



管理程序

中国民用航空局机场司

编 号:AP-140-CA-2018-01

下发日期:2018年8月22日

大型民用运输机场运行安全保障能力 综合评价管理办法

大型民用运输机场运行安全保障能力 综合评价管理办法

第一章 总则

第一条 目的

为有效评价大型民用运输机场运行安全保障能力,促进机场管理机构及相关驻场单位加强提升运行安全管理的内生动力,提升民航行业管理部门日常监管的科学化水平,规范机场运行安全保障能力综合评价的工作程序,特制定本办法。

第二条 依据

本办法依据《中华人民共和国安全生产法》、《民用机场管理条例》、《民用机场运行安全管理规定》等有关规定制定。

第三条 适用范围

本办法适用于年旅客吞吐量千万级以上的民用运输机场。其他机场可参照本办法执行。

第四条 适用于本办法的术语

(一)大型民用运输机场:指年旅客吞吐量大于或等于 1000 万人次的机场。

(二)指标体系:指本办法中设定的评价指标、计分方法及权重。

(三) 机场运行安全保障能力指数:指民航行业管理部门根据本办法统计计算的一个评价周期内的某个机场的综合得分。

(四) 区间:本办法中的红、黄、绿三个区间是指根据所有机场运行安全保障能力指数划分的不同指数范围,分别代表机场处于不同的运行安全保障能力水平。

(五) 航班时刻安排容量:是指航班时刻表每小时安排的最大航班数量,是考虑空管和机场各单位综合保障能力后确定的数值,通常小于运行容量。

(六) 扣分法:是指预先设定一个指标的满分分值,再根据事件发生的次数进行倒扣分的方法,在某指标所指事件发生次数较多时,此方法将出现得负分的情况。

(七) 偏差率法:是指预先设定一个上、下限构成的区间,计算数值之间差异程度的方法。当某机场指标值落入区间内时,计算其对上限的偏差比率,偏差率越大得分越高,偏差率越小得分越低;当某机场指标值落入区间外时,计算得分为负分。

(八) 机场管理机构主责:本办法中航空公司、油料单位负主要责任的事件作为非机场管理机构主责事件,其余作为机场管理机构主责事件。

第五条 评价原则

机场运行安全保障能力综合评价管理工作应当坚持促进安全、提高效率、统一组织、公开透明的原则。

第六条 评价流程

机场运行安全保障能力综合评价工作的基本流程如下：

(一)相关监管局根据辖区内大型民用运输机场的不安全信息计算各机场运行安全保障能力指数,如有需认定的情形,监管局可向所属民航地区管理局请示认定情况;

(二)相关监管局完成机场运行安全保障能力指数计算后,将结果通报机场,并给予5个工作日的申诉期,机场管理机构可在申诉期内提出异议,并由监管局裁定;

(三)监管局将机场运行安全保障能力指数计算结果上报地区管理局,地区管理局在评价周期结束后的10个工作日内将汇总后的计算结果上报民航局;

(四)民航局对运行安全保障能力指数进行综合排名,并按规定公布评价结果。

第七条 机构与职责

民航局、各地区管理局、监管局和机场管理机构在机场运行安全保障能力综合评价中分别履行以下职责：

(一)民航局的职责

- 1.负责机场运行安全保障能力综合评价工作的综合管理;
- 2.负责汇总各地区管理局上报的评价结果,对相关机场进行综合排名,并按规定在行业内公布评价结果;
- 3.负责在必要时调整指标体系、计分方法或区间划分标准;
- 4.负责按规定对相关机场采取相应的管控措施。

(二)民航地区管理局的职责

1.负责认定本办法指标体系中须由民航行业管理部门认定的情形；

2.负责审核、汇总辖区内各监管局上报的评价结果,并上报民航局；

3.负责按规定对相关机场采取相应的监督、管控措施。

(三)监管局的职责

1.负责辖区内相关机场飞行区不安全信息的数据统计,并按本办法规定计算辖区内相关机场运行安全保障能力指数；

2.负责裁定机场管理机构的申诉；

3.负责向所属地区管理局报送评价结果。

(四)机场管理机构的职责

负责按照相关规定和要求,上报飞行区运行安全信息及其他相关情况。

第八条 评价周期

机场运行安全保障能力综合评价工作原则上以季度为周期,并每季度在行业内公布结果。评价工作一般应当在上一个季度结束后的15个工作日内完成。本周期内事件(或事故)认定未完成的,以认定完成之日为准。

