# 运输航空公司差异化精准监管实施办法

（试行）

# 第一章 总则

第一条 【目的、依据】为主动适应行业发展的新形势、新变化，加快推动民航安全领域体制机制改革及监管模式转型，实施差异化、精准化分类分级监管，促进航空公司提升安全管理和安全运行水平，参照《中华人民共和国安全生产法》相关精神，制定本办法。

第二条 【定义】本办法中的差异化精准监管是指基于航空公司机队情况、财务状况、安全基础、管理水平等差异，按照“基于规模分类、基于风险分级”的原则对航空公司进行分类、分级，并相应调整监管模式和监察大纲后实施的安全监管。

第三条【适用范围】本办法适用于对国内大型飞机公共航空运输承运人开展的差异化精准监管工作，主要涉及飞标、维修、航务及航卫方面的监管优化，运输及空防安保方面可参照实施差异化精准监管。突发事件应急处置，或国家、行业层面组织的临时性安全监管任务不在本办法范畴之内。

第四条【原则】航空公司差异化精准监管应当遵循客观公正、量化评定，实事求是、动态管理的原则。对于差异化精准监管带来的监管工作量变化和资源调配需求，由各地区管理局依法依规负责辖区内各监管局的监管资源调配，民航局依法依规负责各地区管理局的监管资源调配。

# 第二章 分类、分级原则及标准

第五条 【分类、分级指标】航空公司分类主要基于规模，包括机队情况和安全基础两个维度，涉及飞机数量、可用座位数、航线数量、飞行员数量等四个方面指标（具体评价标准见附件1）。航空公司基于规模分类后，再基于风险进行分级评定，包括机队情况、财务状况、安全基础和管理水平等四个维度及相关指标（具体评价标准见附件2）。

第六条 【权重及算法】分类指标权重分别为：飞机数量权重W1=0.5，飞机座位数权重W2=0.2，航线数量权重W3=0.2，飞行人员数量权重W4=0.1。

航空公司分类总分计算方法为：

S分类总分= W1 • S飞机数量+ W2•S飞机座位数+ W3•S航线数量+ W4•S飞行人员数量

第七条 【原则】鉴于纯货运航空公司的管理模式和机队组成与客运航空公司的差异，将其单独分为C类。其余航空公司按分类标准分为A、B两类：

（一）A类航空公司，S分类总分≥0.9；

（二）B类航空公司，S分类总分＜0.9；

（三）C类为纯货运航空公司；

第八条 航空公司分级总分计算方法为：

S分级总分=100- S扣分总分+S加分总分

每一类航空公司分为1、2、3、4共四级：

（一）1级航空公司，S分级总分≥90分；

（二）2级航空公司，80分＜S分级总分＜90分；

（三）3级航空公司，50分＜S分级总分≤80分；

（四）4级航空公司，S分级总分≤50分。

# 第三章  精准监管的原则

第九条 民航行政机关针对不同类别的航空公司，采用不同的监管模式，基本原则如下：

（一）A类航空公司，为行业内超大规模运输航空公司，采用合格证属地管理局成立合格证管理办公室（CMO）、分支机构所在地管理局成立联合监管组（CMT）的监管模式或其等效模式，以“盯组织、盯系统”为主，实施集中统一的安全监管。

（二）B类航空公司，为各地区尚未达到超大规模的、以客运为主的运输航空公司，采用合格证管理局为主，分支机构属地监管为辅，“盯组织、盯系统”与“盯人、盯事”有机结合的监管模式实施安全监管。

（三）C类航空公司，为各地区的纯货运航空公司，以人员和飞机等核心要素的可靠性为重点，采用合格证管理局为主，分支集散中心所在地为辅的模式实施安全监管。

第十条 针对不同级别的航空公司，实施不同的监察频次，基本原则如下：

（一）1级航空公司，以自主管理为主，低频次开展现场监察，部分运行规范的条款变更可采取自我评审后向局方备案的管理模式。

（二）2级航空公司，以常态化监管为主，正常频次开展现场监察。

（三）3级航空公司，以重点监管为主，高频次开展现场监察；

（四）4级航空公司，视为不具备安全生产条件，依据有关法律法规和规章暂停运行或实施运行限制。

第十一条 在同一分类中，针对评级较高的航空公司，在新开航线、飞机引进、加班、包机、设立分公司等方面给予政策倾斜，促进高质量发展。

1. 分类、分级评定程序

第十二条 【职责分工】民航局负责制定航空公司差异化评估标准，并向各地区管理局和相关航空公司公布分类、分级评定结果，以及差异化监察大纲。

第十三条 【职责分工】各地区管理局根据民航局制定的航空公司差异化评估标准，按照合法、可靠的途径收集相关数据，对辖区内航空公司进行评估，将评估结果报民航局评定，并根据评定结果及差异化监察大纲，合理调配辖区监管资源，制定和实施监察计划。

