209 条；ICAO 参考：附件 6 第 6.3、6.18 段)。

如遇上述仪表和设备不工作的情况，除飞行中按照飞行手册处置外，需符合最低设备清单并按规定完成维修放行后方可起飞。

(CCAR 参考：CCAR—91 R4 第 91.201 条；ICAO 参考：附件 6 第 6.1.3 段)

## 5.4 适航状态

航空器在中国境内运行时，应当符合外形缺损清单或者最低设备清单并按规定完成维修放行的情况外，始终处于适航状态。

(CCAR 参考：CCAR—91 R4 第 91.201 条；ICAO 参考：

附件 6 第 8.1.1 段)

## 6. 飞行机组

承运人的航空器在中国境内飞行时，其飞行机组应当符合如下规定：

(1) 持有有效的飞行人员执照，并能表明具备该航空器的飞行资质，包括对应的类别和型别。如果飞行人员执照颁发民航当局为非承运人所在国，还应当提供所在国予以相应认可的证明。

(ICAO 参考：附件 1 第 1.2 段)。

(2) 通过如下涉及运行种类的训练：

### a. RVSM 运行

(CCAR 参考：CCAR—91 R4 第 91.371 条；ICAO 参考：附件 6 第 7.2.7 段)

### b. II/III 类运行

(CCAR 参考：CCAR—91 R4 第 91.381 条；ICAO 参考：附件 6 第 4.2.8 段)

### c. PBN 类运行

(CCAR 参考：CCAR—91 R4 第 91.385 条；ICAO 参考：附件 6 第 7.2.3 段)

### d. 使用 HUD/EVS 低能见度运行

(CCAR 参考：CCAR—91 R4 第 91.385 条；ICAO 参考：附件 6 第 6.24.2 段)

### e. EDTO 运行。

(ICAO 参考：附件 6 第 4.7.1 段及附录 C)

(3) 熟悉中国境内航路、终端区和进离场运行程序，并且至少有一名值勤飞行机组成员能够用汉语或者英语进行双向无线电通信。

(CCAR 参考：CCAR—91 R4 第 91.711 条；ICAO 参考：附件 6 第 3.1.8 段)

(4) 遵守摄入酒精和药物的限制。

(CCAR 参考：CCAR—91 R4 第 91.111 条；ICAO 参考：附件 1 第 1.2.7 段)

(5) 担任机长人员年龄不得超过 65 周岁。

(ICAO 参考：附件 1 第 2.1.10 段)

## **7. 运行管理**

承运人在中国境内机场运行时，其运行管理应当符合如下要求：

(1) 符合所在国民航局批准运行管理手册的规定，并明确在中国境内机场涉及的签派放行、气象数据、机场数据以及航行信息通告 (NOTAM) 管理规范。

(ICAO 参考：附件 6 第 4.3.3 段和第 10 章)

(2) 基于航班计划和运行机型，配备足够的人员、设施设备和技术资料予以实施运行。

(ICAO 参考：附件 6 第 4.1.1 段)

(3) 签派人员应当持有有效的签派员执照或者按照所在国民

航局的要求经过相关培训，并能表明具备该航空器的签派放行资质。

(ICAO 参考：附件 6 第 10 章和附件 1 第 1.2.2 段)

(4) 签派放行标准应当符合所在国民航局批准运行标准，并且符合中国发布航行信息资料 (AIP) 中明确的机场、跑道最低运行标准。

(ICAO 参考：附件 6 第 4.2.8 段)

(5) 签派放行后，应当在地面保存相关记录及放行签署证明，并能够防止任何人篡改或者损坏。

(ICAO 参考：附件 6 第 4.3.3 段)

上述人员（包括签派员）可以为承运人常驻代表机构派驻或者雇佣人员，也可以为协议服务单位选派的人员，但协议服务单位应当具备在中国境内的经营资格。

注：上述具备经营资格的单位一般指中国境内的企业法人单位，但并非要求单独的资质批准。另外，如承运人欲协议使用其他外国航空承运人在中国境内常驻代表机构的人员（包括派驻或者雇佣）时，该外国航空承运人常驻代表机构工商登记中应明确列明允许提供此类服务。

## **8. 航线维修**

承运人在中国境内机场运行时，其航空器的航线维修应当符合如下要求：

(1) 符合所在国民航局批准或者认可的维修控制手册规定，

并明确在中国境内机场涉及的质量控制、技术支持和记录保存规范。

(ICAO 参考：附件 6 第 8.2、8.1.4、8.7.2 段)

(2) 基于航班计划和运行机型，配备足够的人员、设施设备、工具器材和技术资料予以实施维修。如所在国民航局要求航线维修许可批准，应当表明在中国境内机场的航线维修已经获得批准。

(ICAO 参考：附件 6 第 8.5、8.7.5、8.7.6、8.7.8 段)

(3) 维修放行人员应当持有有效的维修人员执照，并能表明具备该航空器的维修放行资质。如果维修人员执照颁发民航当局为非承运人所在国，还应当提供所在国予以相应认可的证明。

