

# 中华人民共和国交通运输部令

## 2022年第7号

《交通运输部关于修改〈运输机场运行安全管理规定〉的决定》已于2022年2月8日经第4次部务会议通过，现予公布，自2022年4月1日起施行。

部长

2022年2月11日

# 交通运输部关于修改《运输机场运行安全管理规定》的决定

交通运输部决定对《运输机场运行安全管理规定》（民航总局令第191号公布，交通运输部令2018年第33号修改）作如下修改：

一、将第二百二十六条第一款修改为：“未经民航地区管理局按照《民用机场管理条例》批准，不得在机场内进行不停航施工。”

二、将第二百五十七条中的“民用航空油料供应企业适航批准书”修改为“民用机场航空燃油供应安全运营许可证”。

三、删去第二百八十七条中的“快报制度和月报制度”。

四、删去第二百九十条至第二百九十二条、第二百九十五条、第三百零一条、第三百一十四条、第三百一十五条。

五、将第三百零二条改为第二百九十七条，修改为：“机场管理机构、航空运输企业及其他运行保障单位未按照本规定第二章的要求组织员工安全生产培训的，由民航局或者民航地区管理局责令限期改正，并处以10万元以下的罚款；逾期未改正的，责令停产停业整顿，并处10万元以上20万元以下的罚款，对其直接负责的主管人员和其他直接责任人员处以2万元以上5万元以下的罚款。”

六、将第三百一十二条改为第三百零七条，修改为：“违反本规定第二百二十六条的要求，未经民航地区管理局批

准，擅自实施不停航施工的，由民航地区管理局责令改正，处以 10 万元以上 50 万元以下的罚款。”

七、将第三百一十三条改为第三百零八条，修改为：“违反本规定第二百五十七条的要求，航空油料供应单位未取得航空油料供应的相关资质证书和许可证书，擅自在机场内从事航空油料供应的，由民航地区管理局责令改正，处以 20 万元以上 100 万元以下的罚款；有违法所得的，没收违法所得。”

本决定自 2022 年 4 月 1 日起施行。

《运输机场运行安全管理规定》根据本决定作相应修改并对条文序号作相应调整，重新公布。

# 运输机场运行安全管理规定

(2007年12月17日中国民用航空总局发布 根据2018年11月16日交通运输部《关于修改〈民用机场运行安全管理规定〉的决定》第一次修正 根据2022年4月1日交通运输部《关于修改〈运输机场运行安全管理规定〉的决定》第二次修正)

## 第一章 总则

**第一条** 为了保障运输机场安全、正常运行，依据《中华人民共和国民用航空法》及其他有关法律法规，制定本规定。

**第二条** 本规定适用于运输机场（包括军民合用运输机场民用部分，以下简称机场）的运行安全管理。运输机场航空安全保卫管理的要求按照其他有关法律法规和涉及民航管理的规章的规定执行。

**第三条** 中国民用航空局（以下简称民航局）对全国机场的运行安全实施统一的监督管理。

中国民用航空地区管理局（以下简称民航地区管理局）对辖区内机场的运行安全实施监督管理。

机场管理机构对机场的运行安全实施统一管理，负责机场安全、正常运行的组织和协调，并承担相应的责任。

航空运输企业及其他驻场单位按照各自的职责，共同维护机场的运行安全，并承担相应的责任。

**第四条** 机场管理机构与航空运输企业及其他驻场单位应当签订有关机场运行安全的协议，明确各自的权利、责任、义务。

**第五条** 机场管理机构、航空运输企业及其他驻场单位应当依据国家有关法律法规、涉及民航管理的规章和标准的要求，对各自的有关机场运行安全的设施设备及时进行维护，保持设施设备的持续适用。

**第六条** 在机场范围内的任何单位和个人，应当遵守有关机场管理的各项法律法规、涉及民航管理的规章以及机场管理机构为保障飞行安全和机场正常运行所制定的并经民用航空主管部门批准的各项管理规定。

**第七条** 机场管理机构应当组织成立机场安全管理委员会。机场安全管理委员会由机场管理机构、航空运输企业或其代理人及其他驻场单位负责安全工作的领导组成，负责人由机场管理机构负责安全工作的领导担任。机场安全管理委员会主要职责是：

（一）依据国家法律法规、涉及民航管理的规章，对机场运行安全工作进行指导；

（二）研究分析机场运行安全形势，评估机场运行安全状况；

（三）协调解决机场运行中的安全问题；

（四）对机场运行安全隐患和问题，提出整改措施，并督促有关单位落实。

机场安全管理委员会应当定期召开会议。

机场管理机构、航空运输企业或其代理人及其他驻场单位应当落实机场安全管理委员会提出的有关安全的整改意见和建议。

**第八条** 机场管理机构不得滥用本规定赋予的管理权限损害航空运输企业或其代理人及其他驻场单位的合法权益。

## **第二章 机场安全管理**

### **第一节 机场安全管理体系**

**第九条** 机场管理机构应当建立机场安全管理体系。

机场安全管理体系主要包括机场安全管理的政策、目标、组织机构及职责、安全教育与培训、文件管理、安全信息管理、风险管理、不安全事件调查、应急响应、机场安全监督与审核等。

