

---

# 运输机场运行安全保障能力综合评估 管理办法（征求意见稿）

## 第一章 总则

**第一条 【目的和依据】**为进一步规范运输机场运行安全保障能力综合评估工作，促进机场管理机构提升运行安全管理水平，依据《中华人民共和国安全生产法》《民用机场管理条例》《运输机场运行安全管理规定》《民用航空安全信息管理规定》《民航行业信用管理办法（试行）》等有关规定，制定本办法。

**第二条 【适用范围】**本办法适用于运输机场（包括军民合用机场民用部分，以下简称机场）的运行安全保障能力综合评估。

**第三条 【机构与职责】**中国民用航空局（以下简称民航局）对机场运行安全保障能力综合评估工作实施统一监督管理。

中国民用航空地区管理局（以下简称管理局）对辖区内机场运行安全保障能力综合评估工作实施监督管理。

管理局派出机构具体负责辖区内机场运行安全保障能力综合评估工作。

**第四条 【机构与职责】**机场管理机构和各驻场单位应当按照相关规定和要求，如实按时报送各类运行安全信息及其他相

---

关情况，并积极配合民航管理部门做好评估工作。

**第五条 【评估周期】**机场运行安全保障能力综合评估工作以半年为周期，分别为每年度5月1日至10月31日和每年度11月1日至下一年度4月30日。评估工作应在每一个评估周期结束后30日内完成。本周期内事件认定未完成的，以认定完成之日为准。

**第六条 【评估原则】**机场运行安全保障能力综合评估工作应当坚持组织高效、促进安全、实事求是、公开透明的原则。

**第七条 【实施细则制定】**管理局根据辖区实际可制定评估实施细则，确保评估工作实施顺利、程序规范、结果客观。

**第八条 【评估结果体现】**机场运行安全保障能力综合评估结果以机场运行安全保障能力指数为体现，满分100分，可以计负分。

## 第二章 评估程序和方法

**第九条 【机场分类】**机场分为三类实施运行安全保障能力综合评估。具体划分如下：

第一类机场是指上一年度年旅客吞吐量大于或等于1000万人次的机场。

第二类机场是指上一年度年旅客吞吐量大于或等于200万，且小于1000万人次的机场。

---

第三类机场是指上一年度年旅客吞吐量小于 200 万人次的机场。

**第十条 【评估程序】**机场运行安全保障能力综合评估工作的基本程序如下：

（一）管理局派出机构根据辖区内机场的运行安全信息和管理情况，按照类别计算各机场运行安全保障能力指数。如有需认定的情形，其可向所属管理局请示认定情况；

（二）管理局派出机构在评估周期结束后的 10 日内将经安委会审定后的评估结果报告所属管理局；

（三）管理局在评估周期结束后的 20 日内将汇总后的评估结果以电报形式报告民航局；

（四）民航局按照类别对全国运输机场运行安全保障能力指数进行综合排名，并以电报形式公布评估结果。

**第十一条 【评估方法】**本办法采用指标计分法计算不同类别机场运行安全保障能力指数。

**第十二条 【指标体系】**评估指标体系包括 4 个严格管控类指标、16 个安全管理类指标和 6 个综合管理类指标。具体评估指标详见附件三。

**第十三条 【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。

---

**第十四条 【计分方法】**严格管控类指标不设权重，机场在一个评估周期内出现该类指标所描述情形的，每发生一次扣除30分。

安全管理类指标的分值依据机场在评估周期内发生的不安全事件情况，按照机场类别分别采用扣分法、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。

综合管理类指标的分值依据机场在评估周期内的综合安全管理和运行保障情况，采用扣分法进行计算。

机场运行安全保障能力指数综合得分按加权求和法计算。

**第十五条 【区间划分】**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。

当两个或以上机场出现机场运行安全保障能力指数相同的情况，则当季评估周期内吞吐量较大的机场排名靠前。

### 第三章 监督管理

**第十六条 【管控措施分类管理】**民航管理部门应结合该机场近一时期的安全形势和安全保障工作情况，加强对相关机场的监察力度和管控力度，督促其及时整改。管控措施按照机场类别分类设置。

---

### （一）第一类机场

若评估指数处于红色区间的，在下一航季对该机场采取削减航班时刻总量（削减幅度不低于上一个相同航季机场航班时刻总量的 2%），并暂停批准除国家重大航空运输保障任务以外的加班、包机和新增航线、航班申请，必要时进一步采取削减机场资金补贴（或补助）等管控措施。

