

南京禄口机场航班时刻管理实施细则 (试行)

1. 一般规则

1.1 为规范南京禄口机场（以下简称“南京机场”）航班时刻管理工作，根据中国民用航空局《关于印发〈中国民用航空华东地区管理局及其派出的安全监督管理局内设机构主要职责和人员编制方案〉的通知》（民航发〔2010〕41号）、中国民用航空局《民航航班时刻管理办法》（民航发〔2018〕1号）、《货邮飞行航班时刻配置政策措施》（民航发〔2020〕33号）和国际航空运输协会(IATA)《世界航班时刻准则》(WSG)等相关规定和要求，结合南京机场功能定位和实际情况，制定本细则。

1.2 本细则适用于国内航空承运人、国际及地区航空承运人在南京机场的公共航空运输的航班时刻申请、受理、协调、配置和监督管理。

1.3 民航华东地区管理局(以下简称“管理局”)对南京机场进行航班时刻管理。管理局时刻管理部门负责南京机场航班时刻日常管理工作，联系信息如下：

1.3.1 航班时刻管理及相关信息公布网站：www.hds1ot.net。国内航空承运人日常航班时刻申请网站地址：www.hds1ot.net，国际及港澳台地区航空承运人航班时刻申请网站地址：www.pre-flight.cn。换季航班时刻申请

邮箱地址: hdslots@163.com。

1.3.2 工作日联系电话: 021-22321409, 传真: 021-22321381。

1.4 南京机场采用 24 小时全时段航班时刻协调配置管理方式, 并严格按照中国民用航空局(以下简称“民航局”)公布的协调参数执行。

1.5 南京机场是区域枢纽机场, 具有面向国内、国际的辐射服务功能和航空货物、快件集散功能, 同时落实国家各项航空服务职能。航班时刻配置总体原则如下:

1.5.1 促进枢纽建设原则。根据民航局航线网络规划和南京机场功能定位, 以打造区域航空枢纽、构建相适应的航线网络为目标, 向国际及地区航班、国内干线航班适当倾斜配置时刻资源, 积极培育和提升南京机场中转能力, 鼓励航空承运人在南京机场实施枢纽运营。

1.5.2 提升运行品质原则。以有利于提升运行品质为导向, 不断梳理航班放行拥堵矛盾, 结合空管运行实际情况优化和配置航班时刻, 航空承运人申请非繁忙时段和避开拥挤航路适当优先。鼓励航空承运人提升安全水平和服务标准, 促进机场整体运行品质的提升。

1.5.3 提高资源使用效率原则。考量航班时刻执行率、航空安全水平、航班正常水平、滥用航班时刻等因素, 引导南京机场时刻资源向运行品质好的航空承运人倾斜, 实现资源效益最大化。

1.5.4 公平、公正和公开透明工作原则。落实国家政策、

服务国家战略，按照《民航航班时刻管理办法》要求，秉承公平、公正和公开透明工作原则，确保航班时刻合理配置，促进南京航空运输市场高质量发展。

1.6 按照时刻分类管理的原则，在南京机场时刻池和时刻库内建立不同类别的时刻池和时刻库：

1.6.1 时刻池的分类：国际及港澳台地区时刻池、国内时刻池、国家基本航空服务时刻池、货邮飞行时刻池。

1.6.2 时刻库的分类：国际及港澳台地区时刻库、国内时刻库、国家基本航空服务时刻库、货邮飞行时刻库。

1.6.3 时刻池内的航班时刻配置后，应当进入同一类时刻库。时刻库内的航班时刻召回或交回后，应当进入同一类时刻池进行配置；各类时刻池内的航班时刻原则上不得擅自流动，但一个类别时刻池内的时刻配置完成后尚有剩余的，可以流动到另一个类别时刻池内；同一类别时刻库内的时刻，可以进行航班时刻交换、转让和共同经营；不同类别时刻库内的时刻，原则上不得进行航班时刻交换、转让和共同经营。