(ICAO 参考：附件 6 第 8.7.6 段和附件 1 第 1.2.2、4.2.2 段)

(4) 维修任务中例行检查项目应当符合所在国民航局批准机型维修方案的要求，并且及时处理检查发现或者机组报告故障、缺陷。如有需推迟维修的故障或者缺陷，维修放行前应当确认符合所在国民航局批准最低设备清单或者外形缺损清单规定的放行标准。

(ICAO 参考：附件 6 第 3.3、6.1.3、11.3 段)

(5) 维修放行后，应当在地面保存维修记录及放行签署证明，并能够防止任何人篡改或者损坏。

(ICAO 参考：附件 6 第 8.4、8.8 段)

上述人员（包括维修放行人员）可以为承运人常驻代表机构派驻、雇佣人员或者跟机维修人员，也可以为协议服务单位选派的人员，但协议服务单位应当具备在中国境内的经营资格。

注：上述具备经营资格的单位一般指中国境内的企业法人单位，但并非要求航线维修许可证。另外，如承运人欲协议使用其他外国航空承运人在中国境内常驻代表机构的人员（包括派驻或者雇佣）时，该外国航空承运人常驻代表机构工商登记中应明确列明允许提供此类服务。

（参考法规：中华人民共和国外国企业常驻代表机构登记管理条例）

## 9. 飞行运行规则

### 9.1 一般规则

承运人的航空器在中国境内飞行时，应符合如下一般规则：

(1) 值勤飞行机组成员应按照不同运行阶段的要求坚守各自岗位并系紧安全带。

（CCAR 参考：CCAR—91 R4 第 91.309 条；ICAO 参考：附件 6 第 4.4.4 段）

(2) 确认航空器上的每位乘员按规定使用安全带、肩带和儿童限制装置。

（CCAR 参考：CCAR—91 R4 第 91.311 条；ICAO 参考：附件 6 第 4.2.12 段）

(3) 遵守航空器规定的性能使用限制。

(CCAR 参考：CCAR—91 R4 第 91.303 条；ICAO 参考：附件 6 第 5 章)

(4) 遵守空中交通管制指令和限制区内的飞行规定。

(CCAR 参考：CCAR—91 R4 第 91.329、331、337、339、341、343、345、377 条；ICAO 参考：附件 6 第 3.1、4.4.7 段)

(5) 按规定开启或者显示灯光，并且在其他航空器附近运行时遵守安全和优先规则。

(CCAR 参考：CCAR—91R4 第 91.313、317、319 条；ICAO 参考：附件 6 附录 1)

## 9.2 起飞前

承运人的航空器在中国境内机场起飞前应符合如下要求：

(1) 明确飞行计划，加注合适的燃油，并获得空中交通管制的许可。

(CCAR 参考：CCAR—91 R4 第 91.357、359、363 条；ICAO 参考：附件 6 第 4.3.3、4.3.6 段)

(2) 做好飞行机组的飞行前准备。

(CCAR 参考：CCAR—91 R4 第 91.305 条；ICAO 参考：附件 6 第 4.3 段)

(3) 遵守机场滑行的规定。

(CCAR 参考：CCAR—91 R4 第 91.305 条；ICAO 参考：附件 6 第 4.2.4 段)

(4) 如在地面结冰条件下运行，应当具备所在民航局批准

或者认可的除冰/防冰大纲，并按规定完成了除冰/防冰和起飞前检查工作。

(ICAO 参考：附件 6 第 4.3.5 段)

### 9.3 终端区

承运人的航空器在中国境内机场终端区的运行应符合如下要求：

(1) 遵守最低安全高度要求。

(CCAR 参考：CCAR—91 R4 第 91.325、327、367 条；  
ICAO 参考：附件 6 第 4.2.7 段)

(2) 遵守起飞和着陆标准要求。

(CCAR 参考：CCAR—91 R4 第 91.365 条；ICAO 参考：  
附件 6 第 4.2.8 段)

(3) 遵守飞行程序要求。

(CCAR 参考：CCAR—91 R4 第 91.327、381 条；ICAO 参  
考：附件 6 第 4.4.8 段)

### 9.4 航路

承运人的航空器在中国境内航路运行应符合如下要求：

(1) 遵守航空器速度要求。

(CCAR 参考：CCAR—91 R4 第 91.323 条；ICAO 参考：  
附件 6 第 3.1 段)

(2) 遵守巡航高度和高度层要求。

(CCAR 参考：CCAR—91R4 第 91.369、371 条；ICAO 参

考：附件 6 第 3.1 段)

(3) 遵守飞行航道要求。

(CCAR 参考：CCAR—91 R4 第 91.373 条；ICAO 参考：  
附件 6 第 3.1 段)

### 9.5 信息报告

承运人的航空器在中国境内运行时，应遵守下述信息报告  
要求：

(1) 向空管部门的报告

在遇到下述情况时，需立即在向空管部门报告：

- a. 遇到没有得到预报的气象条件；
- b. 发生导航、进近或者通信设备故障；
- c. 与飞行安全有关的任何其他紧急情况信息。

(CCAR 参考：CCAR—91 R4 第 91.103、375、379 条；  
ICAO 参考：附件 6 第 3.1 段)