若评估指数处于黄色区间的，原则上下一航季不对机场航班时刻总量进行提升，并暂停批准该机场除国家重大航空运输保障任务以外的加班、包机和新增航线、航班申请 2-4 个月。

若评估指数处于绿色区间的，下一航季不对机场航班时刻总量提升或加班、包机和航线、航班新增进行限制。

### （二）第二类机场

若评估指数处于红色区间的，在下一航季对该机场采取削减航班时刻总量（削减幅度不低于上一个相同航季机场航班时刻总量的 3%，不足 2 架次的按 2 架次计算），并暂停批准除国家重大航空运输保障任务以外的加班、包机和新增航线、航班申请 3-5 个月，必要时进一步采取削减机场资金补贴（或补助）等管控措施。

若评估指数处于黄色区间的，原则上下一航季不对机场航班时刻总量进行提升，并暂停批准该机场除国家重大航空运输保障任务以外的加班、包机和新增航线、航班申请 2-4 个月。

---

若评估指数处于绿色区间的，下一航季不对机场航班时刻总量提升或加班、包机和航线、航班新增进行限制。

### （三）第三类机场

若评估指数处于红色区间的，在下一航季采取暂停批准该机场除国家重大航空运输保障任务以外的加班、包机和新增航线、航班申请，必要时进一步采取削减资金补贴（或补助）等管控措施。

若评估指数处于黄色区间的，暂停批准该机场除国家重大航空运输保障任务以外的加班、包机和新增航线、航班申请 2-4 个月。

若评估指数处于绿色区间的，下一航季不对机场加班、包机和航线、航班新增进行限制。

**第十七条** 管理局应当依据公布的评估结果，根据本办法研究确定具体管控措施，并报告民航局。

**第十八条** 机场现有航线、航班安排因本办法受到限制的机场，如同时也受到民航局或管理局对其在相关方面的处罚或限制的，以其中较严厉的为准。

**第十九条** 受到本办法第十六条所列受到管控措施的机场，如下一个评估周期进入绿色区间，管控措施则在下一个评估周期自动取消，否则继续采取新的管控措施。

**第二十条** 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驻场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。

#### 第四章 附则

**第二十一条** 本办法自 XX 月 XX 日起实施。原民航局机场司管理程序《大型民用运输机场运行安全保障能力综合评价管理办法》（AP-140-CA-2018-01）同时废止。

---

## 附件一：适用于本办法的术语

指标体系：指本办法中设定的评估指标、计分方法及权重。

机场运行安全保障能力指数：指民航管理部门根据本办法统计计算的一个评估周期内的某个机场的综合得分。

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。

航班时刻总量：是指民航管理部门批准的某机场某一航季航班时刻数量，是考虑空管和机场保障能力后确定的数值。

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。

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。

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。



---

## 附件二：指标样例

### 一、说明

本样例列举了《运输机场运行安全保障能力综合评估管理办法（修订版）》中的事件的部分示例，实际应用中不局限于本样例所列举的情形。

本样例主要依据《运输机场运行安全管理规定》、《民用航空安全信息管理规定》、《事件样例》等相关规定制定。

### 二、评估指标样例示例

#### 1. 民用航空器事故（机场管理机构主责）指标

指标描述：因机场管理机构主责导致的民用航空器事故。

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：机场净空保护区域内，出现超出机场障碍物限制面或影响航空器安全运行的建（构）筑物，且在一个评估周

---

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广告牌、通信铁塔等超高障碍物，且在一个评估周期内未整改完成的。