第十四条 航空公司分类分级评定的周期为3年，原则上应在上一评定周期结束前6个月启动新一轮评定工作，并在随后3个月内完成评定工作。

第十五条 评定周期内，当航空公司机队情况、财务状况、安全基础、管理水平发生重大变化时，航空公司可向所在地地区管理局提出调整分类分级的申请。

第十六条 评定周期内，当航空公司出现以下情形之一时，民航局相关职能部门、所在地地区管理局应按标准及时评估，如发生分类、分级变化，应及时向民航局提出调整分类分级的申请：

（一）发生民用航空器事故（不包括空防事故）；

（二）发生《民航行业信用管理办法》（民航规[2021]13号）第八条认定的涉及安全生产的严重失信行为；

（三）发生重大违规违章事件、重大舆情事件；

（四）民航局、地区管理局认为必要的其他情形。

调整后的分类分级评定结果，将在下一年度由民航局连同年度监察大纲一并发布。

第十七条 诚信、高效的报告文化是差异化精准监管有效实施的基本保证，航空公司在差异化精准监管实施过程中如出现瞒报、谎报等不诚信行为的，视情节严重程度给予降级处理，三年内不得提出调高等级的申请，并按照民航局关于诚信管理的有关规定进行处理。

# 第五章  附则

第十八条 本办法由民航局负责解释。

第十九条 本办法自2022年xx月xx日起施行。

# 附件1 航空公司分类指标及评价标准（征求意见的同时再次收集数据验证）

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **影响因素** | **分类指标****（括号内表示权重）** | **划分区间** | **S得分说明** |
| 1机队情况 | 1.1飞机数量（W1=0.5） | * 250架（含）以上
* 100（含）-250架
* 50（含）-100架
* 50架以下
 |

|  |  |
| --- | --- |
| * 250架以上
 | 1 |
| * 100-250（不含）架
 | 0.7-1（不含） |
| * 50-100（不含）架
 | 0.3-0.7（不含） |
| * 0-50（不含）架
 | 0-0.3（不含） |

 |
| 1.2飞机座位数（W2=0.2） | * （飞机座位总数/飞机数）≥160
* （飞行座位总数/飞机数）＜160
 |

|  |  |
| --- | --- |
| * （飞机座位总数/飞机数）≥160
 | 1 |
| * （飞行座位总数/飞机数）＜160
 | 0 |

 |
| 2安全基础 | 2.1航线数量（W3=0.2） | * 航线数量≥300
* 航线数量在100-300之间
* 航线数量＜100
 |

|  |  |
| --- | --- |
| * 航线数量≥300
 | 1 |
| * 航线数量在100-300以内
 | 0.5-1（不含） |
| * 航线数量＜100
 | 0-0.5（不含） |

 |
| 2.2飞行人员（不含学员）数量（W4=0.1） | * 飞行员数量≥（飞机数量\*10）或（飞机数量\*12）
* 飞行员数量＜（飞机数量\*10）或（飞机数量\*12）
 |

|  |  |
| --- | --- |
|   飞行员数量≥（飞机数量\*10）或（飞机数量\*12） | 1 |
|   飞行员数量＜（飞机数量\*10）或（飞机数量\*12） | 0 |

（与飞机数量挂钩，有重型机的\*12） |

# 附件2 航空公司分级指标及评价标准（征求意见的同时再次收集数据验证）

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **影响****因素** | **一级指标** | **二级指标** | **三级指标** | **指标值** | **备注** |
| 1机队情况　 | 1.1机龄 | —— | —— | * 0-8年，不扣分
* 8（含）-12年，-1
* 12年（含）以上，-2
 | 机队平均机龄 |
| 1.2故障保留率 |  |  | * 0.1以下，不扣分
* 0.1（含）-0.2，-1
* 0.2（含）以上，-2
 | 一年内运行中，平均当日运行飞机所有保留故障/平均当日飞机数量,停场不计入 |
| 1.3机型构成 | 1.3.1机型成熟度 |  | * 波音空客为主，+1
* 其余机型为主，不扣分
 |  |
| 1.3.2机型种类复杂度 | 　 | * 1-3类，不扣分
* 4-8类，-1
* 9类以上，-2
 | 计划司统计口径为准 |
| 2财务状况 | 　　2.1安全保障财务　　 | 2.1.1 安全投入财务保障情况 |  | * 9（含）分以上，+2
* 8（含）-9分，+1
* 7（含）-8分，-1
* 6（含）-7分，-2；
* 6分以下，-3；
 | 财务司安全保障财务考核得分 |
| 2.1.2 资产负债率情况 |  | * 80%（含）以下，+1
* 80%-100%，-1
* 100%（含）以上，-2
* 截至评估前，连续6个月100%（含以上），-3
 |  |
| 3安全基础 | 3.1硬件条件 | 3.1.1航线复杂占比 |   | * 0.12以下，不扣分
* 0.12（含）-0.18，-1
* 0.18（含）以上，-2
 | 复杂航线占比=（高原/航线+跨洋航线+极地航线+特殊机场航线）数量÷总航线数量 |
| 3.1.2训练条件 |   | * 外委部分20%以下，不扣分；
* 外委20%-50%，-1分；
* 外委50%以上，-2分
 | 自有模拟机训练占比在本公司模拟机训练人数/飞行员总数 |
| 3.1.3 运控系统 |  | * 机组排班系统无备份系统，-1
* 签派放行系统无备份系统，-1
* 飞行计划制作无备份系统，-2
 |  |
| 3.2飞行人员队伍 | 3.2.1飞行员构成 | 3.2.1.1机长数量 | * 人机比5（含）以上，不扣分
* 人机比低于5，-1
* 人机比低于4，-2
 | 人机比（机长数量/飞机数量） |
| 3.2.1.2教员、机长、副驾驶人员结构 | * 0.7（含）以上，不扣分

