

中国民用航空总局科学技术奖励办法

中国民用航空总局令

第 66 号

《中国民用航空总局科学技术奖励办法》已经 1997 年 8 月 12 日中国民用航空总局局务会议通过，现予公布，自公布之日起施行。

局长 陈光毅

一九九七年八月十二日

第一章 总则

第一条 为了推动民航科技进步，充分发挥广大科学技术人员的积极性、创造性，奖励在民航科技进步活动中做出重要贡献的单位和个人，根据《中华人民共和国科学技术进步奖励条例》，制定本办法。

第二条 中国民用航空总局（以下简称民航总局）设立科学技术进步奖（以下简称科技进步奖）。科技进步奖分为一等奖、二等奖、三等奖。

第三条 民航总局科技进步奖的奖励范围是从事民用航空活动的单位单独或者与其他单位合作、或者个人完成的下列成果：

- （一）研究开发的应用技术成果；
- （二）基本建设和技术改造中采用新技术、新产品、新工艺取得的成果；
- （三）标准、计量、劳动和环境保护等为社会公益服务的科技成果；
- （四）企业管理等软科学研究成果；
- （五）科技和管理专著、科技教材、科普图书等优秀著作；
- （六）自然科学理论成果。

第二章 申请

第四条 申请民航总局科技进步奖的项目，必须符合下列条件：

- （一）符合本办法第三条规定的奖励范围；
- （二）通过符合规定的技术鉴定或者其他形式的技术评价；

(三) 已获得本单位技术改进一等奖或者二等奖。但是，民航总局有关职能部门完成的软科学研究成果不在此限。

第五条 申请民航总局科技进步奖，应当按本规定附件二的要求填写《中国民用航空总局科学技术进步奖申请书》，并提交应用证明和技术评价证明。

第六条 两个以上单位合作完成的项目，应当由第一完成单位负责与其他完成单位协商一致后申请奖励。

第七条 申请奖励项目的主要完成人，是指在完成该项目中做出创造性贡献的下列人员：

- (一) 项目总体技术方案的主要设计者；
- (二) 直接参与项目的开发与管理，并在解决关键技术和疑难问题中做出重要贡献者；
- (三) 直接参与项目的实施，并在应用或推广中做出重要贡献者；
- (四) 科技和管理专著、科技教材或科普图书的作者；
- (五) 在标准、软科学以及自然科学理论研究等成果中做出重要贡献者。

每个申请奖励项目的主要完成人应当按其实际贡献实事求是地加以确定，一等奖不得超过15人，二等奖不得超过9人，三等奖不得超过7人。各等级奖励的主要完成人应当以贡献大小排序。

第八条 申请奖励项目的主要完成单位，是指主要完成人在完成该项目时所在的单位，并在项目实施的过程中提供技术、经费和设备等条件，对该项目的完成起到重要作用。除软科学研究成果外，民航总局各职能部门不作为项目的主要完成单位参加申请。

每个申请奖励项目的主要完成单位应当按其实际贡献实事求是地加以确定，一等奖不得超过7个，二等奖不得超过6个，三等奖不得超过5个。

第九条 民航总局科技进步奖每年评定一次，申请时间是当年1月1日至3月31日。用邮寄方式寄出的，以邮戳日期为准。

第三章 评审

第十条 民航总局设立科学技术委员会（以下简称民航总局科委），负责民航总局科技进步奖的评审工作，评审结果报民航总局批准。

民航总局科委召开会议评审民航总局科技进步奖时，到会的民航总局科委委员人数不得少于委员总数的五分之四。

民航总局科委可根据当年申报奖励项目的专业需要，特邀部分非申报奖励项目主要完成人且具有高级专业技术职务任职资格的人员担任评审员参加评审会议，其人数不得超过科委委员总数的三分之一。特邀参加评审会议的人员具有表决权。

民航总局科委的办事机构设在民航总局科技教育管理部门。

第十一条 民航总局科技进步奖应当按照下列原则和方法进行评审：

（一）遵循科学、公正的评审原则，依据申请奖励项目的技术（学术）水平、技术难度、创新程度、推动民航科技进步的作用和取得的经济效益或社会效益等进行综合考核，并根据本规定附件一《中国民用航空总局科学技术进步奖评审范围和评审标准》进行评审；