样例 2: 机场净空保护区内，位于机场障碍物限制面之外出现对空中航行有危险的超高建筑，且在一个评估周期内未整改完成的。

### **3. 跑道侵入征候（机场管理机构主责）**

《民用航空器事故征候》标准定义的 A、B 类跑道侵入，且为机场管理机构主责。

样例 1: 机场保障车辆或者人员未经允许而进入跑道，造成航空器滑跑中断，构成征候的。

### **4. 企业严重失信**

指标描述：机场管理机构违反《民航行业信用管理办法》，出现的有关运行安全管理方面的严重失信行为。

样例 1: 在事件信息报送过程中，主观上恶意隐瞒、漏报和迟报信息的。

样例 2: 在安全检查或审核过程中，存在弄虚作假现象，情节严重的。

样例 3: 无正当理由，对局方关注的重大安全隐患久拖不决、

---

拒不整改，或一再超出期限未完成整改的。

### **5.其他跑道侵入事件**

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。

样例 4：航空器、车辆或人员错误地出现或存在于机场内起飞或着陆保护区域情况。

### **6.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。

样例 3：在最佳能见度条件和地面通畅条件下，机场消防救援的应答时间超过 3 分钟。

样例 4：运送最小可用灭火剂数量的车辆及其他航空器专用消防灭火车辆到达现场时间超过应答时间 1 分钟。

---

## 7.不停航施工事件

指标描述：未经批准，擅自在机场内进行的不停航施工。

样例 1：属于不停航施工项目但未报批或者申报未批准就开始建设。

## 8.未按规定进入活动区事件

指标描述：机场管理机构报告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。

## 9. 一般净空管理事件

指标描述：机场净空保护区域内，出现超出机场障碍物限制面或影响航空器安全运行的建（构）筑物，且在一个评估周期内整改完成的。

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，且在一个评估周期内整改完成的。

## 10.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、设施设备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。

### **11.鸟击事件（机场责任区）**

指标描述：机场管理机构报告的经认定为机场本场责任的鸟击征候和一般事件。

样例 1: 机组报告飞机起飞、初始爬升、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件**

指标描述：机场管理机构报告的经认定为外来物损伤航空器事件。

样例 1: 发动机吸入异物构成征候的。

样例 2: 航后检查发现机身有损伤构成征候的。

样例 3: 航空器爆胎、脱层或扎破处遗留外来物。

### **13.航油供应运行事件**

指标描述：供油单位责任的相关供油事件。

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。

#### **14. 无人机等升空障碍物净空管理事件**

指标描述: 机场净空保护区内, 出现影响航空器安全运行的升空物体。

样例 1: 飞机降落阶段机组报告在下滑通道发现无人机、风筝、孔明灯、气球等低、小、慢物体飞行, 且高度与飞机相当。最终导致机场暂停航班起降, 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、风筝、孔明灯、气球等低、小、慢物体, 造成暂停东跑道放飞。

#### **15. 设施设备故障**

指标描述: 机场管理机构报告的机场供电、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：机场管理机构报告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.其他征候

指标描述：按《民用航空器事故征候》报告的，本指标体系未单独作为指标列出的征候，包括严重征候和一般征候。

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，构成征候的。

样例 5：由旅客不良行为造成的航空器受损，构成征候的。

## 18.其他一般事件

指标描述：上述指标未涉及的一般事件。

样例 1：跑道、滑行道或机坪道面破损、断裂、错台，导致道面临时关闭抢修的。

## 19.机场原因的航班放行不正常率

---

指标描述：机场原因放行不正常班次与机场放行总班次之比。

样例 1：因机场保障车辆晚到造成航班延误。

## **20.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。



### 附件三：评估指标体系

第一类：严格管控类指标（4项，不计权重，直接扣分）				
序号	严格管控类指标	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器事故，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	机场净空保护区域内，出现突出机场障碍物限制面的超高建（构）筑物，或位于机场障碍物限制面之外出现对空中航行有危险的超高建（构）筑物，且在一个评估周期内未整改完成的	—	发生1次扣30分，以此类推。在下一评估周期仍未整改完成的将持续扣分
3	跑道侵入征候（机场管理机构主责）	《民用航空器事故征候》标准定义的A、B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	企业严重失信	机场管理机构出现违反《民航信用管理办法》相关规定，发生与机场运行安全有关的严重失信行为	—	发生1次扣30分，以此类推

第二类：安全管理类指标（16项，权重82分，分项按权重扣分）					
序号	安全管理类指标		指标说明	权重	计分方法
1	跑道侵入事件	严重征候	《民用航空器事故征候》标准定义的A类跑道侵入	6	满分10分，每发生1次扣10分，可以计负分
		一般征候	《民用航空器事故征候》标准定义的B类跑道侵入	4	
		一般事件	《民用航空器事故征候》标准定义的C、D、E类跑道侵入	6	