第二章 评价方法

第九条 评价方法

本办法采用计分法计算各机场运行安全保障能力指数。

第十条 评价指标体系

机场运行安全保障能力综合评价指标体系包括 4 个一票否决类指标、17 个安全管理类指标和 3 个综合管理类指标。(见附表：机场运行安全保障能力综合评价指标体系表)

第十一条 指标权重

指标权重的分配综合考虑了该指标对机场运行安全的影响程度,以及机场管理机构对机场安全管理工作的重视程度。

第十二条 计分方法

一票否决类指标不设权重,机场在一个评价周期内出现该类指标所描述的情形的,每发生一次将扣除综合得分 30 分。

安全管理类指标的分值依据机场在评价周期内发生的不安全事件情况,分别采用扣分法、偏差率法等方法进行计算。如果单一事件导致多个指标同时符合计分条件时,按权重较大的指标计分。

综合得分按加权求和法计算,并按满分 100 分折算。进入红色区间的机场不再计算机场运行安全保障能力指数。

第十三条 区间划分规则

机场运行安全保障能力指数小于等于 70 分的机场列入红色区间,高于 90 分(不含)的机场列入绿色区间,其余列入黄色区间。

第三章 监督管理

第十四条 对进入红色区间的机场,民航地区管理局或监管

局应当督促相关机场管理机构及时整改；民航局或地区管理局结合此类机场近一时期的安全形势和安全保障工作情况，在下一季度对该机场采取削减机场现有航班时刻安排容量（削减幅度不低于机场现有容量的2%，不足1架次的按1架次，大于1架次的按四舍五入取整）或削减资金补贴（或补助）等管控措施。

对于进入黄色区间的机场，原则上不对机场航班时刻安排容量进行提升。

对于进入绿色区间的机场，民航局不因运行安全保障能力因素对机场航班时刻安排容量的提升加以限制。

机场现有容量因本办法受到削减的机场，如同时也受到民航局其他业务部门对其在机场容量方面的处罚或限制的，以其中较严厉的为准。

第十五条 受到本办法第十四条所列削减现有航班时刻安排容量等管控措施的机场，如连续两个评价周期进入绿色区间，管控措施在下一季度自动取消，否则管控措施继续有效。

第十六条 各机场管理机构应当积极落实统一协调管理责任，切实督促和协助相关单位重视和落实安全管理职责，特别是进入红色和黄色区间的机场，对暴露出的安全隐患，应当积极查找原因并实施整改。

第十七条 各单位应当严格按照《民用飞行区运行情况报告的规定》等相关文件的规定执行，不得瞒报、漏报、谎报或缓报机场飞行区安全信息。对违反规定的，民航局或者民航地区管理局

将会同有关部门,根据情节轻重,对责任者给予相应处罚。各监管局应当加强协调,尽量避免同一事件在航安网的信息与飞行区快报信息不一致的情况发生。

第四章 附则

第十八条 本办法由民航局机场司负责解释。

第十九条 本办法自 2018 年 10 月 1 日起实施。

附表

机场运行安全保障能力综合评价指标体系表

序号	一票否决类指标	指标说明	权重	计分方法
1	民用航空器事故(机场管理机构主责)	局方调查报告认定的航空地面事故及民用机场飞行区运行情况报告的规定》规定的“因机场飞行区保障原因造成飞行事故、航空地面事故”，且为机场管理机构主责	—	发生1次扣30分，以此类推
2	严重净空管理事件	机场净空保护区内新增超出障碍物限制面的超高建(构)筑物，且在一个评价周期内未整改完成的	—	发生1次扣30分，以此类推。在下一评价周期仍未整改完成的将持续扣分
3	跑道侵入严重事故征候(机场管理机构主责)	《民用航空器事故征候》定义的A类跑道侵入，且为机场管理机构主责	—	发生1次扣30分，以此类推
4	企业安全诚信	机场管理机构出现以下情形的： 1、违反《民用机场飞行区运行情况报告的规定》等相关文件的规定，瞒报、谎报飞行区安全信息的情形 2、在人员资质和培训档案方面的恶意造假行为 3、由民航行业监管部门认定的其他有关运行安全的不诚信行为	—	发生1次扣30分，以此类推

