

编写说明

近年来，中国民航业持续快速发展，全国民用运输机场，尤其是大型机场的综合保障能力难以适应行业高速发展的需要，大型机场的综合保障能力不足对航班正常和机场运行安全造成了一定的影响。在这样的大背景下，民航局机场司组织编制了《大型民用运输机场运行安全保障能力综合评价管理办法（试行）》（以下简称“《办法》”）。

一、目的和意义

本《办法》旨在督促一个时期内安全保障能力不足、安全形势下滑的机场采取相应管控措施，提升其综合保障能力和运行安全水平。通过强化机场统一协调管理职责，促使机场驻场各相关单位牢固树立安全管理主体责任意识，严格落实整改问题，在持续提高安全管理的自觉性的同时，不断提升安全保障能力。

本《办法》的出台，作为充实安全监管手段的又一种新型工具，有利于民航行业管理部门及时掌握我国大型民用运输机场的整体运行安全形势。

二、责任划分

《民用机场管理条例》第二十八条赋予了机场管理机构对运输机场的安全运营实施统一协调管理的职责。因此，在机场范围内发生的所有与运行安全相关的事件，机场管理机构都负有统一协调的责任。

本《办法》对跑道侵入、机坪刮碰两类事件的责任划分分为“机场主责”和“非机场主责”两种类型，两种类型的事件都会对机场的综合能力保障指数产生影响，但是对“非机场主责”的权重设置相对较低。旨在督促机场管理机构更好的履行对各驻场单位的协调管理职责。

三、指标权重

指标权重的设计不仅参考了该指标对运行安全的影响程度，还结合了该指标是否能够直接的体现了机场管理机构对安全管理本身的重视程度。对于对运行安全影响程度大，但机场管理机构通过后天加强管控可以有效改善的指标赋予相对较大的权重，如应急救援处置不当事件、不停航施工不安全事件等；对于对运行安全影响程度小或机场管理机构即使加强管控仍然难以控制的指标赋予较低的权重，如动物侵入飞行区事件等。

四、计分原则

本《办法》设置一票否决类指标旨在督促机场管理机构加强对后果极为严重且严重影响机场运行安全的事件的关注程度，防患于未然。其中，对于净空管理事件，计分原则为：从发现新增超出障碍物限制面的超高建（构）筑物时起，至整改完毕时止，期间的每一个季度都将扣分。对于因机场责任的航空事故，计分原则为：只对机场做扣分处理，机场由于航空事故应承担的相应处罚应依据其他相关规定实施。

本《办法》的指标说明中不是将所有的指标都与起降架次相关联。其中，对鸟击、外来物损伤航空器等发生次数频繁、责任界定困难、机场难以全面干预、且与起降架次关系较为明显的指标以万架次率计算；其余指标由于与起降架次没有十分明显的相关性，故仅以发生次数作为统计依据。

五、其他说明

对综合管理类指标的设计，该类指标旨在赋予监管局作为民航行业管理部门，对其监管对象的综合保障能力和运行安全管理现状的综合评价权。既是对指标体系系统性和完整性的有效补充，也是民航局在推进持续安全过程中，加强对机场运行安全掌控力度的安全监管手段的创新之举。

对事件责任的认定，由于事件责任的认定在时间上通常具有一定的滞后性，因此，当出现责任认定滞后于本办法规定的评分周期时，统一按照事件实际认定的时间作为计分的依据，在未认定清楚之前，不计入该事件发生的季度内。

本《办法》的初稿是建立在对 2014 年和 2015 年的千万级以上机场运行安全保障能力指数进行了多次验证和分析，并广泛征求全行业的意见的基础上，经多次修改，提交局务会审定。之后，按照局领导要求，再次征求了有关司局的意见，形成终稿。本《办法》是丰富民航安全监管手段的一次有益尝试，难免有不完善之处，仍需要在工作实践中不断磨合，拟先颁布试行，再视情修订完善以不断适应新的管理需

要。