

民用航空空中交通管制岗位培训大纲

——机坪管制（暂行）

（征求意见稿）

1 总则

1.1 为规范和指导机坪管制人员岗位培训工作，提高机坪管制岗位培训质量，完善并优化岗位培训的步骤和内容，根据《民用航空空中交通管制员执照管理规则》和《民用航空空中交通管制培训管理规则》的原则和要求，结合机坪管制工作实际，制定本大纲。

1.2 本大纲适用于拟申请机坪管制执照人员的资格培训和持照机坪管制员的复习培训。

1.3 年旅客吞吐量达到两千万或机坪情况复杂机场的机坪管制单位，受训人的资格培训和复习培训应增加相应的内容。

1.4 本大纲是机坪管制岗位培训的最低要求，各机场可结合自身运行实际和风险评估结果，增加培训内容、时长或频次。

1.5 具备开展“基于胜任力的机坪管制培训与评估”条件的单位，可向所在地区管理局申请开展基于胜任力的机坪管制岗位培训与评估。具体实施可参照本大纲附件 1 “基于胜任力

的机坪管制培训与评估”指导框架。开展基于胜任力的机坪管制培训单位，可将本大纲中涉及的培训时长适当减少，但减少量不能多于大纲要求培训时长的 20%。

2. 资格培训

机坪管制的资格培训是使受训人具备在机坪管制岗位工作的能力，并获得机坪管制执照和岗位资格所进行的培训。

2.1 培训要求

2.1.1 资格培训包括岗前培训和岗位见习培训两个主要阶段，总时长应不少于 600 小时。受训人须通过前一阶段考核，方可进入下一阶段。

2.1.2 岗前培训总时长应不少于 100 小时，其中理论培训不少于 40 小时，模拟操作不少于 40 小时，现场观摩不少于 20 小时。

2.1.3 岗位见习培训总时长应不少于 500 小时，其中理论培训不少于 20 小时。模拟操作不少于 80 小时，岗位实作（在教员监督下实际操作，应覆盖全部指挥流程）不少于 400 小时。

2.1.4 培训实施单位应当制定培训方案，并建立全过程、分阶段的考核评估与人员淘汰机制，明确各阶段的考核标准、方式与淘汰程序。

2.1.5 资格培训各阶段均应开展评估，评估结果应记入管制员技术档案。岗前培训应在阶段结束时进行评估；岗位见习培

训的阶段性评估周期不得超过 200 小时，并应根据评估结果优化后续培训方案。

2.1.6 持有军方或其他类别管制执照签注的受训人，经地区管理局批准，资格培训时长要求可视情降低，但不得低于规定时长要求的二分之一。

2.2 岗前培训

2.2.1 岗前培训是使受训人满足岗位见习条件的培训。

2.2.2 岗前培训通常包括理论培训、模拟操作和现场观摩。

2.2.3 理论培训内容应至少包含：

- (1) 机坪管制相关法律法规、规章及规范性文件；
- (2) 机场场道与机坪布局、标志标识、灯光系统及运行限制；
- (3) 常见机场地名代码、航空公司代码；
- (4) 航空器机型、分类、性能数据（如滑行转弯半径、翼展限制）；
- (5) 特种车辆（如引导车、加油车、行李车等）的运行规则与协调程序；
- (6) 飞行区活动人员与车辆的管理规定；
- (7) 中英文标准无线电通话用语、非常规情况通话用语；
- (8) 航空器地面冲突的识别、预防与调配原则与方法；
- (9) 防止地面相撞与跑道/滑行道侵入（FOD 防范相关）；
- (10) 机坪运行安全与风险管理基础；
- (11) 航空情报资料（AIP、NOTAM 等）的应用；

- (12) 飞行进程单使用；
- (13) 机坪管制工作职责、工作协议、工作程序；
- (14) 管制协调、移交、信息通报；
- (15) 不正常情况处置；
- (16) 重要任务保障及保密相关规定；
- (17) 安全管理体系；
- (18) 安全教育与作风建设；
- (19) 机场应急救援。

注：以上所述指与机坪管制相关内容。

2.2.4 模拟操作内容应至少包含：

- (1) 飞行进程单；
- (2) 中英文标准无线电通话用语、非常规情况通话用语；
- (3) 基于模拟机的航空器推出、滑行路线规划与指令发布；
- (4) 与塔台、AOC、机务和场务等单位的协调与信息通报；
- (5) 航空器在交叉口、冲突热点区域的冲突识别与调配。

2.3 岗位见习培训

2.3.1 岗位见习培训是使受训人具备在岗位工作能力的培训，适用于已完成岗前培训的受训人。

2.3.2 岗位见习培训通常包括理论培训、模拟操作和岗位实作。

2.3.3 理论培训内容应至少包含：

- (1) 机坪管制相关法律法规、规章及规范性文件；
- (2) 岗位职责、工作程序；

- (3) 机坪管制规则和程序；
- (4) 飞行计划及空中交通服务电报；
- (5) 飞行进程单；
- (6) 中英文标准无线电通话用语、非常规情况通话用语；
- (7) 活动区运行规定；
- (8) 复杂气象条件下的机坪管制运行；
- (9) 大流量下的机坪管制运行；
- (10) 机坪资源的优化调配策略；
- (11) 航班大面积延误或备降时的应急处置与协调程序；
- (12) 机坪不停航施工期间的运行安全与指挥要点；
- (13) 不正常情况处置；
- (14) 机场搜寻援救区域的划分及应急通报程序；
- (15) 重要任务保障及保密相关规定。

2.3.4 模拟操作与岗位实作内容应至少包含：

- (1) 飞行进程单；
- (2) 中英文标准无线电通话用语、非常规情况通话用语；
- (3) 管制协调、移交、信息通报；
- (4) 航空器地面冲突调配；
- (5) 复杂气象条件下的机坪管制运行；
- (6) 大流量下的机坪管制运行；
- (7) 不正常情况处置；
- (8) 其他复杂情况下的综合处置演练。

3. 复习培训

机坪管制复习培训是使机坪管制员熟练掌握应当具备的知识和技能，提供大流量和复杂气象条件下的机坪管制服务，并能处理工作中遇到的机坪管制服务突发事件、机坪管制运行环境突发事件和航空器突发事件所进行的培训。

3.1 复习培训通常包括理论培训和模拟操作培训。其中，年度理论培训时长不少于 16 小时，年度模拟操作培训时长不少于 25 小时（含考核 1 小时）。

3.2 具备条件的机坪管制单位可组织机坪管制员参加机场管制模拟实践。各机坪管制单位可以根据需要择机开展。机场管制模拟实践的类型、频次和应达到的效果由各机坪管制单位根据需要自行决定。