1.6.4 为落实国家基本航空服务政策要求，国家基本航空服务时刻原则上绑定给区内以及民航局指定的目的地机场，参考《国内航班时刻效能配置系数量化规则》中的计算方法进行配置，配置后不得更换目的地机场。该航线一旦停航，航空承运人应将南京机场时刻交回时刻池，管理局将配置给其它能够执飞该航线的航空承运人使用；当目的地机场不符合国家基本航空服务条件时，管理局经评估后不再新增

绑定航班。

1.6.5 南京机场各类时刻池基本占比：国际及港澳台地区时刻池 20%、国内时刻池 72%，国家基本航空服务时刻池 5%，货邮飞行时刻池 3%（不含 0-6 点货运新增时刻），各类时刻池所占比例基本保持稳定。分配时刻时管理局可以根据当期时刻池的可分配时刻量、航空承运人时刻需求情况、各类时刻库的占比与南京机场定位发展的关系，结合南京机场时刻协调委员会建议及其他考虑因素，在保持总量不变基础上对各类时刻池占比进行微调，占比数值最多可以增加或减少 5%（国家基本航空服务时刻池除外）。

1.6.6 遵照公平原则，国际及港澳台地区时刻池的时刻配置给执飞国际地区航线的国内航空承运人、国外及地区航空承运人；国内航班时刻池的时刻配置给执飞国内航线的国内航空承运人。

1.7 根据南京机场货运枢纽战略需要，可以安排日间新增货邮飞行时刻参与量化配置，重点支持货运航空承运人增加“一带一路”沿线和远程货运航线航班。为确保南京机场日间航班运行安全有序，日间新增货邮航班的正常性参照民航局对客运航班正常性的考核标准。

1.8 贯彻落实国家战略，服务航空大众化出行。

1.9 国外航空承运人、港澳台地区航空承运人按照国际航班时刻协调配置的程序统一进行，国内航班航空承运人按照本细则规定的时刻协调配置程序统一进行。

1.10 根据《民航航班时刻管理办法》第五条要求，为

促进南京机场航班运行的有序顺畅，提高航班正常率，参与南京机场航班时刻量化配置的新进入航空承运人，如果有航班正点记录的，其上一同航季在南京机场的航班正点率应高于南京机场平均航班正点率；如果没有航班正点率记录的，其上一同航季每个月在全国的航班正常率应高于南京机场在飞航空承运人平均航班正点率。

1.11 南京机场时刻管理工作须具备专业人员、办公场所、系统平台、网络保障和办公设备，以保证时刻管理工作顺利开展。

2. 管理的机构与职责

2.1 各管理层级职责以《民航航班时刻管理办法》中相关内容为准。

2.2 管理局在航班时刻管理工作中履行如下职责：

2.2.1 组织制定南京机场航班时刻管理细则，报民航局时刻管理部门审核后公布；

2.2.2 组织评估并研究提出南京机场容量标准和航班时刻协调参数，报民航局时刻管理部门审查批准；

2.2.3 组织成立南京机场航班时刻协调委员会；

2.2.4 确定南京机场各类时刻池的配置占比；

2.2.5 确定新进航空承运人与在位航空承运人时刻配置占比；

2.2.6 组织开展南京机场航班时刻协调配置工作；

2.2.7 对航空承运人违反航班时刻管理相关规定的行

为进行处理;

2.2.8 航班换季前或在新增时刻配置前,组织南京机场时刻协调委开展历史航班时刻优化工作。

2.2.9 研究决定南京机场航班时刻管理工作中的其他重要事项。

2.2.10 监控航空承运人在南京机场的航班时刻执行情况。

2.3 航班时刻管理部门在航班时刻管理工作中履行如下职责:

2.3.1 监控南京机场航班时刻容量的执行情况和航季航班时刻配置方案的执行情况;

2.3.2 组织实施南京机场历史时刻确认、历史时刻优化调整以及换季、日常时刻协调工作;

2.3.3 拟订航季航班时刻管理工作方案;

2.3.4 分析研究南京机场航班时刻管理工作的并提出处理意见和建议;

2.3.5 基于批准的协调参数协调配置航班时刻,负责南京机场的日常、换季航班的时刻管理与协调工作,提出工作意见和建议,拟订工作方案;