**第十条** 机场安全管理体系应当包含在机场使用手册中。

机场管理机构应当根据机场运行的实际情况，适时组织评估机场安全管理体系的符合性和有效性，适时调整完善。

### **第二节 机场安全管理制度**

**第十一条** 机场管理机构应当至少每月召开一次安全生产例会，分析、研究安全生产中的问题，部署安全生产工作；每季度、每半年、每年要分别召开安全生产分析会，对前一

阶段的工作进行总结，对以后的工作进行部署；机场运行中出现不利于安全运行的因素或者已经出现安全生产事故时，应当及时召开安全生产会议，制定切实可行的安全措施。

**第十二条** 机场管理机构应当每年对机场的运行安全状况组织一次评估，内容包括机场管理机构和驻场运行保障单位履行职责情况以及机场设施设备的状况。对评估中发现的安全隐患，薄弱环节，相关单位应当制定整改计划，明确整改的部门和人员，机场管理机构负责跟踪督促落实整改计划。

机场管理机构可以组织具有机场运行管理经验的人员进行评估，也可以委托专业机构进行评估。承担评估工作的人员应当熟知相关规章标准，并具有机场运行管理的经验。

评估后由评估人员编写评估报告，评估人员应当在报告上签字。评估报告内容应当向驻场单位反馈，并及时报机场所在地民航地区管理局备案。该报告应当至少保存五年。

**第十三条** 机场管理机构应当严格按照民航局或民航地区管理局批准的机场开放使用范围为航空器提供安全保障。

国家已明令禁止使用的设备及未经民航局审定合格的民用机场专用设备，不得在机场中使用。

**第十四条** 机场管理机构应当建立并及时更新和补充机场资料库，供员工查阅和使用。资料库应当包括国家有关法律法规、涉及民航管理的规章、标准及其他规范性文件；国际民用航空公约及相关附件、手册；机场建设和改（扩）建的设计图纸和文件资料；与机场运行安全相关的所有规定、

标准、手册等文件；机场设施设备的技术资料以及运行和维护记录等。

**第十五条** 机场管理机构应当制定各项工作的记录，详细记录各项检查和维护情况。记录应当包括电子文件和纸质文件。纸质记录需保存两年以上，电子记录应当保存十年。

**第十六条** 机场管理机构应当依据《运输机场使用许可规定》的有关要求，就机场、跑道、滑行道、机坪关闭或临时关闭部分跑道、滑行道、机坪（以下简称机场关闭）制定具体管理规定，管理规定应当明确可能导致机场关闭的各种因素、导致机场关闭的因素的现场确认程序及人员、有权决定机场关闭的人员、与空中交通管理部门沟通协调及航行资料的发布程序等内容。临时关闭机场、跑道（或临时关闭部分跑道、滑行道、机坪），应当尽可能减少对航空器正常运行的影响，并应当立即采取积极措施消除相应因素，在最短时间内恢复相应设施的运行。

关闭的跑道、滑行道、机坪或其一部分应当按照《民用机场飞行区技术标准》设置相应的标志标识。

**第十七条** 新建或扩建的跑道、平行滑行道完工或部分完工但未投入使用前应当及时设置关闭标志、不适用地区标志物和不适用地区灯光标志，并发布航行通告。

### **第三节 人员资质及培训**

**第十八条** 机场管理机构应当配备足够数量的合格人员



从事机场运行保障的所有岗位。

**第十九条** 机场内所有与运行安全有关岗位的员工均应当持证上岗。与运行安全有关的岗位主要包括：场务维护工、场务机具维修工、运行指挥员、助航灯光电工、航站楼设备电工、航站楼设备机修工、特种车辆操作工、特种车辆维修工、特种车辆电气维修工等。

国家、民航局要求持有从业资格的岗位，该岗位人员应当持有相应的资格证书。

**第二十条** 机场管理机构应当建立员工培训和考核制度。

培训和考核制度应当包括方针和目标、组织机构、经费安排、方式和程序、内容及学时、上岗转岗在岗的培训要求、学历教育、考核办法以及奖励与处罚等。

培训和考核的内容应当与其岗位相适应，包括必备的安全知识、技术标准，机场运行安全的规章制度、岗位的操作规程和实际操作技能等。

机场管理机构应当建立员工培训和考核记录，并长期保存。

**第二十一条** 航空运输企业、其他运行保障单位应当对员工进行机场运行安全培训，保证员工具备必要的机场运行安全知识，熟悉机场运行安全相关的规章制度和操作规程，掌握本岗位的操作技能。

**第二十二条** 机场管理机构、航空运输企业及其他运行保障单位应当每年至少对其在机场控制区工作的员工进行

一次复训和考核，复训时间不少于 24 学时。

**第二十三条** 在机场控制区工作的员工，一年内违章三次（含）的，应当重新进行培训和考核，培训时间不少于 40 学时；一年内违章五次（含）或者连续两年每年违章三次（含）的，机场管理机构应当收回违章人员的控制区证件。机场管理机构半年内不得受理该违章人员提出的控制区证件申请。半年后再次申请时，应当按照初始上岗员工的要求进行培训。

### **第三章 机场使用手册**

#### **第一节 机场使用手册的编制、批准**

**第二十四条** 机场管理机构应当依据法律法规、涉及民航管理的规章和标准编制机场使用手册（以下简称“手册”）。手册应当满足机场运行安全管理工作需要，有利于不断提高机场的安全保障能力和运行效率。

编制手册应当广泛征求使用者的意见。

**第二十五条** 手册应当包括《运输机场使用许可规定》附件 3 所规定的内容。手册应当具有可操作性、实用性，并能保证机场的运行安全。

**第二十六条** 手册的语言文字应当符合下列要求：

- （一）清晰、明确，不产生歧义；
- （二）统一、简洁、严谨、规范。

**第二十七条** 手册的格式应当符合下列要求：

(一) 采用便于修改的活页格式;