3.3 模拟操作培训应分阶段开展。其中，每 8 小时模拟操作培训应至少包含 1 次阶段性评估，由机坪管制教员对受训人的培训效果进行小结，优化后续培训方案，并将评估结果记入管制员技术档案。阶段性评估以现场评估方式开展。

3.4 机坪管制单位应根据运行情况，在模拟操作培训中安排适当比例的英文通话。

3.5 复习培训内容应至少包含：

- (1) 中英文标准无线电通话用语、非常规情况通话用语；
- (2) 相似航空器呼号；

征求意见稿

- (3) 复杂气象条件下的机坪管制运行；
- (4) 大流量下的机坪管制运行；
- (5) 地面冲突调配；
- (6) 设备故障；
- (7) 通信联络失效；
- (8) 滑行道污染；
- (9) 信息通报；
- (10) 动态监控；
- (11) 协调与移交；
- (12) 不正常情况处置。

3.6 模拟操作培训科目和频次应满足《机坪管制模拟操作培训最低清单》的要求。各机坪管制单位可根据实际运行情况增加培训科目或频次，确保培训效果达标。

机坪管制模拟操作培训最低清单		
科目分类	培训科目	频次
专项强化训练	防止跑道侵入	2
	相似航空器呼号	12
	机组误执行管制指令	12
	防止航空器与航空器、车辆、障碍物刮蹭	12
	确保航班正常性	12

征求意见稿

复杂情况处置 训练	不利气象条件下的管制运行	8
	大流量下的管制运行	8
	地面冲突调配	8
	监视设备故障	2
	助航设备故障	2
	通信联络失效	2
	航空器发动机故障	2
	航空器液压系统故障	2
	航空器起落架故障	2
	航空器油量问题	2
	航空器失火	2
	航空器遭遇非法干扰	2
	航空器冲、偏出跑道	2
	跑道污染	2
	航空器漏油滑行道污染	2
医疗救护	2	
差异化训练	基于管制单位的个性化训练	按需
	基于管制员个体的个性化训练	按需

4.附则

4.1 本大纲自 2026 年 7 月 1 日起施行。各有关单位可根据本大纲制定详细的实施细则。

附件 1:

“基于胜任力的机坪管制岗位培训与评估”指导框架

1 总则

“基于胜任力的机坪管制岗位培训与评估”指导框架（以下简称指导框架）适用于拟采用基于胜任力的管制员岗位培训与评估的机坪管制单位。本指导框架根据国际民航组织“培训”（DOC9868）和“管制员基于胜任力的培训与评估手册”（DOC10056）编写，是对“机坪管制岗位培训大纲”（简称培训大纲）的补充说明，是传统培训方法向基于胜任力培训方法进阶的理论指导。

1.1 培训大纲理论培训部分的培训目标按照认知分类理论分为五级：记忆—理解—基本应用—综合应用—高阶应用。具体等级说明详见附表 1。理论培训内容应根据知识的性质、作用进行五级划分。理论考核应根据知识等级，对照采用附表 1 中“目标表现行为示例”进行题目设计。

1.2 模拟操作与岗位实作部分，各机坪管制单位应构建本单位机坪管制员胜任力模型，并依据胜任力模型对机坪管制员实施培训和考核，确保机坪管制员具备岗位所需的胜任力。

1.3 机坪管制员胜任力模型的构建参考附表 2 机坪管制员胜任力模型示例。可结合本单位机坪管制运行实际情况,考虑环境条件、流量水平、运行复杂度等因素,构建本单位的胜任力模型。胜任力模型应包括能力单元、能力描述、能力要素、可观测行为、评价等级与标准等五类元素。能力单元应包括情景意识保持、交通和容量管理、间隔和冲突处置、通话、协调、非常规情况处置、解决问题与决策、自我管理与发展、工作负荷管理、团队协作等十项指标。

1.4 指导模拟操作与岗位实作的管制教员须经过相关培训并通过考核获得资质方可上岗。

2. 资格培训

2.1 岗前培训

2.1.1 理论培训目标

通过系统化理论培训,受训者应能正确理解机坪管制工作所涉领域的各项基本原理,正确识记与机坪管制工作相关的知识、规章、规范。能够针对不同的运行场景正确分析、运用相关知识、规章规范,形成正确的解决方案。

2.1.2 理论培训内容

理论培训内容应至少包含:

- (1) 机坪管制相关法律法规、规章及规范性文件;
- (四)
- (2) 机场场道与机坪布局、标志标识、灯光系统及运行限制;

(一)

(3) 常见机场地名代码、航空公司代码； (一)

(4) 航空器机型、分类、性能数据（如滑行转弯半径、翼展限制）； (一)

(5) 特种车辆（如引导车、加油车、行李车等）的运行规则与协调程序； (一)

(6) 飞行区活动人员与车辆的管理规定； (一)

(7) 中英文标准无线电通话用语、非常规情况通话用语； (四)

(8) 航空器地面冲突的识别、预防与调配原则与方法； (五)

(9) 防止地面相撞与跑道/滑行道侵入（FOD 防范相关）；
(五)

(10) 机坪运行安全与风险管理基础； (三)

(11) 航空情报资料（AIP、NOTAM 等）的应用； (三)

(12) 飞行进程单使用； (三)

(13) 机坪管制工作职责、工作协议、工作程序； (三)

(14) 管制协调、移交、信息通报； (四)

(15) 不正常情况处置； (五)

(16) 重要任务保障及保密相关规定； (三)

(17) 安全管理体系； (二)

(18) 安全教育与作风建设； (四)

(19) 机场应急救援。 (五)

注：以上所述指与机坪管制相关内容。

2.1.3 理论培训考核

理论培训考核可通过试卷（纸质或上机）或面试形式进行，题目应根据 2.1.2 中的等级对照附表 1 中的目标行为示例进行设计。考核成绩须达到 90%及以上方可视为合格。

2.1.4 模拟操作培训目标

完成模拟机操作培训后，根据岗前培训胜任力模型，受训者应能够在模拟环境中，在常规环境条件且不低于高峰小时流量场景下综合运用知识与能力，模拟机操作表现达到胜任或以上等级。

