



咨询通告

中国民用航空局

文 号：民航规〔2024〕37号

编 号：AC-129-FS-003

下发日期：2024年6月4日

外国公共航空运输承运人 运行评估管理程序

目 录

1. 目的和依据	1
2. 适用范围	1
3. 背景	1
4. 参考资料	2
5. 总体原则	2
6. 机构和职责	2
7. 运行评估项目和分值	3
8. 计分规则	6
9. 管理措施	7
10. 香港、澳门特别行政区航空承运人	9
11. 施行	9

1. 目的和依据

为加强对外国公共航空运输承运人（以下简称外航承运人）在我国境内运行的持续安全监管，建立安全生产评价机制，指导局方对其开展运行评估工作，依据《外国公共航空运输承运人运行合格审定规则》（以下简称 CCAR—129 部），制定本咨询通告。

2. 适用范围

本咨询通告适用于申请 CCAR—129 部运行规范初始审定和持有 CCAR—129 部运行规范的外航承运人。

3. 背景

近年来，在我国境内运行并取得 CCAR—129 部运行规范的外航承运人数量逐年增多，运输量持续增长。但是，外航承运人的运行水平参差不齐，部分承运人运行安全相关事件频发，安全隐患突出。《中华人民共和国安全生产法》第七十八条指出：“负有安全生产监督管理职责的部门应当建立安全生产违法行为信息库，如实记录生产经营单位的安全生产违法行为信息；对违法行为情节严重的生产经营单位，应当向社会公告，并通报行业主管部门”。国际民用航空组织在其《运行检查、核证和持续监督程序手册》（ICAO Doc8335）中也指出：“对外航承运人检查中如发现重大问题，所采取的纠正行动包括运营限制、飞行前或在维修基地的纠正行动、停飞和/或撤销其在该国领土的运营许可在内的行动取决于国家规定”。遵照中国民航相关法规和国际民用

航空组织指导文件，中国民航通过建立外航承运人运行评估管理程序和系统，以提升外航承运人在我国境内运行的安全水平。

4. 参考资料

《国际民用航空公约》及其附件

《运行检查、核证和持续监督程序手册》(ICAO Doc8335)

《民用航空安全信息管理规定》(CCAR-396)

《外航事件信息报告程序》(AC-396-04)

《关于印发〈CCAR-129 部运行规范〉标准格式第二次修订的通知》(民航飞发〔2022〕2号)

《外国航空承运人在中国境内的运行和维修规范》(AC-129-FS-002)

《民用航空器征候等级划分办法》(AC-395-AS-01)

《事件样例》(AC-396-08)

《外航监察员手册》

5. 总体原则

本咨询通告采用计分制风险控制评估办法。当外航承运人安全水平降低，扣除分数达到一定分值，或综合排名进入一定区间时，局方将对其采取相应的管理措施，作为对外航承运人在我国境内运行的安全警示，督促其提升安全水平。评估以《国际民用航空公约》及其附件，相关的中国民用航空法律、法规、规章为标准。

6. 机构和职责

6.1 民航局负责飞行标准监督管理系统 (FSOP) 129 外航审定监察系统建设, 建立外航承运人运行评估考核机制; 对外航承运人的运行数据及各管理局和各监管局收集的数据进行综合分析评估, 实施基于系统数据自动记录分析功能的评分工作; 定期向外航承运人所在国民航管理当局通知该外航承运人运行评估情况。

6.2 民航各地区管理局 (以下简称各管理局) 和各安全监督管理局 (以下简称各监管局) 应当依据本咨询通告收集外航承运人运行有关数据, 并提交到相应运行规范管理局 (以下简称主管局)。主管局依据 FSOP 系统收集的外航承运人运行有关数据实施评分, 并依据评分结果对所辖外航承运人采取管理措施。

6.3 民航局可为外航承运人所在国民航管理当局分配账号, 该账号可查看所管辖承运人的运行评分结果以及各管理局下发的整改通知。注册账号具体联系方式: its@caac.gov.cn。