(二) 预留修改记录空白页, 应当至少包括修订章节编号、页码范围、生效日期、监察员签字、换页人签字、备注等栏目;

(三) 预留机场使用许可证换证记录页, 内容至少包括换证日期、许可证编号、有效期、批准文件号、换证原因、备注等栏目;

(四) 编排形式便于编写、审查。

手册的具体格式要求见《〈民用机场使用手册〉编制与管理基本要求》。

**第二十八条** 手册的审查和生效程序按照《运输机场使用许可规定》的规定执行。

## 第二节 机场使用手册的发放和使用管理

**第二十九条** 手册是随同机场使用许可证一并生效的机场运行的基本依据。机场管理机构应当严格按照生效的手册运行和管理机场。

**第三十条** 机场管理机构应当建立手册的动态管理制度, 对手册的编制、发布实施、发放范围、发放程序、修改程序、使用保管等做出规定, 并指定部门和人员负责手册的动态管理工作, 确保手册的有效性和完整性。

**第三十一条** 机场管理机构应当至少保存一本现行完整的手册, 供局方检查。

**第三十二条** 机场管理机构应当将生效的手册的完整版本（包括电子版本）发放给驻场的航空运输企业或其代理人及其他运行保障单位，发放手册应当做记录。机场使用手册分发单位列表应当至少包括分发单位（部门）、联系人、联系电话等栏目。

**第三十三条** 机场管理机构、驻场的航空运输企业或其代理人及其他运行保障单位应当根据本单位各部门的工作职责，将手册的相关章节印发给各部门及相关岗位人员。

**第三十四条** 机场管理机构应当结合机场各部门、岗位的实际分工制定相应部门、岗位的手册实施细则。手册实施细则应当涵盖手册中与该部门、岗位职责相关的内容，并不得与手册相冲突。

驻场的航空运输企业或其代理人及其他运行保障单位应当将机场使用手册的相关部分纳入本单位的运行管理中。

**第三十五条** 机场管理机构、航空运输企业及其他运行保障单位的人员，应当熟知手册的相关内容，并严格遵守和执行手册的规定。

机场管理机构、航空运输企业及其他运行保障单位应当定期就手册组织对员工的培训和考核。考核不合格的人员，不得从事相应的工作。

### **第三节 机场使用手册的修改**

**第三十六条** 机场管理机构应当确保手册与机场实际运

行情况相符，并符合有关法律法规、涉及民航管理的规章和标准的要求。

手册修改后，机场管理机构应当在其生效前印发至使用手册的相关单位并撤换已失效的部分。

**第三十七条** 有下列情况之一的，机场管理机构应当修改手册：

- （一）民航局、民航地区管理局要求修改的；
- （二）机场基础设施等发生变化，与手册内容不相符的；
- （三）执行过程中，手册对同一事项的表述容易产生歧义的；
- （四）手册规定的内容不能保证机场的设施设备得到有效维护的；
- （五）手册规定的内容不能全面反映运行安全管理要求的；
- （六）手册不符合有关法律法规、涉及民航管理的规章以及标准等最新规定的。

机场基础设施等发生变化的，应当在机场设施、运行状况变化前完成手册修改并生效；民航局、民航地区管理局要求修改手册的，应当在限定的时间内完成手册的修改；其他原因需要修改手册的，一般应当在 14 日内完成修改并生效。

**第三十八条** 使用手册的人员发现手册存在第三十七条第一款第（二）项至第（六）项情况时，应当及时按程序告知机场管理机构。机场管理机构组织论证后，确有问题的，应当及时修改手册。

机场管理机构应当至少每年组织相关驻场单位对手册的完整性、适用性、有效性等进行一次评估。发现手册存在问题时，应当及时予以修改。

## 第四章 飞行区管理

### 第一节 飞行区设施设备维护要求

**第三十九条** 机场跑道、滑行道、机坪的几何构型以及平面尺寸应当符合《民用机场飞行区技术标准》的要求。

超载使用跑道、滑行道和机坪的，机场管理机构应当报民航地区管理局批准。

**第四十条** 机场管理机构应当确保跑道、滑行道和机坪的道面（含道肩，下同）、升降带及跑道端安全地区、围界、巡场路和排水设施等始终处于适用状态。

**第四十一条** 机场管理机构应当根据跑道、滑行道和机坪道面的破损类型、部位等情况制定道面紧急抢修预案。道面出现破损时，应当及时按照抢修预案进行修补，尽量减少道面破损和修补对机场运行的影响。

道面破损的修补应当符合标准要求。

**第四十二条** 水泥混凝土道面必须完整、平坦，3米范围内的高差不得大于10毫米；板块接缝错台不得大于5毫米；道面接缝封灌完好。沥青混凝土道面必须完整、平坦，3米范围内的高差不得大于15毫米。

水泥混凝土道面出现松散、剥落、断裂、破损等现象，

或者沥青混凝土道面出现轮辙、裂缝、坑洞、鼓包、泛油等破损现象时，应当在发现后 24 小时内予以修补或者处理。

跑道、快速出口滑行道表面在雨后不应有积水。

**第四十三条** 跑道表面摩擦系数低于规定的维护规划值时，应当及时清除道面的橡胶，或采取其他改善措施。

**第四十四条** 机场管理机构应当每年至少进行一次对飞行区状况的分析研究，总结维护经验和不足，掌握飞行区潜在的缺陷或隐患，并据此制定维护工作计划和修改相关的管理规定。

机场管理机构应当至少每五年对跑道、滑行道和机坪道面状况进行一次综合评价。当发现跑道、滑行道和机坪道面破损加剧时，应当及时对道面进行综合评价。机场管理机构应当按照评价报告的建议，及时采取防范措施。

