

信息通告

中国民用航空局运输司

编号:IB-TR-2017-07

下发日期:2017年12月12日

关于通用航空管理 "意见箱"的答复(第6期)

关于通用航空管理"意见箱"的答复(第6期)

为真情服务行业,我局在"通用航空管理系统"(http://ga.caac.gov.cn)设置"意见箱",面向行业征集以下3个方面的咨询、意见或建议:

- 1.涉及套用运输航空规章"过度监管"的问题;
- 2. 涉及规章执行不规范、不统一问题;
- 3.对局方审批、监管行为存在质疑的问题。

本期(2017年8月1日-10月31日)征集意见38条,经民航局通用航空工作领导小组各成员单位研究确认,现予答复。

附件:通用航空管理"意见箱"的答复(第6期)

关于通用航空管理"意见箱"的答复(第6期)

序号	问题	答复
1	91部通用航空维修管理人员,要经过局方PMI监察员面试,规章依据是什么?是否有必要进行面试? 目前西北局的单位维修管理人员都要经过局方监察员面试。	CCAR-91部没有对通航维修管理人员进行面试的要求。
2	关于135部和91部运行19座及以下飞机不配乘务员的问题 目前135部和91部均明确要求超过19座的飞机必须配备乘务员,相关规章条款如下: 135部第135.105条 客舱乘务员要求 合格证持有人运行旅客座位数(不含驾驶员座位)超过19座的航空器,应当配备一名客舱乘务员 91部第 91.1033 条 对乘务员的要求 (a)按本章规则运行的飞机应当按照下列要求配备乘务员: (1)对于机上乘客数量为 20 至 50 名的飞机,配备一名乘务员。 (2)对于机上乘客数量为 51 至 100 名的飞机,配备两名乘务员。 (3)对于机上乘客数量超过 100 名的飞机,在配备两名乘务员的基础上按每增加 50 名乘客数量增加一名乘务员的方法配备,不足 50 的余数部分按 50 计算。 目前公司运行飞机均配备乘务员,高于规章标准,随着公务航空发展和客户需求,不配备乘务员的需求越来越多。但135和91部规章并未明确,在满足什么要求的前提下,19座及以下的飞机可以不配备乘务员。据了解,行业内也暂无不配乘务员的例子,局方对于审批没有具体标准。如当二人制机组飞行,不配乘务员时,是否允许其中一名飞行员组织撤离。 政策建议:针对19座及以下飞机不配备乘务员需要满足的条件及需履行什么手续进行明确,便于公司运行和局方批准。	旅客座位数19座以下按照CCAR-135部运行的飞机和机上乘员少于19人按照CCAR-91部运行的飞机 是否配备客舱乘务员由企业自行决定,无需局方进行批准。
3	你好,我在注册贵网的新用户时,手机收不到短信验证码,换了手机号也没收到,请问这是什么原因呢?	已答复用户,此类问题可通过企业账号管理员联系系统后台管理员。
4	您好,我这两天在注册贵网的新用户的时候,总是收不到手机短信验证码是什么原因?换了手机号也试过,也收不到。	同问题3。
5	我公司主要运营的直升机为3.18T以下,乘客座位数不超过5个,目前,我公司打算申请135小型运输承运人资质,由于我公司之前是按照91部运营,所有飞行员的一类体检合格证均有"限91",最近我们也咨询了航卫,但是对于这些飞行员做解除91限制,目前还需要按照121的招飞规范在广州、北京、西安等四处体检医院,挑两家做初检、复检,两次。急盼解决:是否可以对目前已经参与公司运营的飞行员直接取消一类体检的91的限制?	2. 按照CCAR-135运行的驾驶员,仍按要求参加招飞体检鉴定,不能直接取消按照CCAR-91运行的