2.3.6 收集和处理南京机场航班时刻管理工作中的问题、意见和建议;

2.3.7 协调处理航班时刻管理系统的日常维护与管理的相关问题;

2.3.8 设立航班时刻协调人岗位,航班时刻协调人应具

备航班时刻管理方面的知识技能和航班时刻协调配置工作经验；

2.3.9 出席航班时刻大会和集中办公。

2.4 管理局组织成立南京机场航班时刻协调委员会，为南京机场航班时刻工作的开展提出意见建议。

2.4.1 机构组成

东部机场集团，江苏空管分局，航空公司代表及其他利益相关方。管理局/江苏监管局视情列席。

2.4.2 工作机制

南京机场航班时刻协调委员会主任由东部机场集团领导担任，副主任由江苏空管分局分管领导担任，时刻协调委下设办公室，办公室设在东部机场集团规划发展部，负责航班时刻协调委员会的具体工作，召集航班时刻协调委员会会议。

2.4.3 工作职责

2.4.3.1 研究提出南京机场航班时刻配置建议，包括各类时刻池占比、机场容量标准和协调参数、空中和地面资源保障受限或改善情况等，以及配置规则的优化和调整建议；

2.4.3.2 对南京机场航班时刻使用进行监控，对涉嫌滥用航班时刻、虚占时刻、执行率不足等情况进行上报并提出建议；

2.4.3.3 制定航线网络发展规划，向管理局报备并据此提出历史时刻优化、新增时刻以及需要重点支持的航线配置建议；

2.4.3.4 组织指导南京机场研究分析航班正常、空管放行、空域结构矛盾等运行品质因素,以及机场保障资源与航班时刻匹配情况,提出改进措施及意见建议;

2.4.3.5 研究提出开展南京机场航班时刻容量评估工作建议;

2.4.3.6 负责做好上级部门交办的其它工作。

2.5 航空承运人协调员是指由航空承运人授权,经管理局备案的全权代理航空承运人航班时刻计划的申请、调整和确认等相关事宜的人员。各航空承运人负责航班时刻协调的协调员应取得公司书面授权,并提交《华东地区航班时刻协调员授权书》(附件1),如需变更协调员,应在变更日起5个工作日内向管理局书面报备。

3. 航班时刻初级市场配置规则

3.1 历史时刻确认及调整

3.1.1 历史时刻确认

3.1.1.1 被确认为历史的航班时刻享有航班时刻配置的第一优先权。航季结束后,航班时刻管理部门根据《民航航班时刻管理办法》第十七条中对航空承运人取得历史优先权的规定,整理形成并确认南京机场航空承运人航季历史时刻数据。历史时刻应当按照周的特定运营日予以确认。

3.1.1.2 航季历史时刻数据在华东地区航班时刻管理系统公布。对历史时刻数据有异议的相关方,应在7日内向管理局主动提交有关证明材料。

3.1.1.3 国际及港澳台地区历史时刻应在国际航班时刻协调会召开前 40 天进行确认。航班时刻管理部门待确认结束后，应汇总至民航局运行监控中心，由其统一向航空承运人发送确认通知。