0.7以下，扣1分。 | （教员+机长）/副驾驶人数比 |
| 3.2.1.3新获得资质员工占比 | * 0.3（以上）-0.4，不扣分；
* 低于0.3或高于0.4，-1
 | 取得运行资质3年（含）以内新副驾、新机长、新教员/总人数。（过快可能根基不稳，过慢可能训练能力或投入不足） |
| 3.2.2飞行员来源 |  | * 引进占比小于0.2，不扣分；
* 高于0.2，-1，
* 高于0.5，-2。
 | 引进飞行员占比除自培外，均属于引进。（过高引进比可能导致安全理念、文化、氛围融合困难。） |
| 3.2.3 3年内飞行员流动率 |   | * 低于0.2，不扣分
* 高于0.2，-1分。
 | (离职人员+流入人员)/原有人员 |
| 3.3高风险事件历史数据 | 3.3.1 3年内航空器事故 | 　 | 事故每起扣20分。 | 征候指标综合考虑严重程度和运行量。事故及高影响度的负面事件按单次扣分。 |
| 3.3.2 3年内责任征候、严重征候 | 　 | 其他按不同类别的年均运行量比值倒序扣分，例如ABCD类年均运行量比值为5：2：1：1，则：A类：每发生1次扣1分B类：每发生1次扣2分C类：每发生1次扣5分D类：每发生1次扣5分 |
| 3.3.3 3年内影响较大的负面事件 | 　 | 每起-5分 |
| 4.管理水平 | 4.1股权及高管情况 | 4.1.1.1 3年内控股权变更次数 |  | * 3年内变更过1次-1
* 3年内变更过2次-2
* 3年变更过3次扣-3
 |  |
| 4.1.1.2 3年内高管变更次数 |  | * 5人次（含）以下，不扣分；
* 5-10人次（含），-1
* 10-15人次（含），-2
* 15人次以上，-3
 | 董事长+总经理+五大员（运行副总、维修副总、安全总监、总飞、总工）的变更次数 |
| 4.1.1.3 高管任职期间受处罚和惩戒情况 |  | 处在证监会、银保监会职业进入等处罚或在其他联合惩戒影响期内任职的，每人次-5 |  |
| 4.2外审评估 | 4.2.1 IOSA成熟度 |  | * 3年内经过审计，整改完成，不扣分；
* 3年内经过审计，整改未完成，-1；
* 3年内未经过审计的，-2；
 |  |
| 4.2.2 SMS审核成熟度 |  | * 经过审核，低于近3年外审平均分的，-1
* 5年内未开展SMS外核的，-2；
 |  |
| 4.3监管评估 | 4.3.1日常监管 | 4.3.1.1航空公司规章符合程度（SES） | **（评分区间以政法部门意见为主）**95分以上，不扣分90-95分，-1分80-90分，-2分80分以下，-3分 | S=整改问题A+行政处罚B+信息评价C |
| 4.3.1.2航空公司运行安全监察绩效（FSOP） | **（评分区间以飞标部门意见为主）**97分以上，不扣分95-97分，-1分90-95分，-2分90分以下，-2分 | S=100-F问题， |
| 4.3.2安全审计不符合率 |  | 直接扣分审计失分=(100-审计得分)/10 | 评估周期内有多次审计的，以分值低的为准 |
| 4.4事件处置能力 | 4.4.1.1应急处置能力 |  | 由管理局基于日常事件的处理综合打分，扣分2分以内 |  |
| 4.4.1.2事件调查能力 |  | 由管理局基于日常事件的处理综合打分，扣分2分以内 |  |
| 4.4.2舆情事件控制能力 |  | 由管理局基于日常事件的处理综合打分，扣分2分以内 |  |