			非机场管理机构主责		2	
2	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	6	满分 10 分，发生 1 次扣 10 分，可以计负分
3	不停航施工事件			未经批准，擅自在机场内进行的不停航施工	3	满分 10 分，发生 1 次扣 10 分，可以计负分
4	未按规定进入活动区事件			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	3	满分 10 分，发生 1 次扣 10 分，可以计负分
5	一般净空管理事件			机场净空保护区域内，出现突出机场障碍物限制面的超高建（构）筑物，或位于机场障碍物限制面之外出现对空中航行有危险的超高建（构）筑物，且在一个评估周期内整改完成的	3	满分 10 分，每发生一次扣 10 分，可以计负分
6	机坪刮碰航空器事件	征候	机场管理机构主责	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	5	满分 10 分，发生 1 次扣 10 分，可以计负分
			非机场管理机构主责		2	
		一般事件	机场管理机构主责	除征候外，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	2	
			非机场管理机构主责		1	
7	鸟击事件（机	严重征候		经认定为机场本场责任的鸟击严重征候数量	5	满分 10 分，发生 1 次扣 10 分，可以计负分

	场责任区)	一般征候	经认定为机场本场责任的鸟击一般征候数量	3	满分 10 分，发生 1 次扣 5 分，可以计负分
		一般事件	经认定为机场本场责任的鸟击一般事件数量，并根据机场航班起降架次计算万架次率	1	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
8	外来物损伤航空器事件	严重征候	经认定的外来物损伤航空器严重征候数量。无法判断发生地的，起降机场各计 0.5 次	5	满分 10 分，发生 1 次扣 10 分，可以计负分
		一般征候	外来物损伤航空器一般征候数量，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	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 0.5，下限取为 0
		一般事件	外来物损伤航空器一般事件数量，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	1	
9	航油供应运行事件	供油单位责任的相关供油事件	2	满分 10 分，发生 1 次扣 5 分，可以计负分	
10	无人机等升空障碍物净空管理事件	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，可以计负分	
11	设施设备故障	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，可以计负分	
12	动物侵入飞行区事件	动物侵入飞行区事件	1	满分 10 分，发生 1 次扣 5 分，可以计负分	
13	其他征候	本指标体系未单独作为指标列出的征候	3	满分 10 分，发生 1 次扣 10 分，可以计负分	
14	其他一般事件	上述指标未涉及的一般事件	1	满分 10 分，发生 1 次扣 5 分，可以计负分	

15	机场原因的航班放行不正常率	民航局统计的一个评估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*(上限-每个机场值)/(上限-下限),上限取为 0.01, 下限取为 0
16	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。此情形应当由民航管理部门认定后进行计分	5	满分 10 分, 发生 1 次扣 10 分, 可以计负分

**第三类：综合管理类指标（6 项，权重 18 分，分项按权重扣分）**

序号	综合管理类指标	权重	计分方法
1	安全管理体系建设情况	5	满分 10 分,分档打分:SMS 建设情况为“很好”的,打分区间为[8,10);情况为“好”的,打分区间为[6,8);情况为“中”的,打分区间为[4,6);情况为“较差”的,打分区间为[2,4);情况为“差”的,打分区间为[0,2)分计。(打分可以为非整数)
2	安全投入的使用情况	3	满分 10 分,根据机场设施设备配备、新技术应用、人员配备与培训等资金投入和使用综合情况进行打分:投入情况为“很好”的,打分区间为[8,10);情况为“好”的,打分区间为[6,8);情况为“中”的,打分区间为[4,6);情况为“较差”的,打分区间为[2,4);情况为“差”的,打分区间为[0,2)分计。(打分可以为非整数)
3	一般失信行为情况	3	违反《民航信用管理办法》相关规定,发生除严重失信行为以外的,与机场运行安全有关的其他失信行为。发生一项扣 1 分,可以计负分。
4	运行安全问题整改情况	3	满分 10 分,各类检查中的一般问题,整改期限到期未申请延期的或延期后仍未完成整改的,每有一项扣 5 分;上升为挂牌安全隐患问题的,且整改期限在评估周期内未完成整改的,每有一项扣 5 分。可以计负分。

5	机场总规的符合情况	2	满分 10 分，在评估周期内，建设项目符合总规但未到管理局办理总规符合性备案的，每有一次，扣 5 分；不符合总规实施建设的，每有一次，扣 10 分。可以计负分。
6	通用航空保障情况	2	满分 10 分，对无故不为通用航空运行提供保障的，每有一次，扣 5 分。每有一项擅自增加收费项目、价外加价、捆绑销售、指定经营、强制服务等行为，扣 1 分。可以计负分。

征求意见稿