序号	安全管理类指标		指标说明	权重	计分方法	
5	跑道侵入事件	严重事故征候	非机场管理机构主责	《民用航空器事故征候》定义的 A 类跑道侵入	3	满分 10 分，每发生 1 次扣 10 分，1 次以上计负分
		一般事故征候	机场管理机构主责	《民用航空器事故征候》定义的 B 类跑道侵入	7	
			非机场管理机构主责		2	
		一般事件	机场管理机构主责	《民用航空器事故征候》定义的 C、D、E 类跑道侵入	6	
非机场管理机构主责	1					
6	机坪刮碰航空器事件	事故征候	机场管理机构主责	《民用航空器事故征候》定义的航空器与航空器、车辆或其他物体发生刮碰，造成航空器受损（仅轮胎损坏除外）或人员轻伤	8	满分 10 分，发生 1 次扣 10 分，1 次以上计负分
			非机场管理机构主责		1	
		一般事件	机场管理机构主责	除事故征候外，在机坪上航空器与航空器、车辆、设备、堆放物等发生的刮碰事件	6	
			非机场管理机构主责		1	
7	机场无正当理由不接收备降情况		机场没有提出正当的不接收备降的理由而拒绝接收备降的情形。此情形应当由民航行政管理部门认定后进行计分	5	满分 10 分，发生 1 次扣 10 分，1 次以上计负分	
8	应急救援处置不当事件		应急救援处置时出现不符合《民用运输机场突发事件应急救援管理规则》要求的情形，如应急响应不及时等	5	满分 10 分，发生 1 次扣 10 分，1 次以上计负分	

9	未按规定进入活动区事件		按《民用机场飞行区运行情况报告的规定》上报的未按规定进入活动区事件,包括未经许可的人员进入活动区,或者经允许进入活动区的人员或车辆发生影响航空器正常运行的事件,不含跑道侵入	4	满分10分,发生1次扣10分,1次以上计负分
10	不停航施工事件		按《民用机场飞行区运行情况报告的规定》上报的不停航施工相关的不安全事件	5	满分10分,发生1次扣10分,1次以上计负分
11	鸟击事件(机场责任区)	事故征候	按《民用机场飞行区运行情况报告的规定》上报的经认定为机场本场责任的鸟击事故征候数量(含一般事故征候和严重事故征候)	3	满分10分,发生1次扣10分,1次以上计负分
		一般事件万架次率	按《民用机场飞行区运行情况报告的规定》上报的经认定为机场本场责任的鸟击一般事件,并根据机场航班起降架次计算万架次率	3	满分10分,用偏差率法,偏差率=10*(上限-每个机场值)/(上限-下限),上限取为1,下限取为0
12	外来物损伤航空器事故征候(不含轮胎扎伤)万架次率		按《民用机场飞行区运行情况报告的规定》上报的外来物损伤航空器事故征候,并根据机场航班起降架次计算万架次率。无法判断发生地的,起降机场各计0.5次	5	满分10分,用偏差率法,偏差率=10*(上限-每个机场值)/(上限-下限),上限取为0.5,下限取为0
13	轮胎扎伤事件万架次率		按《民用机场飞行区运行情况报告的规定》上报的轮胎扎伤事件,并根据机场航班起降架次计算万架次率。无法判断发生地的,起降机场各计0.5次	5	满分10分,用偏差率法,偏差率=10*(上限-每个机场值)/(上限-下限),上限取为10,下限取为0