（二）总项目中的子项目成果曾获科技进步奖的，在评审总项目时，应当剔除单独获奖的子项目；

（三）就同一技术内容，后申请奖励的项目，其水平必须高于已评过奖的方可再行评奖；

（四）到会评审人员和评审会议工作人员是所申请奖励项目的主要完成人之一的，在对该项目进行讨论和投票表决时应当回避。担任评审员的，不计入到会人数；

（五）评审时，必须经过认真、充分讨论，并以无记名投票方式评出奖励项目和奖励等级。投票表决时，实行一人一票制，一等奖项目应由到会评审人员的三分之二以上通过；二、三等奖项目应由到会评审人员的二分之一以上通过。

第十二条 民航总局科委委员、特邀评审人员以及会议工作人员，对被评审项目中的保密技术内容及评审会议情况，有责任严守秘密。

第十三条 民航总局科技教育管理部门负责对申请奖励项目进行初步审查，通过后提交民航总局科委进行评审。初步审查的主要内容和要求为：

（一）审查申请奖励项目是否符合本办法第三条和第四条规定的奖励范围和申请奖励条件，对超出奖励范围和不符合申请奖励条件的或者有下列情况之一的，不予受理：

- 1、曾申请但未获奖且无实质性提高的；
- 2、曾获国家自然科学奖、发明奖、科学技术进步奖和同一级别科学技术进步奖，或者是已获得科技进步奖的子项目；
- 3、项目存在完成单位或完成人名次排列或者知识产权方面争议的；
- 4、通过别的渠道同时申请同一级别科技进步奖的。

（二）审查申请材料是否齐全，符合要求。有下列情况之一的，通知申请单位进行补充修改或提供有效证明材料：

- 1、申请奖励的材料不符合规定要求；
- 2、申请书主要完成人及排列名次与科学技术成果鉴定证书所载内容不一致；
- 3、缺少应用证明。

第十四条 申请民航总局科技进步奖，应当按规定交纳评审费。

第四章 争议处理

第十五条 民航总局科技进步奖经民航总局科委评审通过后，应当在《中国民航报》上公布。自公布之日起六十天内，任何单位或个人如有异议，均可用书面向民航总局科技教育管理部门提出。逾期提出异议的，不予受理；对奖励等级的异议，原则上不予考虑。

第十六条 对公布的奖励项目有争议且争议涉及项目是否达到奖励条件等实质性问题的，由民航总局科技教育管理部门负责组织调查，将处理意见报民航总局科委裁决；涉及项目完成单位或者完成人名次排列和知识产权方面问题的，由申请单位负责协调和处理，将结果报民航总局科委备案。自收到异议信函之日起六十天内仍未能处理完毕的，则取消该项目当年度的获奖资格。

第五章 奖励实施

第十七条 民航总局科技进步奖在《中国民航报》上公布之日起六十天内未提出异议的，即行授奖。民航总局对主要完成单位颁发奖状，对主要完成人颁发科技进步奖证书。对获奖项目分别发给奖金，一等奖为二万元、二等奖为一万元、三等奖为六千元。奖金从民航总局科技基金中列支。

第十八条 获奖项目的奖金应当按对该项目的贡献大小合理分配，第七条第二款规定的主要完成人所得奖金应占奖金总额的百分之六十至七十，具体比例由获奖单位确定。

二个以上单位合作完成的项目，根据各方贡献大小协商奖金分配。

第十九条 任何单位不得截留或者挪用民航总局科技进步奖的奖金。

第二十条 根据国家有关规定，民航总局科技进步奖奖金，不计入获奖单位的奖金总额，不征收奖金税。

第二十一条 对获得民航总局科技进步奖证书的人员，所在单位人事部门应将其事迹记入本人档案，并作为考核、晋级、晋升专业技术职务和提高福利待遇的重要依据之一。

第二十二条 对获民航总局科技进步奖一等奖、二等奖的项目，由民航总局科技教育管理部门负责择优申报国家科技进步奖。

第二十三条 获奖项目如发现有弄虚作假或剽窃他人成果的，经查明属实，将撤销对其奖励，收回奖金，并按情节轻重给予批评或者行政处分。构成犯罪的，依法追究其刑事责任。

第六章 附则

第二十四条 本办法自发布之日起施行。

中国民用航空局1992年1月8日发布的《中国民用航空局科学技术进步奖励办法》同时废止。

附件一：中国民用航空总局科学技术进步奖评审范围和评审标准

民航总局科技进步奖根据申报项目的技术（学术）水平、技术难度、创新程度、推动民航科技进步的作用大小和取得的经济效益或社会效益综合评定。具体评审范围和评审标准如下：

一、研究开发的应用技术成果的评审范围和评审标准

（一）评审范围

应用一年以上，并取得显著经济效益或社会效益的以下成果：

- 1、新技术、新工艺、新材料、新产品和专用设备；
- 2、安全、正常、服务、效益等方面的应用技术成果；
- 3、基建和技术改造项目中具有创新的设计；
- 4、掌握国外先进技术且应用卓有成效的项目；
- 5、劳动和环境保护科技成果。