(2) 向飞行标准部门的报告

在发生下述事件后，应尽快向飞行标准部门提交一份详细的  
情况报告：

- a. 被空中交通管制部门给予紧急情况优先权；
- b. 遇到需要立即处置的紧急情况，为保证航空器和人员安全，采取的偏离本文件所述飞行运行规则情况。

(CCAR 参考：CCAR—91 R4 第 91.103、329 条；ICAO 参  
考：附件 6 第 3.1 段)

上述尽快一般指在落地后 24 小时之内，最迟不得超过 48 小时。

注：上述飞行标准部门是指负责承运人运行合格审定的中国民航局各地区管理局，具体可以向其指定的主任运行监察员 (POI) 报告。

## 10. 第七航权的运行

### 10.1 基本要求

承运人在中国境内实施第七航权的运行应当以设立分运营基地的方式实施。分运营基地应当至少具备一架相对固定的航空器实施运行，并建立了能够保障其正常运行的飞行基地和维修基地。

上述固定航空器的国籍登记证应当为承运人所在国颁发。

注：按照中国民航局航班时刻管理制度，建立分运营基地是申请始发航班的关键条件。另外，为避免过于复杂的责任关系，非承运人所在国颁发国籍登记证的航空器不能用于按照第七航权的运行。

### 10.2 飞行基地

承运人为实施第七航权建立的飞行基地应当配备足够的飞行机组，并具备为飞行机组提供排班管理和飞行前准备的必要设施设备、人员和资料。

飞行机组的要求与本文件第 6 段相同，但应当相对固定，报中国民航局备案，并且能够在飞行基地展示要求的证照、训练、

检查和经历记录。

注：飞行机组的相对固定是指常驻或者按一定周期轮换。

飞行基地的运行管理要求与本文件第 7 段相同，但签派人员应当为承运人派驻或者雇佣人员，并且能够在运营基地展示要求的证照、培训和授权记录。

### 10.3 维修基地

承运人为实施第七航权建立的维修基地应当至少具备分运营基地航线维修保障所需的设施设备、人员、工具和器材、技术资料，并建立了必要的生产计划、质量控制和技术支持管理体系。

维修基地所配备的维修管理和放行人员应当为承运人派驻或者雇佣人员，并且能够在维修基地展示要求的证照、培训和授权记录。另外，维修基地应当能够展示固定实施第七航权运行航空器的单机档案和相关维修记录。

注：本段分运营基地的航线维修与本文件第 8 段所述航线维修的外站性质不同，属执管航空器的性质，不但对故障、缺陷的处理能力和维修放行管控要求更高，还可能全部或者部分管控该固定航空器的所有维修任务和计划。

## 11. 问题分类、处置及安全表现评分

### 11.1 问题分类和处置

针对承运人在中国境内的运行，如发生或者发现不符合本文件所述运行和维修规范的问题，将按照如下原则分类和处置：

0 类（L0）：无直接安全影响，但工作不规范。此类问题无

需采取立即纠正措施，也无需采取后续措施。

1类（L1）：对安全有轻微影响。此类问题，如能立即纠正，纠正后承运人无需采取后续措施。如无法立即纠正，承运人需后续提交纠正措施。

2类（L2）：对安全有重要影响。如能立即纠正，纠正后承运人无需提交纠正措施，但需提交采取的预防性措施。如无法立即纠正，需承运人后续提交纠正措施，并需提交采取的预防性措施。

3类（L3）：对安全有重大影响。如能立即纠正，纠正后仍需承运人提交情况说明，包括纠正措施，并提交采取的预防性措施；同时，局方可视情开展事件调查，根据调查情况采取必要的运行限制措施。如已无法纠正，将直接进入局方事件调查程序，并视调查情况采取后续措施。

针对上述类别的问题，如在停机坪检查发现，将第一时间通知机长，以便采取立即的纠正措施，并随后通知承运人明确的责任联络人员。如在事件调查中发现，将直接通知承运人明确的责任联络人员，并视情将调查的相关情况通报承运人所在民航局。

对于需承运人提交纠正措施、预防性措施的情况，需及时通过承运人明确的责任联络人员提交，但最长不超过30个日历日。如不能及时提交，可能造成问题分类的升级，并记入安全表现评分。

## 11.2 安全表现评分

中国民航局对承运人在中国境内的运行按照如下公式进行安全表现评分（P 为安全表现分值）：

$$P = 1 - \frac{0.1 * L0 + 0.25 * L1 + 1 * L2 + 2 * L3}{N}$$

注：N 为检查次数，一般应当不小于 10。对于同一个航班，无论 POI、PMI 单独或者联合检查，以及开展的事件调查，均按 1 次计算。

安全表现分值对承运人运行规范变更申请的受理、监管行动产生影响，严重的将导致局方决定变更其运行规范。