14	供油运行事件	供油单位责任的相关供油不安全事件	2	满分 10 分, 发生 1 次扣 5 分, 2 次以上计负分
15	设备故障	按《民用机场飞行区运行情况报告的规定》上报的机场供电、目视助航设施等设备全部或部分失效或运行不正常的情况	3	满分 10 分, 发生 1 次扣 5 分, 2 次以上计负分
16	动物侵入飞行区事件	按《民用机场飞行区运行情况报告的规定》上报的动物侵入飞行区事件	2	满分 10 分, 发生 1 次扣 5 分, 2 次以上计负分
17	一般净空管理事件	机场净空保护区内新增超出障碍物限制面的超高建(构)筑物, 且在一个评价周期内整改完成的	5	满分 10 分, 每发生一次扣 10 分, 1 次以上计负分
18	无人机等升空障碍物净空管理事件	按《民用机场飞行区运行情况报告的规定》上报的, 机场净空保护区内发现无人机等升空障碍物且对机场正常运行造成不良影响的净空管理事件	1	满分 10 分, 发生 1 次扣 5 分, 不计负分
19	其他事故征候	按《民用机场飞行区运行情况报告的规定》和《民用航空器事故征候》上报的, 本指标体系未单独作为指标列出的事故征候	3	满分 10 分, 发生 1 次扣 10 分, 1 次以上计负分
20	其他一般事件	按《民用机场飞行区运行情况报告的规定》上报的, 上述指标未涉及的一般事件	1	满分 10 分, 发生 1 次扣 5 分, 2 次以上计负分
21	机场原因的航班放行不正常率	民航局统计的一个评价周期内机场原因造成的不正常放行班次占计划放行班次的百分比	5	满分 10 分, 用偏差率法, 偏差率 = $10 * (\text{上限} - \text{每个机场值}) / (\text{上限} - \text{下限})$, 上限取为 0.01, 下限取为 0

序号	综合管理类指标	指标说明	权重	计分方法
22	安全信息上报情况	违反《民用机场飞行区运行情况报告的规定》等相关文件的规定,出现漏报、缓报飞行区安全信息的情形	2	未出现该类情形的计 10 分; 每出现一次漏报或缓报情况扣 5 分, 不计负分
23	安全投入的使用情况	民航行业管理部门对机场用于安全保障的资金投入和使用情况的整体评价, 包括道面破损抢修是否及时、保障设施配备是否充足、是否注重安全相关的新技术应用等情况的评价	3	对相关情况做分项评价: 资金投入和使用情况约占 2 分; 道面破损抢修及时约占 2 分; 保障设施配备约占 2 分; 新技术应用约占 2 分, 其他相关情况约占 2 分
24	运行安全问题整改情况	民航行业管理部门参考机场运行安全问题发生总量、严重程度及整改关闭率等情况做出的整体评价	3	重点评价整改情况, 综合考虑相关因素: 整改情况为“优”的, 按 8-10 分计; 整改情况为“中”的, 按 5-7 分; 整改情况为“差”的, 根据严重程度可给予 4 分以下至扣负分, 无最低分限制

注 1: 不安全事件的信息来源: 鸟击事件来源于“中国民航鸟击航空器防范信息网”; 轮胎扎伤事件来源于“中国民航机场外来物信息网”; 其他类型的不安全事件来源于“中国民用航空安全信息网”和“飞行区运行情况快报”。

注 2: 偏差率法释义: 偏差率法能够比较精确的区分不同样本值之间的优劣。以“鸟击事件万架次率”指标为例, 首先设置一个区间范围 $[0, 1]$, 1 是设定的鸟击万架次率的上限, 大部分机场的鸟击万架次率不超过 1。当某机场鸟击万架次率等于 1 时, 偏差率公式计算得分为 0 分; 当某机场鸟击万架次率等于 0 时, 偏差率公式计算得分为满分 10 分; 与上限的偏差每增加 1%, 计 0.1 分; 该万架次率越接近于上限得分越低, 越接近于下限得分越高; 超出区间的, 偏差率法计算得分为负分。

指标样例

一、说明

本样例列举了《大型民用运输机场运行安全保障能力综合评价管理办法》中的不安全事件的部分示例,实际应用中不仅局限于本样例所列举的情形。

本样例主要依据《民用机场运行安全管理规定》、《民用航空安全信息管理规定》、《民用机场飞行区运行情况报告的规定》等相关规定制定。

二、评价指标样例示例

(一)一票否决类指标

1. 民用航空器事故(机场管理机构主责)