2.1.5 模拟操作内容

模拟操作内容应至少包含：

- (1) 飞行进程单；
- (2) 中英文标准无线电通话用语、非常规情况通话用语；
- (3) 基于模拟机的航空器推出、滑行路线规划与指令发布；
- (4) 与塔台、AOC、机务和场务等单位的协调与信息通报；
- (5) 航空器在交叉口、冲突热点区域的冲突识别与调配。

2.1.6 模拟操作考核

模拟机操作考核分为过程性考核和终结性考核，二者均应按照本场的岗前培训胜任力模型进行考核评价。评价结果应根据过程性考核和终结性考核评价结果综合评判。

2.2 岗位见习培训

2.2.1 理论培训目标

通过系统化理论培训，受训者应能正确识记机坪管制工作所需要的法规、规章、规范、程序、方法等。能够针对不同的运行场景正确分析、运用相关知识、规章、程序与方法，形成正确的解决方案。

2.2.2 理论培训内容

理论培训内容应至少包含：

- (1) 机坪管制相关法律法规、规章及规范性文件；（四）
- (2) 岗位职责、工作程序；（五）
- (3) 机坪管制规则和程序；（五）
- (4) 飞行计划及空中交通服务电报；（二）
- (5) 飞行进程单；（三）
- (6) 中英文标准无线电通话用语、非常规情况通话用语；
（五）
- (7) 活动区运行规定；（四）
- (8) 复杂气象条件下的机坪管制运行；（五）
- (9) 大流量下的机坪管制运行；（五）
- (10) 机坪资源的优化调配策略；（五）
- (11) 航班大面积延误或备降时的应急处置与协调程序；
（五）

- (12) 机坪不停航施工期间的运行安全与指挥要点；（五）
- (13) 不正常情况处置；（五）
- (14) 机场搜寻援救区域的划分及应急通报程序；（五）
- (15) 重要任务保障及保密相关规定。（五）

2.2.3 理论培训考核

理论培训考核可通过试卷（纸质或上机）或面试形式进行，题目应根据 2.2.2 中的等级对照附表 1 中的目标行为示例进行设计。考核成绩须达到 90%及以上方可视为合格。

2.2.4 模拟操作培训目标

完成模拟操作与岗位实作培训后，根据岗位见习培训胜任力模型，受训者应能够在管制席位上，在持照管制教员监督下，实作表现达到胜任或以上等级。

2.2.5 模拟操作与岗位实作内容

模拟操作与岗位实作内容应至少包含：

- (1) 飞行进程单；
- (2) 中英文标准无线电通话用语、非常规情况通话用语；
- (3) 管制协调、移交、信息通报；
- (4) 航空器地面冲突调配；
- (5) 复杂气象条件下的机坪管制运行；
- (6) 大流量下的机坪管制运行；

- (7) 不正常情况处置；
- (8) 其他复杂情况下的综合处置演练。

2.2.6 模拟操作与岗位实作考核

模拟操作与岗位实作考核分为过程性考核和终结性考核，二者均应按照本场的岗位见习培训胜任力模型进行考核评价。评价结果应根据过程性考核和终结性考核评价结果综合评判。

3. 复习培训

3.1 理论培训目标

通过理论培训，受训者应能正确识记大流量和复杂气象条件、机坪管制服务突发事件、机坪管制运行环境突发事件和航空器突发事件所需要的规章、规范、程序、方法等。能够针对上述场景正确分析、运用相关知识、规章、程序与方法，形成正确的解决方案。

3.2 理论培训内容

复习培训内容应至少包含：

- (1) 中英文标准无线电通话用语、非常规情况通话用语；（五）
- (2) 相似航空器呼号；（五）
- (3) 复杂气象条件下的机坪管制运行；（五）
- (4) 大流量下的机坪管制运行；（五）
- (5) 地面冲突调配；（五）

- (6) 设备故障；（四）
- (7) 通信联络失效；（五）
- (8) 滑行道污染；（四）
- (9) 信息通报；（四）
- (10) 动态监控；（四）
- (11) 协调与移交；（五）
- (12) 不正常情况处置。（五）

3.3 模拟操作培训目标

完成复习培训后，根据复习培训胜任力模型，受训者应能够在管制席位或模拟机上，处置大流量和复杂气象条件、机坪管制服务突发事件、机坪管制运行环境突发事件和航空器突发事件时，实作或模拟操作表现达到胜任或以上等级。

3.4 模拟操作培训内容

模拟操作培训科目应满足“机坪管制模拟操作培训最低清单”的要求。

机坪管制模拟操作培训最低清单		
科目分类	培训科目	频次（可按需调整）
专项强化训练	防止跑道侵入	2
	相似航空器呼号	12
	机组误执行管制指令	12

征求意见稿

	防止航空器与航空器、车辆、障碍物 剐蹭	12
	确保航班正常性	12
复杂情况处置 训练	不利气象条件下的管制运行	8
	大流量下的管制运行	8
	地面冲突调配	8
	监视设备故障	2
	助航设备故障	2
	通信联络失效	2
	航空器发动机故障	2
	航空器液压系统故障	2
	航空器起落架故障	2
	航空器油量问题	2
	航空器失火	2
	航空器遭遇非法干扰	2
	航空器冲、偏出跑道	2
	跑道污染	2
	航空器漏油滑行道污染	2
医疗救护	2	
差异化训练	基于管制单位的个性化训练	按需
	基于管制员个体的个性化训练	按需

3.5 模拟操作考核

模拟操作考核分为过程性考核和终结性考核，二者均应按照本场的岗位复习培训胜任力模型进行考核评价。评价结果应根据过程性考核和终结性考核评价结果综合评判。

征求意见稿

附表 1 理论培训目标分级

级别	定义	层级说明	目标表现行为示例
第一级	记忆	对学习主题有基本的了解和认知,能够记忆、检索关键点、数据等信息。	定义; 背诵; 画图; 罗列; 引用; 识别; 说明; 陈述
第二级	理解	能够对学习主题有基本理解,并可以开展讨论。	描述; 刻画; 解释; 解读; 证明; 区分; 辨别
第三级	基本应用	具备对学习主题的深入理解和准确运用的能力。能够应用所学知识、规章等制定实施计划、方案。	应用; 计算; 估计; 检查; 选择; 采集; 确认; 证实; 编码; 测量; 预测
第四级	综合应用	能够按照正确的流程和适当的方法,应用所学知识、规章等在常规运行环境中分析问题,制定正确的解决问题的策略与方法。	判断; 分解; 设计; 规划; 预测; 制定; 关联; 调整; 评价
第五级	高阶应用	能够应用所学知识、规章等在非常规或全新运行环境中分析问题,制定正确的解决问题的策略与方法。	分析; 权衡; 综合; 评估; 论述; 优化; 创新