3.1.2 历史时刻的优化调整

3.1.2.1 历史时刻优化调整享有航班时刻配置的第二优先权，部分新增航班时刻应优先用于历史时刻的优化调整。历史时刻调整优先顺序依次为：

3.1.2.1.1 确认为历史时刻 3 个同航季以上；

3.1.2.1.2 满足国家战略发展需求航线；

3.1.2.1.3 有利于航班运行安全、正常；

3.1.2.1.4 有利于机场枢纽建设；

3.1.2.1.5 有利于空中交通流量流向顺畅有序；

3.1.2.1.6 机场之间航班时刻均衡布局；

3.1.2.1.7 航班时刻系列配置在大体相同的时间。

3.1.2.2 历史时刻需要调整时，国内航空承运人向航班时刻管理部门提交历史时刻调整申请。

3.1.2.3 国际及港澳台地区航空承运人在民航局运行监控中心外网网站（www.pre-flight.cn）上提交历史时刻调整申请。

3.1.3 国内历史时刻应在航季结束后 4 周内完成确认和优化调整，并予以公布。

3.2 航班时刻配置规则

3.2.1 运用航空承运人航班时刻配置基数量化规则，以

上一个同航季航空承运人在南京机场的航班时刻平均执行率记录、航班正点率记录、滥用航班时刻记录以及在中国境内飞行的航空安全记录的加权平均，确定航空承运人航班时刻配置基数。基地航空承运人（以公共航空运输企业经营许可证为准）或始发航班数量排名前3名的航空承运人，管理局统筹考虑区域枢纽建设，兼顾飞行安全、航班正常、综合保障能力以及承担重大任务等因素，经管理局航线航班时刻管理领导小组审议后，可给予航空承运人航班时刻配置基数的航班正常率得分上适当加分，但最高不超过5分。

3.2.2 运用航班时刻效能配置系数量化规则，以申请时刻涉及航班的通达性、航班时刻使用价值、公平有序竞争性、空中交通流向均衡性、航线稳定性、发展战略的符合性等要素的加权平均，确定申请时刻的航班时刻效能配置系数。

3.2.3 国际及港澳台地区时刻池、国内时刻池、国家基本航空服务时刻池配置时刻时，根据确定的航空承运人航班时刻配置基数、申请时刻的航班时刻效能配置系数，以两者的乘积大小确定优先配置次序。

3.2.3.1 满足国家发展战略需求、符合机场功能定位的国际航线，且时刻申请在非繁忙时段的，在航空承运人航班时刻配置基数计算时，航班正点率和执行率记录按100分计算。

3.2.4 货邮飞行时刻池配置时刻时，日间6点至8点可以安排货邮飞行进港航班时刻，22点至24点原则上仅安排货邮飞行离港航班时刻，8点至22点高峰时段原则上仅用于

配置国际地区货邮飞行时刻；运用货邮飞行航班时刻配置量化规则，以航空承运人上一同航季的航班时刻执行率记录、航班时刻使用价值、航班正点率记录、航空安全记录、滥用航班时刻记录的加权平均，确定航空承运人航班时刻优先配置次序。夜间 0 点至 6 点新增的货邮飞行航班时刻增量另计，在不突破机场该时段容量标准的前提下原则上不受总量限制。

3.2.5 时刻池中 20%-50%的航班时刻应当优先配置给新进入航空承运人，其他航班时刻配置给在位航空承运人。在配置新增时刻之前，管理局根据南京机场航线网络规划、枢纽建设实际进程以及航空承运人申请情况，确定时刻池中新进入航空承运人与在位航空承运人的具体配置占比。