（二）评审标准

一等奖：技术上达到或接近同类项目的国际先进水平或国内领先水平；技术难度大；有大的创新；对推动民航科技进步的作用很大；取得很大经济效益或社会效益。

二等奖：技术上达到同类项目的国内先进水平或民航领先水平；技术难度较大；有较大创新；对推动民航科技进步的作用大；取得大的经济效益或社会效益。

三等奖：技术上属同类项目的民航先进水平；有一定的技术难度和创新；对推动民航科技进步的作用较大；取得较大经济效益或社会效益。

二、基本建设和技术改造中采用新技术、新产品、新工艺取得的成果的评审范围和评审标准

（一）评审范围

在民航基本建设和技术改造中采用国内外新技术，做出重要贡献，取得显著经济效益或社会效益的项目。

（二）评审标准

一等奖：在采用国内外新技术中做出了突出贡献；项目在整体上达到或接近国际先进水平或国内领先水平；对推动民航科技进步的作用很大；取得很大经济效益或社会效益。

二等奖：在采用国内外新技术中做出了重要贡献；项目在整体上达到国内先进水平或民航领先水平；对推动民航科技进步的作用大；取得大的经济效益或社会效益。

三等奖：在采用国内外新技术中做出了积极贡献；项目在整体上达到民航先进水平；对推动民航科技进步的作用较大；取得较大的经济效益或社会效益。

三、标准化和计量科技成果的评审范围和评审标准

（一）评审范围

1、标准化科技成果的评审范围

研究制定的民航各业务领域的技术标准（含技术管理标准）和标准化科技成果，实施一年以上时间，并取得显著经济效益或社会效益的。

2、计量科技成果的评审范围

经一年以上时间的实际应用，证明性能稳定可靠，并取得显著经济效益或社会效益的下列科技成果：

- （1）专用计量标准；
- （2）新型精密测试装置、新的测试方法；
- （3）飞机专用校验设备；
- （4）计量检定系统、计量检定规程和计量技术规范。

（二）评审标准

1、标准化科技成果的评审标准

一等奖：技术难度大；科学技术达到或接近国际先进水平或在国内领先；有较大创新；标准化科技成果意义重大，对保证“安全第一、正常飞行、优质服务、增加效益”有重大促进作用；取得很大的经济效益或社会效益。

二等奖：技术难度较大；科学技术达到国内领先水平；有创新；标准化科技成果意义很大，对保证“安全第一、正常飞行、优质服务、增加效益”有很大促进作用；取得大的经济效益或社会效益。

三等奖：技术上有一定的难度；科学技术达到国内先进水平；有一定的创新；标准化科技成果有较大意义，对保证“安全第一、正常飞行、优质服务、增加效益”有较大促进作用；取得较大的经济效益或社会效益。

2、计量科技成果的评审标准

一等奖：技术上达到或接近国际先进水平或国内领先水平或飞机专用校验设备的技术指标符合有关国际标准；技术难度大；有大的创新；对推动民航计量科学技术的进步的作用很大；取得很大经济效益或社会效益。

二等奖：技术上达到国内先进水平或飞机专用校验设备的技术指标符合有关国际标准；技术难度较大；有较大创新；对推动民航计量科学技术的进步的作用大；取得大的经济效益或社会效益。

三等奖：技术上达到国内先进水平或飞机专用校验设备的技术指标符合有关国际标准；技术上有一定难度和创新；对推动民航计量科学技术的进步的作用较大；取得较大经济效益或社会效益。

四、软科学研究成果的评审范围和评审标准

(一) 评审范围

已被实际应用一年以上时间，并取得显著经济效益或社会效益的下列成果：

- 1、为制定民航发展战略、规划、宏观决策提供科学依据的研究成果；
- 2、为制定民航科技发展战略、规划及有关技术政策提供科学依据的研究成果；
- 3、为民航科技体制改革及经济体制改革提供决策依据的研究成果；
- 4、为决策提供重大项目（包括重大引进项目）的可行性研究、技术经济分析与论证的研究成果；
- 5、民航管理研究成果；
- 6、软科学的理论及方法研究成果。

(二) 评审标准

一等奖：

1、成果对民航决策起到了重大作用，且采纳实施后意义重大；所提对策、建议切合民航实际，并有较大创新；建立了可靠、完善的数据资料库，做出了定性定量相结合的科学分析；涉及专业面很广，难度和复杂程度大；所采用或创造的研究方法接近国际先进水平；产生了很大的经