序号	问题	答复
6	关于飞行计划报批,自今年5月,十九师并入武汉基地后,河南辖区内飞机想要飞起来,飞行计划报批手续繁多,感觉困难重重,飞行计划需要报空军武汉基地批准后(一般一周左右时间),再报到中南空管批准(一般一周左右时间),拿到两个批件后,才能报河南空管签订保障协议后才能报区调、进近飞行。而且一事一批!由此带来的后果,一次小小的空中广告,本身还受天气等原因的影响,至少需要提前15天申请,其中还涉及两个大单位的审批,时间不可控,往往还需要前往审批部门活动关系,这样无形中又增加了企业的运营成本。这还不包括跨区飞行。在十九师并入武汉基地前,河南辖区内飞行,只用电话报十九师批准后,再电话报辖区空管相关部门,提前一天15:00前即可。希望解决:协调简化飞行计划报批流程,并进行规范?	战区调整后,原有辖区内飞行计划申请和批复关系发生相应变化,造成部分地区飞行计划申请和审批程序繁琐。我局相关部门将按照通航改革任务要求,加快推进简化通航计划报批流程。同时,就计划报批反映出的问题逐一协调解决。
	空中国王350飞机,双发涡桨飞机,最大起飞重量6800千克,有型别等级(代码:BE-300),航空器型号合格审定最小机组为1名飞行员,公司按照CCAR-91部运行。 1、公司申请按照双人制机组运行该航空器,在运行合格审定时配机长和副驾驶两人来演示验证,请问机长和副驾驶两人的飞行经历是否都100%记录? 2、公司有两名飞行员,持有多发商照、仪表等级,拟进行BE-300型别等级训练,该两人自2013年获得多发商照后,未进行熟练检查和定期检查,请问是否可以直接出境进行型别等级训练,完成训练后进行型别等级实践考试,恢复多发商照权利并获得型别等级签注?	1. 具体规定请参照CCAR-61部第61.51条(c)(3)款。 2. 可以进行训练,通过实践考试后可以恢复商照权利并获得相应签注。
8	1. 飞行考试员工作手册中规定: G. 商用驾驶员执照考试员可行使私用驾驶员执照考试员和通用熟练检查考试员的权力; 航线运输驾驶员执照考试员不能行使商用驾驶员执照考试员的权利。我司执行91部运行,少部分飞行员持有航线但是大部分商照,按照G点的要求,因此我司持有航线执照的飞行员只能申请CPE,如果航线执照飞行员需要实践考试只能申请局方监察员才能考试,通常理解航线执照为最高执照,既然商照考试员可以行使私照和通用考试员的权利,能否修订航线检查员(ATPE)可以行使商照考试员的权利? 2. 执行91部运行,并且3180KG以下的航空器,无需增加型别等级,但是是否需要年度熟练检查或者定期检查?,如果需要检查的周期是多少,是按照年度熟练检查还是按照定期检查执行,如果同时持有3180以下和3180以上有型别等级的航空器,3180以上的航空器熟练检查是否可以替代3180以下熟练检查(如需要),代替的年度间隔是多少?麻烦领导给个指导方便航空公司执照熟练检查的规范管理。 3. 使用3180KG以下航空器进行135部运行,其执照熟练检查按照什么规定执行,谢谢!	1. 直升机航线运输驾驶员执照考试员可以行使商用驾驶员执照考试员权利。 2. 关于定期检查和熟练检查的有关要求请参见CCAR-61部第61.57条和第61.59条。 3. 对于按照CCAR-135部目视规则运行的驾驶员,熟练检查按照CCAR-61部规定执行。
9		按现行税收法律法规规定,凡在中国境内销售或进口货物、提供劳务的行为,以及从事生产经营活动取得收入的组织或个人均应依法缴纳增值税、所得税等税收。鉴于税务部门对相关税收政策 掌握的更准确、权威,建议具体情况直接向相关税务部门咨询。
10	老师您好,关于系统扣分,我感觉有个地方不太人性化,假如我10月1号要飞行,一般9月30号要备案,这个时候备案供选择的日期第一页是9月1号开始的,在没注意的情况下,可能会选择成9月1号开始作业,然后系统就会显示是补报信息,但实际该飞行还没有进行,发现之后会请系统工作人员,帮忙删除该条备案,但是系统还是会扣分,这样是不是显得有点不太人性化。请老师帮忙解决,谢谢。	已答复用户,系统将作相关优化。

