附件 2:

民航行业标准
《旅客登机梯》（MH/T 6029-2014）
第 2 号修改单
（征求意见稿）

编制说明

《旅客登机梯》编制工作组
2025 年 3 月

一、工作简况

（一）任务来源

《旅客登机梯》（MH/T 6029-2014）第2号修改单由民航局机场司提出，受民航局机场司的委托，中机科（北京）车辆检测工程研究院有限公司负责起草。

（二）主要工作过程

为落实规章标准建设与时俱进的要求，不断健全机场设备标准体系，规范航空器地面服务设备的制造、检验、经营和使用，促进航空器与机场运行环境相融合，满足行业实际发展需求。

2025年3月，中机科（北京）车辆检测工程研究院有限公司受民航局机场司的委托，立即成立工作组，负责开展《旅客登机梯》（MH/T 6029-2014）第2号修改单的起草。经过对深圳机场、三亚机场、首都机场、大兴机场、国航、东航和南航等7家使用单位，威海广泰、重庆达航、无锡锡梅等3家制造商，中国民航大学等1家科研机构的调研。结合中国国内旅客的平均身高、步伐等，工作组经过多次会议研讨，形成了《旅客登机梯》标准修改单征求意见稿。

二、编写原则和主要内容（如技术指标、参数、公式、性能要求、试验方法、试验规则等）的编写论据（包括计算、测试、统计等数据），修订标准时应说明主要技术内容的修改情况

（一）标准编写原则

1. 以市场需求为导向，以统一行业标准及促进技术发展为出发点，规范机场设备的检验检测，促进行业健康、良好的发展；

2. 与现行有关标准相协调，避免重复或矛盾；

3. 按照《标准化工作导则 第1部分：标准化文件的结构和起草规则》（GB/T 1.1-2020）的要求起草。

（二）标准主要内容

对附录 B.1 条进行修改。

原标准：

表 B.1 竖板固定式梯身结构设计尺寸

单位为毫米（mm）

项目名称	最大值	最小值
台阶竖板高	200	180
台阶竖板深	285	250

修改为：

B.1 竖板固定式登机梯梯身结构设计尺寸见表 B.1。

表 B.1 竖板固定式梯身结构设计尺寸

单位为毫米（mm）

项目名称	最大值	最小值
台阶竖板高	200	140
台阶竖板深	320	250

注：台阶高与台阶深之和宜为 $460 \pm 10\text{mm}$ 。

三、是否涉及专利，涉及专利的，说明专利名称、编号及相关信息

本标准修改单不涉及专利。

四、主要试验或验证的分析、综述报告、技术论证、预期的经济效益和社会效益

（一）主要试验或验证的分析、综述报告、技术论证

本标准修改单所修订内容为技术要求，故不涉及试验或验证的分析、综述报告及技术论证。

（二）预期的经济效益和社会效益

预期经济效益：台阶高度和深度的优化能显著降低老年人和行动不便旅客摔倒或踩空的风险。登机梯设计更符合人体工学，可减少此类服务的需求压力，降低因意外事故产生的医疗赔偿和保险成本。同时，台阶设计合理后，旅客（尤其是携带行李者）上下机更便捷，减少了因行动缓慢导致的登机延误，间接提升航班准点率和机场运行效率。登机梯台阶高度的标准修订不仅直接提升旅客安全与舒适度，还通过降低运营成本、推动技术升级、响应政策导向和促进绿色发展，形成多维度的经济效益。

预期社会效益：符合国际无障碍标准的登机梯设计，能让行动不便者、残障人士、携带婴儿车的家庭等群体独立上下飞机，减少对人工协助的依赖，体现了社会对弱势群体的尊重与包容。阶梯高度的标准化修订不仅是技术参数的调整，更是社会文明进步的体现，通过提升安全性、包容性、公共服务水平和国际形象。

五、采用国际标准和国外先进标准的程度以及与国际、国外同类标准水平的对比情况

无。

六、与有关的现行法律、行政法规、民航规章、国家标准和行业标准的关系

本标准修改单与其他现行国家标准的有关要求相协调，兼顾标准的可操作性和对产品要求的全面性。经核查，本标准修改单与现行相关法律、法规、规章及相关标准无矛盾、重复之处。

七、重大不同意见的处理和依据

无。

八、贯彻标准的要求和措施建议（包括组织措施、技术措施、过渡办法等）

无。

九、废止现行有关标准的建议

无。

十、重要内容的解释和其他应说明的事项

无。