征求意见稿

附表 2 机坪管制员岗位胜任力模型示例

能力单元	能力描述	编号	能力要素	可观察行为	不能胜任	基本胜任	胜任	优秀
1 情景意识	了解当前运行状况, 预测未来事件	CE1.1	监控运行情况	监控影响责任区域的气象条件。	不能持续监测本扇区的天气信息, 不能及时通报重要的天气信息。极有可能因此导致不安全情况的发生。	在低中流量水平下监测天气, 总会掌握准确的修正海压等气象信息。在高流量水平下, 有时会掌握错误的雷暴等天气信息。只有在极端情况(如雷暴雨)或被要求时, 才传递相关天气信息。能够确保安全。但是未导致不安全情况的发生。	在低中流量水平下监测天气, 总会掌握准确的修正海压等气象信息。在高流量水平下, 通常(90%)可以正确及时发布雷暴等天气信息。只有在极端情况(如雷暴雨)或被要求时, 才传递相关天气信息。能够确保安全。	总是能够持续监测本扇区的天气信息, 并提前通报与交通相关天气信息。比如: 修正海压、雷雨范围、雷雨强度、雷雨发展和运动趋势。保证安全, 兼顾效率。
		CE1.2	理解运行情况	监控运行控制系统和设备的状态,	不能监控状态变化, 比如: 通信频率异常或自动化系统异常。极有可能因此导致不安全情况的发生。	一般(70%)可以监控状态变化, 但是不能根据状态变化及时调整管制行动, 但是未导致不安全情况的发生。	通常(90%)可以监控机坪管制和通信的状态, 除非极为少见的异常状态发生。能够根据不能使用的状态及时调整管制行动。能够确保安全。	总是(100%)能够持续监测系统的状态, 并能够相应调整管制行动。及时通报不能使用的状态。保证安全, 兼顾效率。
		CE1.3	预测未来的情况	根据监测和扫描的信息分析实际情况。	不能及时、准确地分析和判断雷达显示器、气象显示器等设备的信息, 包括含义、成因、影响因素等。极有可能因此导	一般(70%)能够分析和判断雷达显示器、气象显示器等设备的信息, 有时不能够分析深层含义、成因以及全面的影响因素, 但是未导致不安全情况的发	通常(90%)能够分析和判断雷达显示器、气象显示器等设备的信息, 虽然分析不够及时和全面, 但不响应安全性, 能够确保安全。	总是能及时、准确地分析和判断雷达显示器、气象显示器等设备的信息, 包括含义、成因、影响因素等。保证安全, 兼顾效率。

征求意见稿

					致不安全情况的发生。	生。		
		CE1.4	识别态势感知能力下降的迹象	根据分析，解释情况。	不能根据监测和扫描的信息的分析结果，解释该信息对实际情况影响。极有可能因此导致不安全情况的发生。	一般（70%）可以根据监测和扫描的信息的分析结果，解释该信息对实际情况影响。比较不常见的情况，可能不能合理解释对实际情况的影响，但是未导致不安全情况的发生。	通常（90%）可以根据监测和扫描的信息的分析结果，解释该信息对实际情况影响。能够确保安全。	总是可以根据监测和扫描的信息的分析结果，解释该信息对实际情况影响。保证安全，兼顾效率。
2 交通和容量管理	确保安全、有序和高效的交通流量，并提供关于环境和潜在危险情况的必要信息	CE2.1	实现最佳管制运行绩效（安全+有序+高效）	使用各种技术有效管理机坪范围交通。	不能有效地使各种技术管理机坪交通。包括冲突解脱技术，优先级等，极有可能因此导致不安全情况的发生。	一般（70%）可以使各种技术有效管理机坪交通。有时（50%）技术运用的时机、效果不好，甚至大流量或异常情况发生时，极大影响安全和效率，但是未导致不安全情况的发生。	通常（90%）可以有效地使各种技术有效管理机坪交通。尤其大流量或异常情况发生时，技术运用的时机和效果不够好，但是能够确保安全。	总是可以有效地使各种技术有效管理机坪交通。保证安全，兼顾效率。
		CE2.2	通知飞行员重要的交通信息	在发出许可和指令时，可以考虑航空器的性能。	不能在发布指令时，能够考虑不同机型的性能的影响，比如：绕行不停航施工区域，考虑翼展和机位的匹配关系，极有可能因此导致不安全情况的发生。	一般（70%）可以考虑不同机型的性能的影响。可能出现因对机型的性能掌握不够准确，导致航空器无法执行、复飞或危害运行安全。未导致不安全情况的发生。	通常（90%）可以考虑不同机型的性能的影响，对个别机型的性能掌握不够准确。在流量较大时，可能会发布不符合航空器实际性能的指令，但是能够确保安全。	总是在发布指令时，能够考虑不同机型的性能的影响，为空域中所有典型的机型提供适当的指令，保证安全，兼顾效率。

征求意见稿

		CE2.3	通知飞行员重要的天气信息	在必要时增加安全裕度。	不能在必要时增加安全裕度，极有可能因此导致不安全情况的发生。	一般（70%）能够在必要时，增加安全裕度。可能出现某些情况时不能根据情况增加安全裕度的情况，比如：认知能力下降时、异常情况出现时、流量较大。未导致不安全情况的发生。	通常（90%）能够在必要时，增加安全裕度。对于一些特殊情况，可能忘记增加安全裕度，或安全裕度不够大、不够及时，但是能够确保安全。	总是能够在必要时，增加安全裕度。保证安全，兼顾效率。
		CE2.4	通知飞行员重要的设备运行状态气信息	以准确和及时的方式，向相关航空器的机组发布航空器接近信息	不能够以准确和及时地向相关航空器的机组发布航空器接近信息，极有可能因此导致不安全情况的发生。	一般（70%）可以向相关航空器的机组发布航空器接近信息，即使出现不能及时、准确地发布航空器接近信息情况，但是可能不够准确或及时，未导致不安全情况的发生。	通常情况下（90%），可以向相关航空器的机组发布航空器接近信息，可能出现不能及时、准确地发布航空器接近信息情况，但是可能不够准确或及时，但是能够确保安全。	总是能够以准确和及时的方式，向相关航空器的机组发布航空器接近信息。保证安全，兼顾效率。
		CE2.5	向相关单位及时提供航空器设备运行状态等信息	在必要时向飞行机组发出危险和安全警报。	不能够在必要时向飞行机组发出危险和安全警报，如落地前未放起落架，极有可能因此导致不安全情况的发生。	一般（70%）能够在必要时向飞行机组发出危险和安全警报。可能因不够及时、准确影响安全，未导致不安全情况的发生。	通常情况下（90%），能够在必要时向飞行机组发出危险和安全警报	总是能够在必要时向飞行机组发出危险和安全警报
		CE3.1	识别航空器之间潜在飞行冲突	选择合适的方法提供冲突解脱指令。	不能选择合适的方法，为航空器存在的滑行冲突提供解脱指令，极有可能导致不安全情况的发生。	一般（70%）可以选择合适的方法，为航空器存在的滑行冲突提供解脱指令，影响运行安全，但未导致不安全情况的发生。	通常情况下（90%），可以选择合适的方法，为航空器存在的滑行冲突提供解脱指令。在大流量时，可能无法灵活的配备合适的间隔。	总是可以选择合适的方法，为航空器存在的滑行冲突提供解脱指令，保证安全，兼顾效率。
3 间隔与冲突处置	管理潜在的交通冲突并保持间隔							