序号	问题	答复
11	CCAR135. 29 (b) (3) 对于初次担任总飞行师的人员,在最近6年内,至少在按照本规则或者 CCAR-121部实施的运行中具有担任机长3年的经历;对于在总飞行师或者类似职位上具有运行管理 经历的人员,至少在按照本规则或者CCAR-121部实施的运行中具有担任机长3年的经历。请问在总飞行师或者类似职位上具有多少时间的运行管理经历可以满足此款"对于在总飞行师或者类似职位上具有运行管理经历的人员,至少在按照本规则或者CCAR-121部实施的运行中具有担任机长3年的经历"的要求?	具体时间无限制,出示任职证明即可。
12	请教一下,135公司和91公司对飞行员重获资格的规章有什么要求?在工作中发现各公司执行对于失去经历12个月以上的飞行员执行的标准差异较大,如我司对于失去经历12-24个月的人员要求机型复训,24个月以上人员必须完成初始改装训练,而其他公司12-35个月的只需要完成复训。对此我们也查看了135部、91部和61部,公司领导对此都有不同的理解,需要局方帮助我们明确下,谢谢!	请参见CCAR-135部第135.349条和CCAR-91部第91.981条。
13	关于通航销售代理行为的有关疑问?现阶段通航企业为了提高经营市场收入,往往将相关经营项目外包给第三方,由第三方负责市场推广和经营合同项目的签署,如通航企业空中游览经营作业,企业往往通过与旅行社、酒店或第三方网上平台签署合作协议,交由第三方负责空中游览服务的客人招揽,游客将费用交第三方,第三方再与通航企业进行定期费用结算,那么通航企业再备案时,作业服务对象名称是第三方公司,还是游客?如果第三方是一家通航企业,且还没有拿到空中游览经营项目,那么如果开展上述行为,该企业是否涉嫌擅自从事通航经营活动?如果第三方企业将已具备资质的通航企业收购,使其变为全资子公司,但公司本身不具备通航经营许可资质,其代表子公司对外签署通航经营作业项目是否合规有效?如果个别通航企业把作业项目分包或转包给其他通航企业,那么两家通航企业是否需要同时备案,该如何备案?	2. 在此案例中,第三方公司从事的是营销和市场推广方面的业务,如不从事取酬飞行活动,不需具备通用航空经营许可资质;
14	 我公司在注册登录账号时总是显示账号或密码不正确,经修改密码,还是登不上,希望帮忙解决 	用户反馈已解决。
15	尊敬的适航司领导: 自从2017年2月28日,在上海召开自制航空器管理程序业界意见征求座谈会,至今已经半年有余,向局方领导咨询一下AP-21-AA-2017-39《自制航空器特许飞行证和限用类特殊适航证颁发和管理程序》的R1改版政策什么时候才能出台?	AP-21-39的修订,目前我司正在充分征求各方意见,将根据意见做相应修订。
16	请问有停飞经历及执照负分的飞行员是否可以申请教员等级,或者有什么限制?能否参与141部运行?	1. 无限制,可以申请教员等级。 2. 可以在141部学校担任教员,但扣分在-2分及以下人员不得担任航线运输驾驶员整体课程或多人制机组驾驶员执照课程教员。
17	领导好:	1. 原则上未持照人员不得单独从事维修工作,应该在授权执照人员的监督下实施; 2. 未持照人员在签署工作单时只能签署"工作者",授权的持照人员签署"检查者"; 3. CCAR-91部要求的检查工作原则上指的是除检查大纲,以及其他维修和改装工作以外的简单勤 务工作(比如CCAR-43附录D中规定的工作项目),以及航线检查工作。