6.4 外航承运人的 CCAR—129 部运行规范失效后, 评估档案长期保留, 作为承运人重新申请运行规范的基础信息。

7. 运行评估项目和分值

以下项目类别为评估分值标准和评估内容。主管局应当依据下表所列标准对外航承运人进行评分。

<p>项目类别：a. 运行规范的申请和遵守情况</p> <p>说明：根据《国际民用航空公约》及 Doc8335 规定，各民航局有权制定相应的合格审定及持续监督程序。依据 CCAR-129 部及其运行规范批准条款，对外航承运人的申请资料、注册飞机、所运行机场、备降场、运行种类、联系信息都做了明确规定。</p>		
序号	项目内容	分值
1	<p>初始审定时，外航承运人所在国被国际民用航空组织列入存在重大安全和安保关切的国家名单。</p> <p>注：如该承运人已通过中国民用航空局认可的第三方安全审计，且审计结果高于行业平均水平（如国际航空运输协会运行安全审计），该项评估分值则可调整为-4。</p>	-8
2	<p>申请 CCAR-129 部运行规范初始审定的外航承运人，可加入 CCAR-129 部运行规范的飞机总数少于 3 架（不含 3 架），或全宽体机机队承运人可加入 CCAR-129 部运行规范的飞机总数少于 2 架（不含 2 架）；</p> <p>持有 CCAR-129 部运行规范的外航承运人，其 CCAR-129 部运行规范中的飞机总数缩减至 2 架及以下，或全宽体机机队承运人 CCAR-129 部运行规范中的飞机总数缩减至 1 架。</p> <p>以上情形均不包含湿租飞机。</p>	-4
3	<p>初始审定时，外航承运人获得所在国颁发运行合格证且连续运行时间不足 3 年。</p>	-4
4	<p>初始审定时，中国为该外航承运人首次运行定期国际航线的国家。</p>	-2
5	<p>初始申请或补充申请资料弄虚作假。</p>	-5
6	<p>所运行机场未在运行规范批准范围内，且不属于临时包机和重大任务。</p>	-4
7	<p>所运行飞机未在运行规范批准范围内，且不属于临时包机和重大任务。</p>	-4
8	<p>飞行计划中目的地备降场未在运行规范批准范围内。</p>	-1
9	<p>外航承运人授权代表联系方式失效。</p>	-2

<p>项目类别：b. 持续监察发现问题</p> <p>说明：根据《国际民用航空公约》第十六条、Doc8335 和 CCAR-129 部的相关要求，缔约国有权对飞入和飞离的航空器开展停机坪检查，并有权采取运行限制、纠正行动等。</p>		
序号	项目内容	分值
10	未在每个日历月登录并更新运行信息。	-2
11	拒绝局方实施停机坪（含航站）检查。	-4
12	不配合局方实施停机坪（含航站）检查。	-2
13	航空器出现不适航状况后，未经负有适航责任的民航管理当局决定擅自恢复飞行。	-2
14	外航承运人航班存在违规行为，未经调查取证部门许可擅自起飞。	-2
15	存在对安全有重大影响的缺陷，且外航承运人在收到问题通知后未在 30 个工作日内提交有效反馈报告。	-1
16	停机坪/航站检查及行政检查发现问题扣分。 注：数据由 FSOP 系统自动生成。具体方式参见《外国航空承运人在中国境内的运行和维修规范》	基础 分值
<p>项目类别：c. 事件处置</p> <p>说明：指在我国境内发生的运行安全相关事件。目前事件等级分为一般事件、征候、严重征候和事故四类，而按 CCAR-396 部和《外航事件报告程序》（AC-396-04R1）在中国民用航空安全信息上报归因又分为飞行机组、客舱机组、机务、航务、空管、军方、机械、地面保障、天气意外、管理以及其它。各管理局外航处可登录民用航空安全信息系统，查阅所主管外航承运人的事件信息，按需进行存档备案，并在负有调查职责的部门调查完结后对于因飞行机组、客舱机组以及承运人随机机务、航务、管理、航空器机械故障等承运人原因造成的事件实施扣分。</p>		
序号	项目内容	分值
17	运输航空飞行事故。	-4

18	运输航空严重征候。	-3
19	运输航空一般征候。	-2
20	运输航空一般事件。	-1
<p>项目类别：d. 运行安全相关事件调查或行政约见</p> <p>说明：根据《国际民用航空公约》附件 19，《中华人民共和国民用航空法》《中华人民共和国安全生产法》《民用航空安全管理规定》，局方有权对外航承运人在中国境内发生的运行安全相关事件进行调查或实施行政约见。并且，《民航行业信用管理办法》也对失信行为进行了明确规定，将失信行为分为严重失信和一般失信，地区管理局有权记录和移除认定的失信行为。依本评估办法，对严重失信扣除 4 分，一般失信扣除 2 分。</p>		
序号	项目内容	分值
21	收到局方事件调查通知后，未按局方规定时间反馈调查情况并采取措施，或收到局方行政约见通知后不出席行政约见。	-4
22	外航承运人被列入一般失信行为名单。	-2
23	外航承运人被列入严重失信行为名单。	-4