征求意见稿

		CE3.2	保持航空器与地面、障碍物之间的安全间隔	发出保持间隔的许可和指令。	不能根据实际情况的需要,及时发出保持间隔的许可和指令,导致飞行效率下降或极有可能导致不安全情况的发生。	一般(70%)可以根据实际情况的需要,发出保持间隔的许可和指令。在流量较大时,可能不能及时、准确地发布保持间隔的许可或指令,使得航空器垂直间隔不具备的情况下,水平间隔逐渐缩小,或者无法使得航空器与障碍物保持足够的安全裕度,影响运行安全,但未导致不安全情况的发生。	通常情况下(90%),可以根据实际情况的需要,发出保持间隔的许可和指令。在流量较大时,可能不能及时、准确地发布保持间隔的许可或指令,可能影响效率,但是能够确保安全。	总是可以根据实际情况的需要,发出保持间隔的许可和指令。保证安全,兼顾效率。
4 通话	在所有运行情况下,开展有效的沟通	CE4.1	选择合适的通信方式、方法	熟练使用各种通话设备,包括VHF通信设备和内话系统通信设备等。	不能够熟练选择、使用VHF、内话系统等通信设备,可能无法通话,极有可能因此导致不安全情况的发生。	一般(70%)能够正确使用VHF、内话系统等通信设备,个别情况下,可能出现因通话设备使用问题影响运行安全,但未导致不安全情况的发生。	通常情况下(90%),能够熟练选择、使用VHF、内话系统等通信设备,几乎没有(5%)因通话设备使用问题出现影响安全的情况出现,能够确保安全。	总是能够熟练选择、使用VHF、内话系统等通信设备,保证安全,兼顾效率。
		CE4.2	依据相关通话规范性文件进行沟通	掌握基本的通话技巧,且表达清晰、准确和简洁。(包括语音、语调、语速等)。	不能掌握基本的通话技巧,且表达不够清晰、准确和简洁。语音、语调不正确,语速过快或过慢影响理解,不能使用陆空通话自由流利地表达管制意图,影响沟通,尤其是在流量较大或异常情况时,极有可能	一般(70%)可以合理运用基本的通话技巧进行常规通话。遇到非常规情况或异常情况没有标准通话时,语速过快或过慢,发音不准确,语调不正确,可能影响飞行安全,但未导致不安全情况的发生。	通常情况下(90%),可以合理运用基本的通话技巧进行常规通话,表达清晰、准确和简洁,语音、语调自然,语速适中。遇到非常规情况或异常情况没有标准通话时,通话不够熟练或灵活,导致语速过快或过缓,不常用的词汇发音可能不够	总是可以运用基本的通话技巧,且表达清晰、准确和简洁。语音、语调准确自然,语速适中。保证安全,兼顾效率。

征求意见稿

					因此导致不安全情况的发生。		准确，但能够确保安全。	
		CE4.3	确保沟通信息满足有效性、准确性	在适用的情况下，使用标准无线电话。	不能够熟练使用标准无线电话。尤其是流量较大或非正规情况时，不能有效进行沟通和交流，极有可能因此导致不安全情况的发生。	一般（70%）可以使用标准无线电话与对方进行沟通。在流量较大或非正规情况下，通话可能不够标准、存在歧义、无法理解，可能影响安全，但未导致不安全情况的发生。	通常情况下（90%），可以使用标准无线电话与对方进行沟通。在流量较大或非正规情况下，通话可能不够标准，但没有歧义，几乎不影响理解，能够确保安全。	总是能够在适用的情况下，使用标准无线电话。保证安全，兼顾效率。
5 协调	管理运行岗位与其他受影响的利害关系方之间的协调	CE5.1	确定协调的需求	监视和识别工作中哪些工作需要进行沟通和协调	不能及时发现工作中需要进行沟通和协调的工作内容，容易使工作陷入被动，影响运行安全和效率，极有可能导致不安全情况的发生。	一般（70%）能够及时发现工作中需要进行沟通和协调的工作内容。对于个别异常情况发生时，可能无法确定完整的协调内容，或者不能提前进行协调预判，影响运行安全，但未导致不安全情况的发生。	通常情况下（90%），能够及时发现工作中需要进行沟通和协调的工作内容。在异常情况发生时，可能无法确定完整的协调内容，或者不能提前进行协调预判。能够确保安全。	总是能够及时发现工作中需要进行沟通和协调的工作内容，提前做好协调工作预判。保证安全，兼顾效率。

征求意见稿

		CE5.2	选择适当的协调程序与方法	积极与本单位其他运行席位人员和其他相关方进行协调。	不能够积极、主动与本单位其他运行席位人员和其他相关方进行协调。极有可能导致不安全情况的发生。	一般（70%）能够积极、主动与本单位其他运行席位人员和其他相关方进行协调。在大流量或异常情况下，不能积极、主动进行协调，影响运行安全，但未导致不安全情况的发生。	通常情况下（90%），能够积极、主动与本单位其他运行席位人员和其他相关方进行协调。很少（10%）因为该原因导致的安全问题，能够确保安全。	总是能够积极、主动与本单位其他运行席位人员和其他相关方进行协调。保证安全，兼顾效率。
		CE5.3	积极主动与相关方进行协调	积极与其他单位（如：区域和机场管制单位）进行协调。	不能够积极、主动与其他相关单位进行协调。极有可能导致不安全情况的发生。	一般（70%）能够积极、主动与其他相关单位进行协调。在大流量或异常情况下，不能积极、主动进行协调，影响运行安全，但未导致不安全情况的发生。	通常情况下（90%），能够积极、主动与其他相关单位进行协调。很少（10%）因为该原因导致的安全问题，能够确保安全。	总是能够积极、主动与其他相关单位进行协调。保证安全，兼顾效率。
		CE5.4	管制岗位接班	使用规定的协调程序，协调航空器的运行和移交。	不能够使用规定的协调程序，协调航空器的运行、航空器的管制以及移交，极有可能导致不安全情况的发生。	一般（70%）能够使用规定的协调程序，协调航空器的运行、航空器的管制以及移交。可能出现协调不规范的情况，影响运行安全，但未导致不安全情况的发生。	通常情况下（90%），能够使用规定的协调程序，协调航空器的运行、航空器的管制以及移交。可能出现协调不规范的情况，但是不影响运行安全，能够确保安全。	总是能够使用规定的协调程序，协调航空器的运行、航空器的管制以及移交。