序号	问题	答复
18	第 91.115 条 水面航行优先权规则 当航空器与航空器或船舶在交叉的航道上运行时,在对方右侧的航空器或船舶具有航行优先权。 "对方右侧"怎么理解,水面和陆地滑行规则不一致吗	驾驶员从座舱左侧看到对方航空器或船舶的,具有优先权。
19	《分类管理办法》明确提出"通用机场消防的能力可以通过机场自行配备相关设施和作业人员获得,也可通过外部资源支持获得,且无论相关设施和作业人员在机场内还是机场外",那么我公司与当地消防部门签订消防合同是否就满足要求?此外,《分类管理办法》并没有要求通用机场硬性配备消防车辆,那么为什么某些地区管理局还要求我公司购买价值不菲的消防车辆?请问局方,我公司应如何解决问题。	火剂施放能力达到规定要求即可。硬性规定配备消防车属于过度监管情形,应予纠正。
20	想请教一个91部运行下,适航维修的问题? 我们有91部的运行,关于适航维修方面目前按照CCAR145部维修模式在运行:依据91部91.303 条 b项第二款,我们可否不使用145维修模式,而只按照CCAR-43部的要求进行维修。	除按照CCAR-91.303条(a)款和(b)(1)款规定的情况外,其他的维修工作都可以按照CCAR-43部的要求实施维修
21	获得非经营性通用航空登记证的企业,在开展非经营性通用航空活动前需要进行运行合格审定吗?	不需要。
22	对于9座,5.7吨以下的单发涡轮螺旋桨飞机,如果只安装一台组合式的FDR和CVR,是否满足135.155(b)的要求?按照91.433的要求,5.7吨以上才需要安装FDR,第一期"意见箱"答复,9座以上的多发飞机才需要安装FDR,135.157的要求,6座以上飞机需要安装CVR,那对于我们9座的飞机只需要安装有CVR,不需要安装FDR。在这种情况下135.155(b)的要求是否还需要满足?希望专家给与解答,非常感谢!	1. CCAR-91.433的要求是通用原则,但对于公共航空运输相关法规单独有明确要求的,则需要按照相应公共航空运输法规的要求来执行; 2.针对CCAR-135部运行,由于当初编写CCAR-135.157的要求时发生了错误,应该是所有按照CCAR-135运行的航空器都应当安装FDR,现飞标司权对CCAR-135.157的要求做如下的修订; (1)考虑对于乘客座位数不超过9人(不包含任何机组座位)的多发涡轮动力驱动的航空器只要求安装一部组合式FDR; (2)对于乘客座位数超过9人(不包含任何机组座位)的多发涡轮动力驱动的航空器分别安装一台独立的符合CCAR-91部规定的I型(飞机)或IV型飞行数据记录器(旋翼机)(根据适用情况)飞行数据记录器和一台独立的驾驶舱话音记录器;对于按照本规则运行的乘客座位数为20人(含)至30人(含)坐(不包含任何机组座位)的多发涡轮动力驱动的飞机,或乘客座位数不低于20人(不包含任何机组座位)的多发涡轮动力驱动的流翼机,合格证持有人还应当为其安装一台独立的符合CCAR-91部规定的IA型(飞机)或IVA型飞行数据记录器(旋翼机)(根据适用情况),或可选择装备一台符合CCAR-91部相关规定的组合式记录器(包括飞行数据记录器和驾驶舱话音记录器)来替代。如运营规章要求安装,安装时需满足CCAR23部有关审定要求。
23	请问一下哪里可以下载到关于局方规章的英文版,比如CCAR141及相关咨询通告?	我国立法法不要求部门规章必须提供英文版。因工作需要,民航个别规章有英文参考版,而非作 准文本。如有需要,可以联系具体规章涉及的司局。