3.2.6 航空承运人根据优先配置次序在时刻池中选择时刻，同一航空承运人在同一类别时刻池中选择时刻的数量原则上不超过该时刻池航班时刻总数的 50%。

3.2.7 航班时刻配置结果应当符合《民航航班时刻管理办法》第六条所述航班时刻管理基本原则的要求。

3.3 换季时刻配置

3.3.1 航空承运人在换季时刻协调集中办公 4 周前，或者机场容量提升新增时刻配置工作开展 4 周前提出航班时刻新增申请。

3.3.2 国际及港澳台地区航空承运人在民航局运行监控中心外网网站（www.pre-flight.cn）上提交时刻新增申请，由运行监控中心发至管理局。

3.3.3 上一航季按照量化规则配置的航班时刻，在符合以下全部条件的前提下，在下一航季配置时原则上予以延续。

3.3.3.1 符合民航局换季政策以及《华东地区机场换季航班时刻增量配置办法》要求，且不突破机场容量协调参数。

3.3.3.2 获取新增时刻后，该航班在南京机场运行期间（终端管制区内含地面运行）未发生航空承运人责任原因的“一般征候”（含）以上事件。

3.3.3.3 自执行日期起，该航班在南京机场航班放行正常水平不低于南京机场平均水平。

3.3.3.4 自执行日期起，该航班时刻执行率符合《民航航班时刻管理办法》有关历史确认标准的要求。

3.3.3.5 对符合以上条件的国家发展战略需求航线、国际地区航线、国家基本航空服务、独飞航线、新开航线的航班时刻优先延续。

3.3.4 时刻协调配置按照主协调机场、辅协调机场、非协调机场的优先次序开展。主协调机场起飞、降落航班涉及辅协调机场、非协调机场的，应服从主协调机场时刻安排。

3.4 航季内，管理局根据民航局航班时刻管理政策制定华东地区航班时刻管理政策，对符合以下条件的季中临时新增航班时刻使用申请，应予以优先确认，但不作为历史时刻：

3.4.1 为承担重大航空运输任务的加班、包机或临时经营航班时刻的申请；

3.4.2 满足国家发展战略需求的国际及地区航班时刻、

国家基本航空服务时刻等申请；

3.4.3 新开航机场航班时刻申请；

3.4.4 春运、暑运等节假日期间临时经营航班时刻的申请；

3.4.5 货运不定期航班时刻申请。

3.5 航班时刻撤销

3.5.1 在机场容量调减以及国家重大活动等情况下，管理局可以撤销航班时刻。重大活动结束后，被撤销航班时刻自动恢复，撤销期内时刻执行率免予考核。根据《民航航班时刻管理办法》第五十条，撤销航班时刻应当遵照下列规则：

3.5.1.1 按照预先设定的优先撤销顺序撤销航班时刻，并至少提前 4 周通知航空承运人、机场管理机构、空中交通管制机构，紧急情况下例外；

3.5.1.2 国际地区航空飞行、国家基本航空服务和对口支援的航班时刻，原则上不予撤销；

3.5.1.3 航空承运人在机场每周仅持有 14 个或以下航班时刻的，原则上不予撤销；

3.5.1.4 某航线每周仅有 14 个或以下航班时刻的，原则上不予撤销。

3.5.2 航班时刻撤销应由航班时刻管理部门按照《民航航班时刻管理办法》的有关规定会同相关部门拟订调减方案，请示管理局分管领导后报管理局运通委员会审议，其中涉及机场容量调减的按照规定报民航局审批，通过后航班时刻协调人予以办理。

3.6 根据《民航航班时刻管理办法》规定，南京机场人道主义、专机、应急、外交等紧急重要飞行时刻安排以及公务、校验、调机等飞行的时刻申请受理和安排由民航局运行监控中心负责。

3.7 空中交通管制单位负责南京机场常态化次日补班飞行的航班时刻安排，启动 MDRS 后的次日补班飞行的航班时刻安排，由南京机场运管委统一组织，实施情况每季度向管理局时刻管理部门报备。

4. 航班时刻次级市场配置

4.1 国内航空承运人之间、国际及港澳台地区航空承运人之间或者国内航空承运人与国际及港澳台地区航空承运人之间的航班时刻等量交换应符合民航局《民航航班时刻管理办法》第四十五条规定，由涉及航班时刻交换的航空承运人向管理局航班时刻管理部门提出申请，包括涉及机场、用于交换的航班时刻的运营情况等内容。对符合条件的航班时刻交换，由航班时刻管理部门按照《民航航班时刻管理办法》的规定进行审核，经航班时刻管理部门领导审批通过后，予以办理。

4.2 国内航空承运人之间、国际及港澳台地区航空承运人之间或者国内航空承运人与国际及港澳台地区航空承运人之间的航班时刻转让应满足民航局《民航航班时刻管理办法》第四十六条规定，由涉及航班时刻转让的航空承运人向管理局航班时刻管理部门提出申请，包括涉及机场、转让航

班时刻时段等内容。对符合条件的航班时刻转让，由航班时刻管理部门按照《民航航班时刻管理办法》的规定进行审核，报管理局批准同意后，形成意见上报至民航局时刻管理部门。待民航局时刻管理部门审批通过后，航班时刻管理部门予以办理。