**第四十五条** 道面的嵌缝料应当与道面粘结牢固，保持弹性，能防止雨水渗入。不能满足性能要求时，应当及时修补或者更换。

**第四十六条** 跑道、滑行道和机坪道面应当进行编号，并在道面一侧设置标记，便于检查记录位置。

**第四十七条** 与道面边缘相接的土面，不得高于道面边缘，并且不得低于道面边缘 3 厘米。

**第四十八条** 道面应当保持清洁。道面上有泥浆、污物、砂子、松散颗粒、垃圾、燃油、润滑油及其他污物时，应当立即清除。用化学物清洁道面时，应当符合国家环境保护的有关规定，并不得对道面造成损害。

**第四十九条** 航空器被道面异物损伤后，航空器营运人应当及时向机场管理机构通报情况。

**第五十条** 飞行区土面区尽可能植草，固定土面。

飞行区内草高一般不应超过 30 厘米，并且不得遮挡助航灯光和标记牌。植草应当选择不易吸引鸟类和其他野生动物的种类。

割下的草应当尽快清除出飞行区，临时存放在飞行区的草，不得存放在跑道、滑行道的道肩外 15 米范围内。

**第五十一条** 在升降带平整区内，用三米直尺测量，高差不得大于 5 厘米，并不应有积水和反坡。

在升降带平整区和跑道端安全地区内，除航行所需的助航设备或装置外，不得有突出于土面、对偏出跑道的航空器造成损害的物体和障碍物。

航行所需的助航设备或装置应当为易折件，并满足易折性的有关要求。

升降带平整区和跑道端安全地区内的混凝土、石砌及金属基座、各类井体及井盖等，除非功能需要，应当埋到土面以下 30 厘米深。

**第五十二条** 升降带平整区和跑道端安全地区的土质密实度不得低于 87%（重型击实法）。对升降带平整区和跑道端安全地区的碾压和密实度测试，每年不得少于两次。

**第五十三条** 除非经空中交通管理部门特别许可，跑道开放使用期间，跑道中心线两侧 75 米、导航设备的敏感区和临界区以及跑道端安全地区范围内，严禁从事飞行区割



草、碾压等维护工作。

**第五十四条** 飞行区围界应当完好，具备防钻防攀爬功能，能有效防止动物和人员进入飞行区。

飞行区围界破损后应当及时修复。破损部位修复前应当采取有效的安全措施。

**第五十五条** 巡场路路面应当完整、平坦、通畅、无积水。破损时，应当及时修补。

**第五十六条** 飞行区内排水系统应当保持完好、畅通。积水、淤塞、漏水、破损时，应当及时疏通和修缮。

强制式排水设施应当保持适用状态；渗水系统应当保持完好、通畅；位于冰冻地区的机场，冰冻期的排水沟内不得有大量积水。

## 第二节 巡视检查

**第五十七条** 机场管理机构应当商空中交通管理部门（塔台）依据有关规定，建立跑道、滑行道巡视检查工作制度和协调机制。该制度至少应当包括：

- （一）每日巡视检查的次数和时间；
- （二）跑道、滑行道巡视检查的通报程序；
- （三）巡视检查人员与塔台管制员联系的标准用语；
- （四）巡视检查跑道过程中发生紧急情况的处置程序等。