指标描述:因机场管理机构主责导致的飞行事故、航空地面事故。

样例 1:因机场保障原因导致的航空器与航空器、车辆、设施、设备碰撞造成航空器及车辆、设施、设备损坏或导致人员重伤或死亡,经认定为机场管理机构主责的。

样例 2:因机场保障原因导致的航空器失火、爆炸造成航空器及车辆、设施、设备损坏或导致人员重伤或死亡,经认定为机场管

理机构主责的。

2. 严重净空管理事件

指标描述:机场净空保护区内新增超出障碍物限制面的超高建(构)筑物,且在一个评价周期内未整改完成的。

样例 1:机场净空保护区内新出现超出障碍物限制面的超高建筑,且在一个评价周期内未整改完成的。

样例 2:机场净空保护区内新出现超出障碍物限制面的广告牌、通信铁塔等超高障碍物,且在一个评价周期内未整改完成的。

3. 跑道侵入严重事故征候(机场管理机构主责)

《民用航空器事故征候》定义的 A 类跑道侵入,且为机场管理机构主责。

样例 1:机场保障车辆未经允许而进入跑道,造成航空器跑滑中断,构成严重事故征候的。

4. 企业安全诚信

指标描述:机场管理机构在安全信息上报、人员培训等有关运行安全管理方面存在的失信行为。

样例 1:机场管理机构瞒报、谎报飞行区安全信息。

样例 2:机场管理机构伪造与运行安全有关岗位员工的培训记录。

样例 3:出现与国家及行业关于企业安全诚信体系建设相关要求相悖的行为。

(二)安全管理类指标

5.跑道侵入事件

指标描述:《民用航空器事故征候》定义的跑道侵入。

样例 1:飞机穿越跑道等待位置造成跑道侵入。

样例 2:飞行员未按管制指令滑行,造成跑道侵入。

样例 3:车辆或人员误入跑道,造成飞机中断起飞或复飞。

6.机坪刮碰航空器事件

指标描述:在机场活动区发生的航空器与航空器、车辆、设备设施或其他物体相刮碰的情形。

样例 1:在机场活动区内航空器与航空器发生碰撞。

样例 2:在机场活动区内航空器与廊桥、照明灯杆等设备碰撞。

样例 3:在机场活动区内航空器与各类保障车辆碰擦。

样例 4:廊桥下沉造成航空器舱门损坏。

7.机场无正当理由不接收备降情况

指标描述:机场没有提出正当的不接收备降的理由而拒绝接收备降的情形。

样例 1:具备接收备降航班能力的机场没有提出正当理由而拒绝接收备降航班。

8.应急救援处置不当事件

指标描述:机场应急救援处置时出现不符合《民用运输机场突发事件应急救援管理规则》要求的情形。

样例 1:机场应急救援设备未得到有效保养、维护,导致应急

救援处置不当事件发生。

样例 2:突发事件的应急救援响应等级为集结待命时,各救援单位的人员及车辆设备没有及时按照应急救援预案的要求到达指定的集结地点集中待命,或未经批准擅自离开集结位置。

9.未按规定进入活动区事件

指标描述:按《民用机场飞行区运行情况报告的规定》上报的未按规定进入活动区事件,包括未经允许的人员进入活动区,或者经允许进入活动区的人员或车辆发生影响航空器正常运行的事件,不含跑道侵入。

样例 1:人员未经许可进入飞行区并穿越机位、滑行道等。

样例 2:无内场驾驶证人员驾驶车辆进入跑滑区,造成飞机复飞。

10.不停航施工事件

指标描述:按《民用机场飞行区运行情况报告的规定》上报的不停航施工相关的不安全事件。

样例 1:不停航施工中,未按施工范围或施工方案施工,造成飞行区设施设备、线路及光缆等损坏。

样例 2:不停航施工中,施工车辆或设施未注意观察避让正在滑行道上滑行的航空器,影响航空器或保障车辆正常运行。

11.鸟击事件(机场责任区)