征求意见稿

6 非常规情况 处置	识别和应对与航空器运行有关的紧急情况 and 异常情况，并管理机坪管制运行的降级模式。	CE6.1	识别航空器紧急情况或其他异常情况	识别可能出现的紧急情况或异常情况。	不能够及时发现可能出现的紧急情况或异常情况，没有足够的时间解决突然出现的情况或问题。极有可能导致不安全情况的发生。	一般（70%）能够及时发现可能出现的紧急情况或异常情况，为解决问题留有足够的时间。但是在不够熟悉或流量较大时，问题发现较晚、危险源判断不够准确，但能够确保安全。影响运行安全，但未导致不安全情况的发生。	通常情况下（90%），能够及时发现可能出现的紧急情况或异常情况，为解决问题留有足够的时间。可能在不够熟悉或流量较大时，问题发现的不够及时、问题判断的不够准确，但能够确保安全。	总是能够及时发现可能出现的紧急情况或异常情况，为解决问题留有足够的时间。保证安全，兼顾效率。
		CE6.2	管理航空器的紧急和异常情况	积极主动地确定紧急情况的性质。	不能够积极主动地确定紧急情况的性质，易产生误解和安全隐患，导致紧急情况处置程序选择错误或延误处置时机。极有可能导致不安全情况的发生。	一般（70%）能够积极主动地确定紧急情况的性质。对于流量较大或不熟悉的紧急情况，因不够及时、主动确定紧急情况的性质，产生误解和安全隐患，影响运行安全，但未导致不安全情况的发生。	通常情况下（90%），能够积极主动地确定紧急情况的性质，消除误解和安全隐患，为后续采取紧急情况处置程序做好充分的准备。对于流量较大或不熟悉的紧急情况，可能不能做到及时、主动确定紧急情况的性质，但最终仍然可以对紧急情况性质作出正确判断，能够确保安全。	总是能够积极主动地确定紧急情况的性质，消除误解和安全隐患，为后续采取紧急情况处置程序做好充分的准备。保证安全，兼顾效率。

征求意见稿

		CE6.3	管理机坪管制系统运行降级模式	根据情况的紧迫性确定优先行动。	不能够根据情况的紧迫性，确定处置程序和方法、确定多个事物的处置优先级和先后顺序，因处置不当极有可能导致不安全情况的发生。	一般（70%）能够根据情况的紧迫性，确定处置程序和方法、确定多个事物的处置优先级和先后顺序。个别情况下对情况的紧迫性判断不够及时、准确，处置顺序或方法不当，影响运行安全。但未导致不安全情况的发生。	通常情况下（90%），能够根据情况的紧迫性，确定处置程序和方法、确定多个事物的处置优先级和先后顺序。个别情况下对情况的紧迫性判断不清，处置顺序或方法不够合理，但能够确保安全。	总是能够根据情况的紧迫性，确定处置程序和方法、确定多个事物的处置优先级和先后顺序，具备系统性思维和大安全观。保证安全，兼顾效率。
7 解决问题与决策	对已经发现的风险寻找并实施解决方案	CE7.1	寻求问题所有可能的解决方案	依据规则和运行程序，寻找解决问题的可能方案。	不能熟知规则、运行程序，在寻找解决问题的可能方案时，可能会违反规则和程序，因此会产生安全隐患，极有可能导致不安全情况的发生。	一般（70%）能够在规则和运行程序的框架内，寻找解决问题的可能方案，不会违反规则和程序。对于难度比较大的问题或异常情况，可能与规则和运行程序偏差较大，影响运行安全，但未导致不安全情况的发生。	通常情况下（90%），能够在规则和运行程序的框架内，寻找解决问题的可能方案，不会违反规则和程序。对于难度比较大的问题，可能与规则和运行程序稍有偏差，但不会造成较大的影响，能够确保安全。	总是能够在规则和运行程序的框架内，寻找解决问题的可能方案，不会违反规则和程序。保证安全，兼顾效率。
		CE7.2	有效地确定多个事务的优先级	确定各项任务的优先级，按照优先级组织各项任务。	不能确定各项任务的优先级，并按照优先级组织各项任务，因此会产生安全隐患，极有可能导致不安全情况的发生。	一般（70%）能够按照逻辑性、重要性等，确定各项任务的优先级，按照优先级组织各项任务。对于比较复杂的问题或异常情况，可能违反优先级原则，影响运行安全或运行效率，但未导致不安全情况的发生。	通常情况下（90%），能够按照逻辑性、重要性等，确定各项任务的优先级，按照优先级组织各项任务。即使有时违反优先级原则，但不会造成较大的影响，能够确保安全。	总是具有大局观、系统思维、优先权意识，能够按照逻辑性、重要性等，确定各项任务的优先级，按照优先级组织各项任务。保证安全，兼顾效率。