**第五十八条** 当跑道、滑行道、机坪上有外来物或者其

他异常情况时，机场管理机构应当立即对上述区域进行检查。

**第五十九条** 每日跑道开放使用前，机场管理机构应当对跑道进行一次全面检查。当每条跑道日着陆大于 15 架次时，还应当进行中间检查，并不应少于 3 次。全面检查时，必须对跑道全宽度表面状况进行详细检查。

中间检查时间根据航空器起降时段、频度等情况确定。在航空器起降集中的时段前，应当安排一次中间检查。中间检查的区域应当至少包括跑道边灯以内的区域。

对跑道实施检查时，检查方向应当与航空器起飞或着陆的方向相反。采用驾车方式检查时，除驾驶员外车辆上应当至少有一名专业检查人员，并且车速不得大于 45 公里/小时。

设有能对跑道道面状况进行监控、及时发现跑道上的外来物和道面损坏的监控设施的，中间检查的次数可适当减少。

当跑道道面损坏加剧或者雨后遇连续高温天气时，应当适当增加中间检查的次数。

**第六十条** 对跑道、滑行道、机坪应当定期清扫。对跑道、滑行道的清扫每月不应少于一次。应当建立机坪每日动态巡查制度，及时清除外来物，对机坪每周至少全面清扫一次。

**第六十一条** 在跑道、滑行道或其附近区域进行不停航施工，施工车辆、人员需要通过正在对航空器开放使用的道面时，应当增加道面检查次数，确保不因外来物影响飞行安

全，并应当制定具体措施，确保施工车辆、人员不影响航空器的正常运行。

**第六十二条** 每日应当至少对滑行道、机坪、升降带、跑道端安全地区、飞行区围界、巡场路巡视检查一次。

**第六十三条** 每季度应当对跑道、滑行道和机坪的铺筑面进行一次全面的步行检查。当道面破损处较多或者破损加剧时，应当适当增加步行检查的次数。

**第六十四条** 雨季来临前，应当对排水系统进行全面检查。暴雨期间，应当随时巡查排水系统。

雨后应当对升降带和跑道端安全地区进行检查，对积水、冲沟应当予以标记，并及时处理。

**第六十五条** 对铺筑面的每日检查应当至少包括：

（一）道面清洁情况。重点检查可能被航空器发动机吸入的物体，如损坏道面的碎片、嵌缝料老化碎片、石子、金属或塑料物体、鸟类或其他动物尸体、其他外来物等；

（二）道面损坏情况。包括破损的板块、掉边、掉角、拱起、错台等；

（三）雨后道面与相邻土面区的高差；

（四）灯具的损坏情况；

（五）道面标志的清晰程度；

（六）井盖完好情况和密合程度等。

**第六十六条** 对铺筑面的每季度检查应当至少包括：

（一）嵌缝料的失效情况；

（二）道面损坏位置、数量、类型的调查统计（含潜在

的疲劳损坏裂缝、龟裂、细微的裂缝或断裂，并最好在雨后检查)；

(三) 道面与相邻土面区的高差；

(四) 道面标志的清晰程度；

(五) 跑道接地带橡胶沉积情况。

**第六十七条** 土面区的每日检查应当包括：

(一) 草高情况；

(二) 标记牌和标志物的完好情况；

(三) 是否有危及飞行安全的物体、杂物、障碍物等；

(四) 土面区内各种灯、井基座与土面区的高差，土面区沉陷、冲沟、积水等情况；

(五) 航空器气流侵蚀情况；

(六) 允许存在的障碍物的障碍灯和标志是否有效。

**第六十八条** 当出现大风及其他不利气候条件时，应当增加对飞行区的巡视检查次数，发现问题应当及时处理。影响运行安全时，应当及时报告空中交通管理部门和其他相关部门，并发布航行通告。

### 第三节 检查程序及规则

**第六十九条** 从事飞行区维护、巡视检查的人员，应当熟知维护、巡视检查的程序和规则，并严格执行。

**第七十条** 检查人员在进入跑道、滑行道之前，应当得到塔台管制员的许可。进入该区域时，应当直接报告塔台管

制员。检查人员及车辆应当在塔台管制员限定的时间内退出跑道。退出后，应当直接报告塔台管制员。

巡视检查的车辆应当安装黄色旋转灯标，并在检查期间始终开启。检查人员应当穿反光背心或外套。

未经塔台管制员许可，任何人员、车辆不得进入运行中的跑道、滑行道。

**第七十一条** 在实施机场低能见度程序运行时，不得对跑道、滑行道进行常规巡视检查。

**第七十二条** 巡视检查期间，检查人员应当配备有效的无线电对讲机，并在相应的无线电波道上时刻保持守听。下车检查时，检查人员离开车辆的距离不得超过 100 米（随身携带对讲机），检查车辆应当处于运行状态。当塔台管制员要求检查人员撤离时，检查人员及车辆应当立即撤离至管制员指定的位置，并不得进入升降带平整区、跑道端安全地区、导航设备的敏感区和临界区。撤离后，要及时通知塔台。