指标描述:按《民用机场飞行区运行情况报告的规定》上报的经认定为机场本场责任的鸟击事故征候和一般事件。

样例 1:机组报告飞机起飞、进近过程中遭鸟击,经认定损伤超标,且为本场责任的。

样例 2:机务检查发现机身有鸟击痕迹,经认定构成损伤且为本场责任的。

12.外来物损伤航空器事故征候(不含轮胎扎伤)万架次率

指标描述:按《民用机场飞行区运行情况报告的规定》上报的外来物损伤航空器事故征候,根据机场航班起降架次计算万架次率。

样例 1:发动机吸入异物构成事故征候的。

样例 2:航后检查发现机身有损伤构成事故征候的。

13.轮胎扎伤事件万架次率

指标描述:按《民用机场飞行区运行情况报告的规定》上报的轮胎扎伤事件,根据机场航班起降架次计算万架次率。

样例 1:航空器滑行过程中轮胎碾压地面上的外来物造成轮胎损伤。

样例 2:外来物扎伤轮胎引起爆胎,进而造成机身、起落架等重要部件损坏。

14.供油运行事件

指标描述:供油单位责任的相关供油不安全事件。

样例 1:使用管线加油设备完成加油后没有将加油栓井盖复位。

样例 2:加油作业结束后,未回收加油车导静电线而开车,导

致导静电线与飞机右主轮舱发生刮擦。

样例 3:加油车在飞行区内因操作不当与其他保障车辆、机坪内的设施设备或地面人员发生碰撞。

15. 设备故障

指标描述:按《民用机场飞行区运行情况报告的规定》上报的机场供电、目视助航设施等设备及备份系统全部或部分失效或运行不正常的情况。

样例 1:机场夜航灯光设施不能按照要求开启或突发故障熄灭,影响航空器安全运行。

样例 2:机场助航灯光变电站单回路供电故障、柴油发电机故障等。

16. 动物侵入飞行区事件

指标描述:按《民用机场飞行区运行情况报告的规定》上报的动物侵入飞行区事件。

样例 1:在飞行区内发现流浪狗、野生猫等动物。

样例 2:托运的动物逃离托运箱进入飞行区。

17. 一般净空管理事件

指标描述:机场净空保护区内新增超出障碍物限制面的超高建(构)筑物,且在一个评价周期内整改完成的。

样例 1:机场净空保护区内新出现超出障碍物限制面的广告牌、通信铁塔等超高障碍物,且在一个评价周期内整改完成的。

18. 无人机等升空障碍物净空管理事件

指标描述:按《民用机场飞行区运行情况报告规定》上报的,机场净空保护区内发现无人机等升空障碍物,且对机场正常运行造成不良影响的净空管理事件。

样例 1:飞机降落阶段机组报告在下滑通道发现无人机飞行,且高度与飞机相当。最终导致机场暂停所有航班起降长达 2 个小时,造成多个航班延误或备降。

样例 2:机场塔台接到机组报告,滑行道附近约 30 米高度有疑似无人机的物体,造成暂停东跑道放飞。

19.其他事故征候

指标描述:按《民用机场飞行区运行情况报告的规定》和《民用航空器事故征候》上报的,本指标体系未单独作为指标列出的事故征候,包括严重事故征候和一般事故征候。

样例 1:跑道、滑行道或机坪因道面拱起、损坏而影响航空器运行构成事故征候的。

样例 2:飞行区内有临时障碍物(如临时停放的航空器、施工机具、施工材料、车辆等)影响机场运行构成事故征候的。

样例 3:车辆、设备、设施起火、爆炸造成航空器受损,构成事故征候的。

样例 4:工作人员在值勤和服务过程中损伤航空器,构成事故征候的。

样例 5:由旅客不良行为造成的航空器受损,构成事故征候的。

20.其他一般事件

指标描述:按《民用机场飞行区运行情况报告的规定》上报的,上述指标未涉及的一般事件。

样例 1:机场航站楼内进离港系统故障。

样例 2:机场飞行区内保障车辆之间发生刮碰事件。

参考资料

- 1.《民用机场管理条例》(国务院令第 553 号)