序号	问题	答复
24	《民用航空器事故征候》2.10节中对于航空器受损进行了定义: 航空器损伤程度低于航空器放行标准。培训机构用于教学飞行且最大审定起飞重量低于5700kg的航空器受损修复费用超过同类或同类可比新航空器价值10%(含)的情况。请教关于"培训机构用于教学飞行"这一说法,是专指通过141部或142部审定的培训机构吗?是否还可以包含以下情况: 1.未通过141部审定,按照61部要求实施飞行员培训的91部运行航空公司组织的训练飞行;2.3180kg以下直升机没有型别签注的要求,部分航空公司执行了高于局方的标准,在改机型时实施的改装训练飞行;	故征候标准中2.10定义中所指的是141或142的培训机构。不包括问题中的1、2和3
25	无人机的驾照管理应该由局方来发证,发的是民用无人机驾驶证,而不是合格证,因为合格证在军方和农业厅等相关的所有的部门是不认可的,老百性花了这么多的钱,考取了合证证,到头来是没有用处的	
26	飞行员培训的理论考试,比如说私照1000道固定的题,随机抽取100道题,考过了80分就通过,商照也是1000道固定的题,随机抽取100道题,考过了80分就通过,关键是要注重实际的飞行质量,特别要求学员单飞30个小时以上。(单飞是一个人飞行,没有教员陪坐的飞行),要严格监督所有的驾校,所有的商照飞行学员单飞要达到30个小时以上,大部分的培训单位,是以教员陪坐的方式单飞,那样就不是单飞了。	
	关于临时起降点或临时机场,对于正规建机场的单位是不公平的,一个通航公司 找一块空地(或者找一条断头的水泥马路),整一小块水泥地,申请一个临时空域,通常只用1到2个月的时间,花费的费用也很少,就可以做空中游览,搞培训等相关的业务,一个通用机场的前期工作一般要3到4年,建设要1年时间,要花费大量的人力物力,建好以后被这一些临时起降点或临时机场冲击,正规的通用机场的价值和收入都少了。我建议临时起降点或临时机场只作临时停放,应急救援,抗洪抢险,医疗救护。不可以搞航空护林,航拍航测,电力巡线,空中游览,飞行培训,农业喷洒等相关的经营性业务。也不可以作为申请通航公司的基地机场。	按照《民航法》第五十三条的规定,临时机场不属于民用机场,不纳入行业管理范畴。通航企业利用临时性场地或野外起降场地开展业务并无政策性限制,只要其满足运行合格审定条件即可。对于由此产生的运营成本差异问题,按照权责法定原则中"没有法律法规依据不得作出减损公民、法人和其他组织合法权益或者增加其义务的决定"的规定,民航行业管理部门对此无权干涉。
28	有些直升机的定期检修工作涉及到调整主旋翼平衡,需要在完成定检前进行多次的试飞和调整,由于这种试飞是在定检期间进行的,未实施定检放行,即航空器不处于持续适航状态,造成无人为定检期间的试飞签字放行的情况,不签署放行有可能就不去认真的完成航前、航后检查了,而近些年在直升机定检试飞中又发生过由于维修原因的不安全事件、甚至事故,可见这种试飞的风险是高于正常运行的,而每次都去向地区管理局申请第I类特许飞行又过于繁琐,建议要求有该类需求的公司规范试飞检查标准,保证试飞安全,并在局方的标准中固化有关要求。	司局分工尚未界定,予以下期答复。
29	关于飞行员汉语言能力考试,建议只针对母语非汉语的外籍飞行员;对于母语为汉语且至少拥有中国内地初中以上学历的飞行员,应取消汉语言能力考试,改为由飞行考试员以空中无线电通话科目是否合格取代。	目前飞行员汉语语言能力考试的内容和标准就是考核其无线电陆空通话的知识和能力,对于不具有无线电陆空通话能力的学员,无法保证单飞安全。