再次进入跑道之前应当再次申请并获得塔台管制员的许可。

**第七十三条** 当塔台管制员发现通信联系中断时，应当立即按照紧急情况的处置程序执行。当检查人员发现通信联系中断时，应当立即撤离跑道。

**第七十四条** 在巡视检查中，发现航空器零件、轮胎碎片、灯具碎片和动物尸体等时，检查人员应当立即通知塔台管制员和机场运行管理部门，做好记录，并将该物体交有关部门。

**第七十五条** 在巡视检查过程中发现下列情况时，检查人员应当立即通知塔台管制员停止该跑道的使用，并立即报告机场值班领导或相关部门，由相关人员按程序关闭跑道（或部分关闭跑道）和发布航行通告：

（一）跑道道面断裂，包括整块板或局部，并出现错台或局部松动的；

（二）跑道出现直径（长边）大于 12 厘米的掉块的；

（三）跑道出现直径（长边）小于 12 厘米的掉块，但深度大于 7 厘米，或坡度大于 45 度角的破损的。

**第七十六条** 在巡视检查过程中发现下列需要处理但暂时不影响航空器运行安全的情况时，检查人员应当报塔台管制员、机场值班领导或者相关部门，并适当增加该区域的检查频次，视情及时修补：

（一）跑道道面断裂，包括整块板及局部，但不出现错台，板块不松动的；

（二）跑道出现直径（长边）小于 12 厘米的掉块，但深度小于 7 厘米且坡度不大于 45 度角的破损的。

**第七十七条** 巡视检查完成后，检查人员应当向塔台管制员报告飞行区场地情况，并将检查开始时间、结束时间、检查人员姓名、飞行区场地情况记录在检查日志中。

#### **第四节 跑道摩擦系数测试及维护**

**第七十八条** 机场管理机构应当定期测试跑道摩擦系

数。

**第七十九条** 跑道日航空器着陆架次大于 210 架次的，测试跑道摩擦系数的频率应当不少于每周一次；跑道日航空器着陆架次为 151 至 210 架次的，测试跑道摩擦系数的频率应当不少于每两周一次；跑道日航空器着陆架次为 91 至 150 架次的，测试跑道摩擦系数的频率应当不少于每月一次；跑道日航空器着陆架次为 31 至 90 架次的，测试跑道摩擦系数的频率应当不少于每三个月一次；跑道日航空器着陆架次为 16 至 30 架次的，测试跑道摩擦系数的频率应当不少于每半年一次；跑道日航空器着陆架次为 15 次以下的，测试跑道摩擦系数的频率应当不少于每年一次。

**第八十条** 跑道表面摩擦系数不得低于《民用机场飞行区技术标准》中规定的维护规划值。以连续 100 米长道面的摩擦系数为评价指标，在表面摩擦系数低于维护规划值或者测试曲线显示跑道多处存在表面摩擦系数（累计长度大于 100 米）低于最小的摩阻值时，机场管理机构应当立即采取措施改善道面摩阻特性。

**第八十一条** 出现下列情况后，机场管理机构应当立即测试跑道摩擦系数：

- （一）遇大雨或者跑道结冰、积雪；
- （二）在跑道上施洒除冰液或颗粒；
- （三）航空器偏出、冲出跑道。

**第八十二条** 跑道日航空器着陆 15 架次以上的机场，应当配备跑道摩擦系数测试设备。

**第八十三条** 没有配备跑道摩擦系数测试设备的机场，应当依据第七十九条规定的频率检查跑道接地带橡胶沉积情况。当接地带跑道中线两侧被橡胶覆盖 80%左右，并且橡胶呈现光泽时，应当及时除胶。在雨天应当进行道面表面径流深度的检查，并作口头评价。检查结束后，将结果报告空中交通管理部门，并记录备查。

**第八十四条** 当跑道上有关有积雪或者局部结冰时，如跑道摩擦系数低于 0.30，应当关闭跑道。

跑道开放运行期间下雪时，应当根据雪情确定测试跑道摩擦系数的时间间隔，并及时对跑道进行除冰雪作业，保证跑道摩擦系数不低于 0.30。

**第八十五条** 跑道摩擦系数测试应当在跑道中心线两侧 3 至 5 米范围内进行。跑道表面摩擦系数应当包括跑道每三分之一段的数值及跑道全长的平均值，并依航空器进近方向依次公布。

测试结果应当及时报告空中交通管理部门。测试原始记录凭证应当予以保存。

**第八十六条** 没有配备跑道摩擦系数测试设备的机场，当跑道上有关有积雪时，应当向塔台管制员通报积雪的种类（干雪、湿雪、雪浆和压实的雪）和厚度。航空器能否起降由飞行机组决定。

## 第五章 目视助航设施管理

### 第一节 目视助航设施的运行要求



**第八十七条** 目视助航设施包括风向标、各类道面（含机坪）标志、引导标记牌、助航灯光系统（含机坪照明）。

**第八十八条** 机场管理机构应当明确目视助航设施的运行维护单位，并确保目视助航设施始终处于适用状态。

**第八十九条** 机场管理机构应当提供符合在航行资料中公布的并与实际天气情况相适应的目视助航设施服务。

**第九十条** 各类标志物、标志线应当清晰有效，颜色正确；助航灯光系统和可供夜间使用的引导标记牌的光强、颜色、有效完好率、允许的失效时间，应当符合《民用机场飞行区技术标准》的要求。

**第九十一条** 机场管理机构应当按照以下频次或情况对机场目视助航设施进行评估，以避免因滑行引导灯光、标志物、标志线、标记牌等指示不清、设置位置不当产生混淆或错误指引，造成航空器误滑或者人员、车辆误入跑道、滑行道的事件：

（一）每三年；

（二）新开航机场或机场启用新跑道、滑行道、机坪、机位前以及运行三个月内；

（三）机场发生航空器误滑、人员、车辆误入跑道、滑行道等事件时；

（四）机场管理机构接到飞行员、管制员、勤务保障作业人员反映滑行引导灯光、标志物、标志线、标记牌等指示不清，容易产生混淆或者影响运行效率时。

评估人员由飞行员、管制员、勤务保障作业人员、机场管理机构人员组成。

对于评估发现的问题，机场管理机构应当及时采取整改措施。

**第九十二条** 在机场开放运行期间，目视助航设施因故不能满足本规定第八十九条、第九十条的要求时，机场管理机构应当及时向空中交通管理部门说明情况，并在出现问题的当日内采取有效措施，使目视助航设施恢复正常。在恢复正常前，至少应当保持下列设施设备的完好、适用：