4.3 国内航空承运人之间、国际及港澳台地区航空承运人之间或者国内航空承运人与国际及港澳台地区航空承运人之间的航班时刻共同经营应当符合民航局《民航航班时刻管理办法》第四十七条规定，由涉及航班时刻共同经营的航空承运人向管理局航班时刻管理部门提交共同经营的申请，包括涉及机场、共同经营航班时刻时段、共同经营时限等内容。对符合条件的航班时刻共同经营，由航班时刻管理部门按照《民航航班时刻管理办法》的规定进行审核，经航班时刻管理部门领导审批通过后，报管理局分管领导审批。待管理局分管领导审批通过后，航班时刻管理部门予以办理。

5. 监督管理

5.1 航空承运人有下列行为之一的，应当界定为有意或反复滥用航班时刻行为：

5.1.1 向社会公众公布的离港到港时间，与获得的航班时刻不一致的；

5.1.2 将获得的航班时刻，用于与其申请目的明显不同的航空运营业务的；

5.1.3 故意在明显不同的时间运营业务；

5.1.4 实际执飞机型与申请时刻的航班时刻效能配置系数中提供机型不一致且未向管理局申请同意的；

5.1.5 航空承运人按照本细则所获得的新增航班时刻，经时刻管理部门同意后可以使用自有时刻进行调整，但从获得新增航班时刻的航季开始计算，3个同航季内有更换航线目的地的；

5.1.6 更换国家基本航空服务航线目的地的。

5.2 监控到航空承运人可能有意或反复滥用航班时刻时，航班时刻管理部门对航空承运人下发《民航华东地区航班时刻管理调查单》（附件2）。航空承运人应在限定时间内予以反馈。

5.3 航空承运人出现有意或反复滥用航班时刻的行为，情节严重者将被立即召回本航季的航班时刻，且不确认为下一同航季的历史航班时刻。根据情节严重程度，对有意或反复滥用航班时刻的航空承运人，管理局将建议民航局列入航班时刻申请资格受限名单，由民航局航班时刻管理部门给予1个航季、2个航季或者无限期暂停全国机场航班时刻申请的受理。

5.4 航空承运人在航班时刻申请过程中，违反申请程序和要求，存在刻意欺骗隐瞒等行为的，相关申请视为无效，已获得的时刻予以收回。

5.5 量化规则中明确的数据来源提供单位，应及时整理相关数据信息，并于管理局开展换季工作前的60天，盖章后书面报管理局时刻管理部门，确保相关数据信息报送的及

时性、准确性和完整性，对数据的真实性负责。

5.6 为确保量化规则的权威性和公平性，管理局将公示汇总后的数据信息，有异议的相关单位，应及时向管理局提出书面申请，管理局将进行核实并反馈。

6. 附 则

6.1 本细则自 2022 年 3 月 1 日起实施，2020 年发布的《关于印发〈南京机场航班时刻管理实施细则（试行）〉的通知》（民航华东局规〔2020〕3 号）同时废止。

6.2 《航空承运人航班时刻配置基数量化规则》《国际地区航班时刻效能配置系数数量化规则》《国内航班时刻效能配置系数数量化规则》《货邮飞行航班时刻配置量化规则》将根据国家发展战略、民航高质量发展要求、区域发展规划以及机场功能定位适时调整并另行对外公布。

6.3 本细则由民航华东地区管理局负责解释。

附件1

华东地区航班时刻协调员授权书

兹授权_____ (被授权人姓名、身份证号或者护照号)就协调华东地区机场航班时刻相关事宜作为我公司航班时刻协调员。

联系电话:_____

授权权限为:以(申请单位名称)_____名义全权负责航班时刻计划的申请、调整和确认等相关事宜。

授权单位(章):

单位负责人(签章):

被授权人(签字):

授权时间: 年 月 日

附件 2

民航华东地区航班时刻管理调查单

行政调查项目：航班时刻

编号： XX 号

被调查人	XX 航空公司航班计划部门		
调查内容			
监察员 意见	年 月 日		
部门领导 签批			
部门盖章	民航华东地区管理局航班时刻管理部门 年 月 日		
经办人	联系电话	传真：	
签收			

民航华东地区管理局航班时刻管理部门制