序号	问题	答复
30	我是一名航校飞行学员,由于之前没有在云执照上填写飞行经历,现在填写时发现只能填写2017年5月之后的,请问之前的飞行经历如何补进去呢,是不是通过历史飞行经历加入,但历史飞行经历里只有12和通用两个选项,航校培训算通用吗,谢谢!	可以在通用历史飞行经历中补入。
31	民航局飞标司航卫处规定现在的商照驾驶员的身高要1米65是不合理的,因为60后和70后的人的身高60%是1米60至1米65之间,按照现行航卫处的规定,剥夺了这一部分人学习商照的权利,这一部分人的身体都是很健康的,就是因为身高差了一点就不能学习是不合理,我建议航卫处把身高改成1米60以上,更合理一些。因为以后的飞机的座位是可以调高,调低,调前,调后的,老的飞机的座位是固定的,可以加靠垫的,也是可以飞行的,并不影响安全。	2017年9月民航局颁布新版《民用航空招收飞行学生体检鉴定规范》,取消了身高的具体限制。
32	局方领导:我单位新引进具有型别等级的机型,计划外送境外训练机构进行初始改装(其具有民航局审定获得的CCAR-142部合格证但无考试权),依据AC-61-FS-2014-03R5(关于飞行人员执照有关问题的说明),局方应指派委任代表或有资质的监察员实施考试,请问该考试是否必须在境外训练机构考核,还是可以在训练结束后在国内使用该型别航空器考核?如果可以在国内考核,境外训练计划是否需要局方批准?由于该境外训练机构的训练大纲与AC-61-FS-2014-12R3(航空器型别等级和训练要求)要求的训练时间有差异,请问境外训练是否可以依据其训练大纲,还是必须公司依据AC-61-FS-2014-12R3编制训练大纲并批准后方可进行境外初始训练?非常感谢!	可以使用获得CCAR-142部合格证的境外训练机构的训练大纲训练,无需获得批准。训练完成后,可以回国使用相应航空器进行实践考试。
33	刚刚注册,显示注册成功,然后紧接着登录时显示用户名或者密码错误,然后更改了密码,重新登录,还是显示用户名或者密码错误。这是怎么回事?	已解决用户反馈,非通航企业无须再注册账号。
34	你好,公司申请注册账号以后一直不能接收验证码,提示用户名或者密码错误,修改了用户密码仍 然不能接收验证码,不能登录账号,请帮助解决一下,谢谢	用户反馈已解决。
35	现在进入121部需要全日制本科。请问还有别的办法吗?本人已经从事机务维修多年,已经取得维修执照以及放行,我是大专学历,但是还是想飞。建议局方应该考虑同时放开有航空相关专业经历的人的学历。给机务留一条后路。另外,如果大专学历学生去通航积累了500小时飞行经验可以进入121吗?	可以。
36	请问一下飞标司相关领导,通航公司内部进行的不涉及获取新的等级的训练飞行(或者叫熟练飞行),带飞的教员能否在自己的记录本上将此次飞行记录为"教员(asinstructor)时间",填写方式会不会因此教员是否持有61部教员等级而发生变化?被带飞的人员是否应将其记录为"带飞(dual)时间"?这种熟练飞行下PIC时间又应该记在谁的记录本上?谢谢!	对于使用合格审定为单驾驶员航空器进行与增加执照和等级无关的熟练飞行,同乘人员不得记录 飞行经历时间,操纵者记录PIC时间。
37	现有法规规定,以C90为例,高性能飞机训练必须在授权的141航校接受训练;但同时91部或135部运营公司也可以按61部自行进行C90转机型训练.在91部或135部运营公司完成C90转机型训练的飞行员,算不算有高性能经历呢?能不能满足进入121的资质要求呢?	高性能飞机训练课程与转机型课程在训练要求、内容、时间等不同,所以转机型训练不能替代高性能飞机课程训练。

L	序号	问题	答复
		各位领导,公司为更好地开拓海外市场,走出国门,近日公司到非洲加纳商谈了相关合作事项,其中有一个问题想咨询,就是加纳的飞行员想取得中国民航执照是否可以,不知是不是成员国,办理外籍执照确认函会不会有障碍,谢谢	对于外籍飞行员的转换程序和要求,请参见《关于外籍民用航空器驾驶员参加我国飞行运行的意见》 (民航发【2012】60号)