8. 计分规则

8.1 FSOP 系统对外航承运人实施自动评分，依据为本咨询通告第 7 节表格所列分值，按照评分项目所对应的事件逐次评分。外航承运人单一事件同时触发多项评分项目时，以各项目分值累加作为评分结果。

8.2 外航承运人的起始分值为 0 分。自触发评分项目的事件确认性质之日起，其后每连续 6 个日历月为一个记分周期，期间无新增扣分项目（不含第 16 项所列情形导致的扣分）则在期满后自动恢复 2 分，直至外航承运人评分恢复 0 分。期间新增除第

16 项之外的任意扣分项目时，记分周期顺延。

8.3 对第 2 项外航承运人因机队规模产生的评分记录，在承运人 CCAR—129 部运行规范中飞机数目超过评分项目所列数值前不进行周期性恢复。

8.4 对第 5 项外航承运人因初始申请资料弄虚作假产生的评分记录，在承运人最终获得 CCAR—129 部运行规范批准前该项评分记录长期保留，不进行周期性恢复。

8.5 对第 16 项外航承运人因检查发现问题产生的评分记录单独进行周期管理。每次检查所发现问题及整改情况录入系统后会形成对应该检查的单次评分记录。单次评分记录涉及的所有问题全部整改完毕后方可启动记分周期并在期满后自动恢复相应分值。单次评分记录实际扣分分值小于 2 分的，恢复值为本次评分实际分值；实际扣分分值大于 2 分的，在单一周期内恢复 2 分，剩余分值顺延至下一周期。

8.6 第 1 至 5 项适用于初始申请 CCAR—129 部运行规范的外航承运人。对于初始获得 CCAR—129 部运行规范的外航承运人，系统将自动为其设定不少于 10 次的停机坪检查。检查中如有 b 款所列情形，将根据相关项目进行评分。同时，对于检查发现问题，会依据停机坪检查问题分类实施评分，具体公式参考《外国航空承运人在中国境内的运行和维修规范》中规定的安全表现评分。

9. 管理措施

9.1 外航承运人分值在-12分及以下：对于持有CCAR-129部运行规范的外航承运人，主管局可以撤销其CCAR-129部运行规范；对于初始申请CCAR-129部运行规范的外航承运人，主管局可以不予批准其CCAR-129部运行规范。外航承运人由于分值累计被撤销CCAR-129部运行规范的，自撤销之日起一年后方可重新申请CCAR-129部运行规范。

9.2 外航承运人分值在-8分及以下：对于持有CCAR-129部运行规范的外航承运人，主管局可以不予批准其新增CCAR-129部运行规范中的飞机和目的地，并可依据监管情况减少其CCAR-129部运行规范中的飞机和目的地；对于初始申请CCAR-129部运行规范的外航承运人，主管局可以限制批准其CCAR-129部运行规范中的飞机和目的地。经请示民航局飞标司外航主管部门批准后，主管局可以赴外航承运人位于其合格证管理机构所在地的主运营基地进行检查，根据检查情况重新评估、计分。

9.3 FSOP系统根据外航承运人分值实施系统自动排名。对于持有CCAR-129部运行规范的外航承运人，各管理局将按照系统排名状况实施不同频次的停机坪检查并视情开展航站楼检查。基本原则为外航承运人排名越靠前，检查频次越高。

注：实施上述管理措施的目的在于对承运人阶段性的安全趋势突变进行管控，督促承运人采取有效措施提升运行品质。在进

行评估排名时，对评估分值相同的外航承运人将适当考虑航班运行总量因素确定排名次序，以客观衡量承运人安全运行水平。主要原则如下：

(1) 事件发生率。考虑事件严重程度差异，以运行安全相关事件分值除以航班量作为事件发生率，按照从高到低顺序排名。航班量以实施排名前连续 12 个月承运人按照 CCAR-129 部运行规范运行的航班总量为依据。

(2) 航班量倒序排名。经前述原则排名分值仍然相同的外航承运人，按照航班量倒序排名，航班量越少排名越靠前。

10. 香港、澳门特别行政区航空承运人

香港、澳门特别行政区航空承运人的日常监察和运行评估参照本程序执行。

11. 施行

本咨询通告自下发之日起施行，2016 年 9 月 18 日下发的《外国公共航空运输承运人运行评估管理程序》(AP-129-FS-2016-001-R1) 同时废止。