济效益或社会效益。

2、运用现代科学管理理论，研究民航管理工作的规律和方法，其成果有很大创新，用于指导民航事业某一方面的管理工作，已产生了很大的经济效益或社会效益。

3、创造性地提出了软科学理论或方法，在国内产生了重大的影响。

二等奖：

1、成果对民航决策起到了大的作用，且采纳实施后意义很大；所提对策、建议切合民航实际，并有创新；积累了完整、可靠的数据资料，做出了定性定量相结合的科学分析；涉及专业面广，难度和复杂程度较大；所采用或创造的研究方法属国内先进水平；产生了大的经济效益或社

会效益。

2、运用现代科学管理理论，研究民航管理工作的规律和方法，其成果有大的创新，用于指导民航事业某一方面的管理工作，已产生了大的经济效益或社会效益。

3、创造性地提出了软科学理论或方法，在国内产生了大的影响。

三等奖：

1、成果对民航决策起到了较大的作用，且采纳实施后意义较大；所提对策、建议切合民航实际，并有一定的创新；积累了比较完整的数据资料，做出了定性与定量相结合的科学分析；涉及专业面较广，有一定的难度和复杂程度；所采用或创造的研究方法属国内先进水平；产生了较大

的经济效益或社会效益。

2、运用现代科学管理理论，研究民航管理工作的规律和方法，其成果有创新，用于指导民航事业某一方面的管理工作，已产生了较大的经济效益或社会效益。

3、在软科学研究理论和方法上有创见，并在国内产生了一定影响。

五、优秀著作（科技和管理专著、科技教材、科普图书）的评审范围和评审标准

（一）评审范围

在民航领域取得显著社会效益的下列出版物：

1、正式出版发行二年以上的科技专著（包括学术专著、基础论著、技术著作、工具书）；

2、正式出版、发行并经二届学生使用的民航大专院校科技类教材；

3、民航出版社公开出版发行二年以上的民航科普类图书。

（二）评审标准

一等奖：运用国内外先进科学技术知识（含作者取得的科技成果和积累的丰富教学经验）撰写的科技著作，达到国内同类著作的领先水平；有大的创新；质量（内容、结构、文字、图表、编辑、出版）很高，并达到国家规定图书质量标准的优质品；对推动民航科技进步、培养人才或提

高民航干部职工的科学素质作用重大；取得重大社会效益。

二等奖：运用国内外先进科学技术知识（含作者取得的科技成果和积累的丰富教学经验）撰写或编著（编写）的科技著作，达到国内同类著作的先进水平或民航领先水平；有创新；质量（内容、结构、文字、图表、编辑、出版）高，并达到国家规定图书质量标准的良好品；对推动民航

科技进步、培养人才或提高民航干部职工的科学素质作用很大；取得很大社会效益。

三等奖：运用国内外先进科学技术知识（含作者取得的科技成果和积累的丰富教学经验）撰写或编著（编写）或编译的科技著作，达到民航同类著作的先进水平；有一定的创新；质量（内容、结构、文字、图表、编辑、出版）较高，并接近国家规定图书质量标准的良好品；对推动民航

科技进步、培养人才或提高民航干部职工的科学素质作用较大；取得较大社会效益。

六、自然科学理论成果的评审范围和评审标准

（一）评审范围

为阐明民航某业务领域中某种科学现象、特性、规律所取得的新发现或者提出了新观点、新理论，其主要论著已在国内公开发行的学术期刊上发表，并获得国内同行专家较好评价的自然科学理论成果。

（二）评审标准

一等奖：对民航某业务领域中某种科学现象、特性、规律有新的发现，或者提出的新观点、新理论有重要创见；在研究方法、手段、基础数据的搜集和综合分析上有创新；学术上达到国内领先水平，并获得国内同行专家的高度评价；对促进民航科技进步的意义很大；应用价值很大。

二等奖：对民航某业务领域中某种科学现象、特性、规律有新的发现，或者提出的新观点、新理论有创见；在研究方法、手段、基础数据的搜集和综合分析上有一定的创新；学术上达到国内先进水平，并获得国内同行专家的较高评价；对促进民航科技进步的意义大；应用价值大。

三等奖：对民航某业务领域中某种科学现象、特性、规律有新的发现，或者提出了新观点、新理论，或者解决了民航生产中具有相当难度的科学技术问题，并获得国内同行专家的好评；对促进民航科技进步的意义较大；应用价值较大。

附件二（略）