征求意见稿

CE7	7	CE7.3	确定问题的最终解决方案	及时作出决策，从所有的可行方案中寻找最优方案。	不能够依据多个维度的价值判断，确定问题的最优或最合适的解决方案。极有可能导致不安全情况的发生。	一般（70%）能够依据多个维度的价值判断，综合安全性、可行性、易用性、有效性等，确定问题的最优或最合适的解决方案。但是面对比较复杂的问题或异常情况，选取的方案可能不合理，影响运行安全或运行效率，但未导致不安全情况的发生。	通常情况下（90%），能够依据多个维度的价值判断，综合安全性、可行性、易用性、有效性等，确定问题的最优或最合适的解决方案。面对比较复杂的问题或异常情况，选取的方案可能不是最优的，但不会造成较大的影响，能够确保安全。	总是能够依据多个维度的价值判断，综合安全性、可行性、易用性、有效性等，确定问题的最优或最合适的解决方案。保证安全，兼顾效率。
		CE7.4	执行已经选择的解决方案	按照决策结果，执行所选择的最终解决问题的方案。	不能够按照决策结果，及时、有效地执行所选择的最终解决问题的方案，缺乏极强的执行力。极有可能导致不安全情况的发生。	一般（70%）能够及时、有效地执行所选择的最终解决问题的方案。有时执行的不够及时、全面、彻底，影响运行安全或运行效率，但未导致不安全情况的发生。	通常情况下（90%），能够及时、有效地执行所选择的最终解决问题的方案。有时执行的不够及时、全面、彻底，但不会造成较大的影响，能够确保安全。	总是能够按照决策结果，及时、有效地执行所选择的最终解决问题的方案，展现出极强的执行力。保证安全，兼顾效率。
		CE7.5	有效地管理风险	在不影响安全的情况下不断尝试寻求问题解决方案。	不能够面对执行效果不佳时，不断尝试寻求安全的问题解决方案，缺乏积极性、主动性，极有可能导致不安全情况的发生。	一般（70%）能够面对执行效果不佳时，在不影响安全的情况下，不断尝试寻求问题解决方案，不放弃任何解决问题的机会和努力。有时不能及时寻找出更多或更合理的解决问题的替代方案，因此会造成较大的影响，但未导致不安全情况的发生。	通常情况下（90%），能够面对执行效果不佳时，在不影响安全的情况下，不断尝试寻求问题解决方案，不放弃任何解决问题的机会和努力。即使有时不能及时寻找出更多的解决问题的替代方案，但不会造成较大的影响，能够确保安全。	总是能够面对执行效果不佳时，在不影响安全的情况下，不断尝试寻求问题解决方案，展现出较强的积极性、主动性和责任心，不放弃任何解决问题的机会和努力。保证安全，兼顾效率。

征求意见稿

8 自我管理和持续发展	展现个人进取心，自我管理，不断主动自学和追求自我发展	CE8.1	自我评估以提高绩效	评价个人行为有效性，从而提高绩效。	不能够主动进行自我评价、自我反馈，评估个人行为有效性。比较保守、故步自封，没有反思的习惯或勇气。从长远来看，有可能导致不安全情况的发生。	一般（70%）能够主动进行自我评价、自我反馈，评估个人行为有效性，通过自我评估和分析进一步提高绩效。由于自我评价不够及时，或不够深入，或不够全面，可能造成较大的影响，但未导致不安全情况的发生。	通常情况下（90%），能够主动进行自我评价、自我反馈，评估个人行为有效性，通过自我评估和分析进一步提高绩效。可能自我评价不够及时，或不够深入，或不够全面，但不会造成较大的影响，能够确保安全。	总是能够主动进行自我评价、自我反馈，评估个人行为有效性。追求卓越，具有工匠精神，通过自我评估和分析进一步提高绩效。
		CE8.2	使用反馈以提高绩效	努力寻求并接受反馈，从而提高绩效。	不能努力寻求他人的反馈，心态，虚心保守，可能不愿接受来自别人的负面反馈，从长远来看，有可能导致不安全情况的发生。	一般（70%）能够努力寻求他人的反馈，从而提高绩效。可能对于负面的反馈接受起来难度比较大、有一定的情绪或只能接受一部分评价，可能造成较大的影响，但未导致不安全情况的发生。	通常情况下（90%），能够努力寻求他人的反馈，从而提高绩效。可能对于负面的反馈接受起来有一定的难度、需要一定的时间，但不会造成较大的影响，能够确保安全。	总是能够努力寻求他人的反馈，并具有积极、开放的心态，虚心接受来自别人的反馈，从而提高绩效。
		CE8.3	勇于负责，敢于改变	对自己的表现负责，解决自己的错误。	没有表现出极强的责任心，有时不能够对自己一切的行为表现负责。一旦发现自己的错误，不敢正视对，缺乏果敢的勇气改正自己的错误。从长远来看，有可能导致不安全情况的发生。	一般（70%）可以表现出教强的责任心，能够对自己一切的行为表现负责。一旦发现自己的错误，敢于面对，勇于改正自己的错误。可能对于某些影响较大的责任不敢承担，或对于某种类型的错误不能改正，可能造成较大的影响，但未导致不安全情况的发生。	通常情况下（90%），可以表现出教强的责任心，能够对自己一切的行为表现负责。一旦发现自己的错误，敢于面对，勇于改正自己的错误，具有较强的纠错能力。可能对于某些影响较大的责任不能果断承担，或对于某种类型的错误不能及时改正，但不会造成较大的影响，能够确保安全。	总是表现出极强的责任心，能够对自己一切的行为表现负责。一旦发现自己的错误，敢于面对，勇于改正自己的错误，具有较强的纠错能力。

征求意见稿

		CE8.4	根据形势变化进行自我管理	在不利情况下保持自控力、调节情绪，并有良好的表现。	<p>不能在不利情况下，保持自控力，控制自己的行为、调节自己的情绪，缺乏良好的情绪管理能力和良好的表现。从长远来看，有可能导致不安全情况的发生。</p>	<p>一般（70%）能够在不利情况下，保持自控力，控制自己的行为、调节自己的情绪，展现出良好的情绪管理能力和良好的表现。在异常情况下或者高压下，可能缺乏一定的自控力或情绪管理能力，可能造成较大的影响，但未导致不安全情况的发生。</p>	<p>通常情况下（90%），能够在不利情况下，保持自控力，控制自己的行为、调节自己的情绪，展现出良好的情绪管理能力和良好的表现。在异常情况下或者高压下，可能在某种程度上损失一定的自控力或情绪管理能力，但不会造成较大的影响，能够确保安全。</p>	<p>总是能够在不利情况下，保持自控力，控制自己的行为、调节自己的情绪，展现出良好的情绪管理能力和良好的表现。</p>
9 工作负荷管理	使用可用资源,制定任务的优先顺序并高效及时地执行任务	CE9.1	识别和预测自己的工作负荷	评估当前的工作负荷，预测未来的工作负荷	<p>不能及时评估自己当前的工作负荷，更无法基于当前的运行态势和发展趋势较准确地预测自己未来的工作负荷，从长远来看，有可能导致不安全情况的发生。</p>	<p>一般（70%）可以适时评估自己当前的工作负荷，掌握目前的工作负荷具体情况。同时，可以基于当前的运行态势和发展趋势较准确地预测自己未来的工作负荷。对于异常情况发生时，不能及时、准确的评估或预判自己的工作负荷，可能造成较大的影响，但未导致不安全情况的发生。</p>	<p>通常情况下（90%），可以适时评估自己当前的工作负荷，掌握目前的工作负荷具体情况。同时，可以基于当前的运行态势和发展趋势较准确地预测自己未来的工作负荷。对于异常情况发生时，可能不能及时、准确的评估或预判自己的工作负荷，但不会造成较大的影响，能够确保安全。</p>	<p>总是可以适时评估自己当前的工作负荷，掌握目前的工作负荷具体情况。同时，可以基于当前的运行态势和发展趋势较准确地预测自己未来的工作负荷，为提前采取干预行为创造条件。</p>