（一）引导标志、标记牌

1.跑道标志（应当符合航空器在本机场进近时的最低天气标准要求）；

2.滑行道中线和边线标志；

3.滑行引导标记牌；

4.跑道等待位置标志和标记牌。

（二）助航灯光

1.跑道灯光（应当符合航空器在本机场进近时的最低天气标准要求）；

2.滑行道中线灯（或中线反光标志物）、滑行道边线灯（或边线反光标志物）。

**第九十三条** 在低能见度运行条件下，机场管理机构应当停止机场供电设施附近的所有施工或维护活动，并通知上级供电单位停止影响机场供电系统的施工或维护活动。

## 第二节 助航灯光系统的维护

**第九十四条** 机场管理机构应当定期对助航灯光系统的各类灯具进行检测,保证各类灯具的光强、颜色持续符合《民用机场飞行区技术标准》中规定的要求。

**第九十五条** 机场管理机构应当做好助航灯光系统的以下供电保障工作:

(一)按照当地供电系统的要求和维护规程,做好变配电设备的维护工作;

(二)做好备用发电机的定期检查、维护和试运行工作,使其持续保持适用状态。每周至少应当进行不少于 15 分钟的备用发电机加载试验,每月至少应当进行不少于 30 分钟的备用发电机加载试验。加载试验的主要内容包括:

1.检查电压、频率表计读数,输出电压、频率应当符合技术要求;

2.主电源与备用电源之间的切换设备是否可靠;

3.发电机试运行过程中是否有喘振或过热情况;

4.内燃式发动机是否有渗油情况。

(三)每月至少进行一次主电源与备用电源之间及主、备用电源与备用柴油发电机之间切换的传动试验。电源切换时间应当符合《民用机场飞行区技术标准》的要求。

**第九十六条** 助航灯光系统的日常运行、维护、检查工作应当严格按照《民用机场助航灯光系统运行维护规程》的要求进行。其他目视助航设施的运行、维护、检查工作可参

照该规程的要求进行。主要维护检查项目应当不低于以下要求：

（一）立式进近、跑道、滑行道灯光系统和顺序闪光灯的维护：

1.日维护：更换失效的灯泡和破损的玻璃透镜，确保透镜的干净、清洁，检查各个亮度等级上调光器输出电流是否符合技术标准；

2.年维护：灯具紧固件的紧固，灯具锈蚀部分的处理，灯具仰角、水平的检查和调整，插接件的连接可靠性检查，并检查每个灯组的支架及基础情况；

3.不定期维护：在大风和大雪后可能对助航灯光系统正常运行造成影响时，应当对助航灯光系统进行检查，并调整各类灯具的仰角及水平；清除遮蔽灯光的草或积雪。

（二）目视精密进近坡度指示器的维护：

除进行本条第（一）项的维护项目外，还应当按照有关规定进行空中校验及经民航局批准的地面校验设备的校验。

（三）嵌入式灯具的维护：

除进行本条款第（一）项的维护项目外，还需进行以下维护工作：

1.月维护：检查灯具上盖的固定螺栓扭矩，并对松动的螺栓予以紧固；

2.季维护：测试灯具的输出光强并更换不符合光强要求的灯具；

3.年维护：检查和清洁灯具的棱镜和滤光镜，检查灯具

的密闭性能，更换不符合上述要求的灯具。

**第九十七条** 机场管理机构应当对目视泊位引导系统及时维护，定期校验，保持系统的持续适用。

## **第六章 机坪运行管理**

### **第一节 机坪检查及机位管理**

**第九十八条** 机坪的物理特性、标志线、标记牌等应当持续符合《民用机场飞行区技术标准》及其他有关标准和规范的要求。

**第九十九条** 机场管理机构负责机坪的统一管理，机场管理机构应当建立机坪运行的检查制度，并指派相应的部门和人员对机坪运行实施全天动态检查。机场管理机构应当与航空运输企业签订协议，明确航空运输企业专有机坪的管理责任。

**第一百条** 机坪机位应当由机场管理机构统一管理。

机场管理机构应当合理调配机位，最大限度地利用廊桥和机位资源，方便旅客，方便地勤保障，尽可能减少因机位的临时调整给旅客及生产保障单位带来的影响，公平地为各航空运输企业提供服务。大型机场为各航空运输企业提供的机位应当相对固定，可为航空公司设置专用航站楼或专用候机区域。

**第一百零一条** 机位调配应当按照下列基本原则确定：

（一）发生紧急情况或执行急救等特殊任务的航空器优

先于其他航空器；

（二）正常航班优先于不正常航班；

（三）大型航空器优先于中小型航空器；

（四）国际航班优先于国内航班。

机场管理机构应当根据实际情况制定机位调配细则。

**第一百零二条** 当机场发生应急救援、航班大面积延误、航班长时间延误、恶劣气象条件、专机保障以及航空器故障等情况时，机场管理机构有权指令航空运输企业或其代理人将航空器移动到指定位置。拒绝按指令移动航空器的，机场管理机构可强行移动该航空器，所发生的费用由航空运输企业或者其代理人承担。

**第一百零三条** 航空器进入机位前，该机位应当保持：

（一）除负责航空器入位协调的人员外，各类人员、车辆、设备、货物和行李均应当位于划定的机位安全线区域外或机位作业等待区内；

（二）车辆、设备必须制动或固定；有液压装置的保障作业车辆、设备，必须确保其液压装置处于回缩状态；

（三）保障作业车辆在等待时，驾驶员应当随车等候；所有设备必须有人看守；廊桥活动端必须处于廊桥回位点。

**第一百零四条** 接机人员应当至少在航空器入位前 5 分钟，对机位适用性进行检查。主要检查项目包括：

（一）机位是否清洁；

（二）人员、车辆及设备是否处于机位安全线区域外或机位作业等待区内；

(三) 廊桥是否处于廊桥回位点;