- 2.《民用机场运行安全管理规定》(CCAR-140)
- 3.《民用机场飞行区运行情况报告的规定》(MD-CA-2010-1)
- 4.《民用航空安全信息管理规定》(CCAR-396-R2)
- 5.《民用航空器事故征候》(MH/T2001-2015)
- 6.《运行阶段和地面阶段》(AC-396-AS-2014-06)
- 7.《民用航空器事故和飞行事故征候调查规定》(CCAR-395-R1)
- 8.《民用航空不安全信息发布程序》(AC-396AS-01)
- 9.《民用航空其他不安全事件样例》(AC-396-AS-2010-05)
- 10.《民用航空器运输航空严重事故征候样例》(AC-396-AS-2016-07)

编写说明

《大型民用运输机场运行安全保障能力综合评价管理办法(试行)》(以下简称《试行办法》)自2016年10月实施以来,对各大机场持续提升运行安全保障能力、牢固树立安全管理主体责任意识起到了重要的作用。为了进一步适应安全管理形势的需要,体现管控新重点,采纳行业内的合理建议,对《试行办法》做相应调整。主要调整内容如下:

一、突出安全管理新动向

本次调整增加了“无人机等升空障碍物净空管理事件”指标。针对近年来我国密集发生无人机扰航事件,引起航班备降、取消或延误,上万旅客受影响,本次调整增加此项指标将进一步加强无人驾驶航空器的管理。

本次调整增加了“一般净空管理事件”指标,对于新增但在评价周期内如期整改的超高建(构)筑物也进行适度扣分,显示了对净空管理的严肃性。

另外本次调整区分了机场责任区的鸟击事故征候与一般事件,加大了对鸟击事故征候的处罚力度。

二、体现对航班正常性的重视

本次调整增加了“机场原因的航班放行不正常率”指标。航班正常率的提升一直是我国民航的一大工作重点。本次调整加入该指标,旨在督促机场管理机构对航班正常保障的重视。

三、进一步强调对机场频发事件的管理

本次调整将“跑道侵入严重事故征候(机场管理机构主责)”指标纳入一票否决指标,降低了“机场无理由不接收备降情况”、“应急救援处置不当事件”、“未按规定进入活动区事件”、“不停航施工事件”和“其他一般事件”的指标权重,提升了“跑道侵入”、“机坪刮碰航空器事故征候”和“鸟击事件(机场责任区)”的指标权重,是为了进一步突出对近年来频发事件的管理。统计资料显示,近年来发生的“机场无理由不接收备降情况”、“应急救援处置不当事件”等情况不断减少,而外来物损伤航空器和机场责任鸟击事件相对较多,且跑道侵入、机坪刮碰等性质相对严重的事件也时有发生。为加强对此类事件的管理,对其权重做相应调整。

四、进一步明确了责任划分

本次调整再次突出了机场管理机构对运输机场的安全运营承担统一协调管理的职责。为明确实际执行中的责任划分,本次调整明确规定,对于除航空公司和供油单位外的安全责任都应由机场管理机构承担管理责任,因此将《试行办法》的“(非)机场主责”调整为“(非)机场管理机构主责”。

五、进一步提升综合管理类指标的可操作性

本次调整对“安全信息上报情况”指标实施了按次计分的方

法,在“安全投入的使用情况”指标中增加了对“安全相关的新技术应用情况”的考核内容,进一步明确了该指标的计分内容和方式,细化了综合管理类指标的管理内容和方式。

六、加密了结果公示和处罚的力度

本次调整将综合评估的周期与结果公示的周期和实施管控措施的周期一致起来,更加便于各级管理部门和机场及时了解自身情况,便于实施管控或整改。在此基础上,本次调整规定,对于所有进入红色区间的机场都要实施管控措施,更加加强了处罚的严肃性和公平性。

编写组成员

主 编:刘春晨

副 主 编:张 锐 任利民

参编人员:张严峰 王 卓 钱成龙 郑 攀 葛春景

乔颖丽 谷雪娇 杨伟娜 张会娟 陈方元