征求意见稿

		CE9.2	自我调整应对不同工作负荷	根据工作量大小,调整工作节奏或工作进度。	不能根据评估出的工作量大小,调整自己的工作节奏或工作进度。科学、合理地管理工作负荷。工作负荷超过可以承受的范围产生安全风险时,有可能导致不安全情况的发生。	一般(70%)可以根据评估出的工作量大小,调整自己的工作节奏或工作进度。工作负荷可能稍微突破可以承受的范围上限,可能造成较大的影响,但未导致不安全情况的发生。	通常情况下(90%),可以根据评估出的工作量大小,调整自己的工作节奏或工作进度,科学、合理地管理工作负荷。也许工作负荷会接近可以承受的范围上限,但不会造成较大的影响,能够确保安全。	总是可以根据评估出的工作量大小,调整自己的工作节奏或工作进度,科学、合理地管理工作负荷,使得工作负荷不会超过可以承受的范围,防止因工作负荷原因产生安全风险。保证安全,兼顾效率。
		CE9.3	直接请求他人帮助	有效管理任务,以应对当前和未来的工作量。	没有建立工作负荷意识,不能有效管理各项工作任务。在处理各项工作任务时,不能从工作负荷的角度,对当前和未来的工作量进行科学、有效的管理,有可能导致不安全情况的发生。	一般(70%)能够有效管理各项工作任务。从工作负荷的角度,应对当前和未来的工作量。有时候会忽略工作负荷因素,但不素可能造成较大的影响,但未导致不安全情况的发生。	通常情况下(90%),能够有效管理各项工作任务。从工作负荷的角度,应对当前和未来的工作量。有时候可能忽略工作负荷因素,但不会造成较大的影响,能够确保安全。	总是能够建立工作负荷意识,有效管理各项工作任务。从工作负荷的角度,应对当前和未来的工作量,为提供优质、安全的服务奠定基础。保证安全,兼顾效率。
		CE9.4	直接委派工作任务	有效控制中断和干扰等异常情况对工作量的影响。	不能有效控制因突发中断或干扰等异常情况导致的工作量激增。保证安全,兼顾效率,有可能导致不安全情况的发生。	一般(70%)可以有效控制突发的中断或干扰等异常情况,按照预案等标准流程处置,采取各种方法将工作量的影响减小到可承受范围内。对于不熟悉的或不常见的异常情况,处置起来不能有效控制工作量的增加,可能造成较大的影响,但未导致不安全情况的发生。	通常情况下(90%),可以有效控制突发的中断或干扰等异常情况,按照预案等标准流程处置,采取各种方法将工作量的影响减小到可承受范围内。对于不熟悉的或不常见的异常情况,可能处置起来不能有效控制工作量的增加,但不会造成较	总是可以有效控制突发的中断或干扰等异常情况,按照预案等标准流程处置,采取各种方法将工作量的影响减小到可承受范围内。保证安全,兼顾效率。

征求意见稿

								大的影响，能够确保安全。	
		CE9.5	熟练使用各种设备	识别在何时、何处需要帮助并请求他人给予帮助。	不能判别在何时、何处需要他人帮助，在请求对方的帮助或协助时不够及时、不够积极，有可能导致不安全情况的发生。	一般（70%）能够在评估和预判工作量的基础上，判别在何时、何处需要他人帮助，及时、主动的请求对方的帮助或协助。对于不熟悉的或不常见的异常情况，无法准确评估工作量的大小，无法及时训需求对方的帮助或协助，导致自己的工作负荷过高造成较大影响，但未导致不安全情况的发生。	通常情况下（90%），能够在评估和预判工作量大小的基础上，判别在何时、何处需要他人帮助，及时、主动的请求对方的帮助或协助。对于不熟悉的或不常见的异常情况，可能无法准确评估工作量的大小，无法及时训需求对方的帮助或协助，但不会造成较大的影响，能够确保安全。	总是能够在评估和预判任务工作量大小的基础上，判别在何时、何处需要他人帮助，及时、主动的请求对方的帮助或协助。保证安全，兼顾效率。	
10 团队合作	作为团队成员，努力实现共同的价值和目标	CE10.1	具有“团队协作意识”	意识到并乐于“互相协作”，实现共同的目标和价值。	无法做到与团队其他成员的正常沟通和协同	一般（70%）情况下可以做到与团队其他成员的正常沟通和协同。	通常（90%）情况下可以做到与团队其他成员的正常沟通和协同。	总是（100%）可以做到与团队其他成员的正常沟通和协同。	

征求意见稿

		CE10.2	保持开放沟通的态度	保持坦诚开放的沟通态度，不拒绝、不保守、不隐瞒。	无法接纳他人不同建议和意见。	一般（70%）情况下可以接纳他人不同建议和意见。	通常（90%）情况下可以接纳他人不同建议和意见。	总是（100%）可以接纳他人不同建议和意见。
		CE10.3	乐于参与、彼此分享	建设性地为他人提出正面反馈和负面反馈。	无法与他人分享工作经验和建议。	一般（70%）情况下可以与他人分享工作经验和建议。	通常（90%）情况下可以与他人分享工作经验和建议。	总是（100%）可以与他人分享工作经验和建议。

说明：

1. 教员使用胜任力模型进行考核评价时，需对所有可观察行为进行评价。
2. 评价不需打分，只需在“不能胜任”、“基本胜任”、“胜任”、“优秀”四个选项中勾选。
3. 管制单位可根据本单位实际情况，将可观察行为划分为“强制项”和“非强制项”两类，仅“强制项”参与评价。
4. 各个能力单元评价结果，以所有该能力下可观察行为“强制项”中的最低等级为准。
5. 本次评价的最终结论，以所有能力单元“强制项”中的最低等级为准。