(四) 是否有其他影响航空器停靠的障碍物。

**第一百零五条** 在航空器进入机位过程中, 任何车辆、人员不得从航空器和接机人员(或目视泊位引导系统)之间穿行。

**第一百零六条** 在航空器处于安全靠泊状态后, 接机人员应当向廊桥操作人员或客梯车驾驶员发出可以对接航空器的指令。廊桥操作人员或客梯车驾驶员接到此指令后, 方可操作廊桥或客梯车对接航空器。

航空器安全靠泊状态应当满足下列条件:

- (一) 发动机关闭;
- (二) 防撞灯关闭;
- (三) 轮挡按规范放置;
- (四) 航空器刹车松开。

## **第二节 航空器机坪运行管理**

**第一百零七条** 航空器试车应当符合下列要求:

- (一) 一般情况下, 航空器不得在机坪试车;
- (二) 机场管理机构应当设立试车坪或者指定试车位置。试车坪或者指定试车位置应当设有航空器噪声消减设施, 并应当具备安全防护措施;
- (三) 发动机大功率试车应当在试车坪或机场管理机构指定的位置进行, 并且应当在机场管理机构指定的时间段内

进行；

（四）发动机怠速运转、不推油门的慢车测试和以电源带动风扇旋转、发动机不输出功率的冷转测试，应当在机场管理机构指定的位置进行；

（五）任何类型的航空器试车，必须有专人负责试车现场的安全监控，并且应当根据试车种类设置醒目的“试车危险区”警示标志。无关人员和车辆不得进入试车危险区。

#### **第一百零八条** 航空器维修应当符合下列要求：

（一）除紧急情况外，任何单位不得在跑道、滑行道上实施航空器维修；

（二）在机坪内进行航空器维护、添加润滑油和液压油及其他保障工作时，不得影响机位的正常调配和机坪内其他保障工作的正常运行，并应当采取有效措施防止对机坪造成污染和腐蚀；对机坪造成污染和腐蚀所发生的治理费用由造成污染的单位承担；

（三）维修结束后，维修部门应当及时清理现场；

（四）清洗航空器应当在机场管理机构指定的位置进行。

#### **第一百零九条** 航空器除冰、防冰作业应当符合下列要求：

（一）航空器除冰作业应当在机场管理机构指定的地点进行；机场管理机构未指定除冰作业区，在机位上除冰时，机场管理机构应当制定除冰液回收措施，防止除冰液对道面的化学腐蚀或者冻融循环的物理损坏；



(二) 在有条件的机场，机场管理机构应当建立专用除冰坪，并设置除冰液回收设施，减少对环境的污染；

(三) 负责航空器除冰的航空运输企业、机场或者其他单位应当配备足够的航空器除冰设备，防止因除冰设备或者设施不足，延误航空器正常出港。

**第一百一十条** 航空器滑出或被推出机位前，送机人员必须确认：

(一) 除牵引车外的其他车辆、设备及人员等均已撤离至机位安全区域外；

(二) 廊桥已撤至廊桥回位点。

**第一百一十一条** 当遇到大风天气有可能对廊桥和停放航空器造成影响时，必须对廊桥和航空器进行系留。航空器营运人或者其代理人负责实施航空器的系留，操作廊桥的单位负责廊桥的系留。

**第一百一十二条** 机组在航空器进入设置目视泊位引导系统的机位时，发现有疑问的引导指示，或进入由人工引导入位的机位时发现地面接机人员未就位，应当立即停止航空器滑行，及时通报空中交通管理部门，并应当保持发动机运转，等待后续处置。空中交通管理部门应当及时通知机场运行部门进行处理。

**第一百一十三条** 航空器型别、注册号或航班计划变更时，航空器营运人应当立即向空中交通管理部门和机场管理机构通报。

**第一百一十四条** 航空器在跑道和滑行道区域发生故障

时，机组应当及时向空中交通管理部门通报情况。航空器营运人及其代理人应当尽快使航空器脱离跑道、滑行道区域。

**第一百一十五条** 航空器长时间停放、过夜停放应当取得机场管理机构的同意。

**第一百一十六条** 航空器保障作业过程中出现任何意外情况，有关人员应当及时通知机场管理机构，航空器保障作业单位和机场管理机构应当及时采取措施予以处理。

**第一百一十七条** 旅客步行通过机坪上下航空器时，航空器营运人或者其代理人应当安排专人引导。旅客通行路线不得穿越航空器滑行路线，任何车辆不得横穿旅客队伍。

### **第三节 机坪车辆及设施设备管理**

**第一百一十八条** 因保障作业需要放置于机坪内的特种车辆（含拖把）、集装箱、行李和集装箱托盘等特种设备，应当停泊或放置于指定的白色设备停放区和车辆停放区内。作业人员离开后，车辆、设备应当保持制动状态，并将启动钥匙与车辆、设备分离存放。保障工作结束后，各保障部门应当及时将所用设备放回原区域，并摆放整齐。

**第一百一十九条** 非保障作业需要、故障或已报废的车辆和设备应当及时清除出机坪。

**第一百二十条** 任何单位和人员不得损坏、挪用、占用、遮挡机坪基础设施和设备。

**第一百二十一条** 在廊桥活动端移动范围内应当采用红

色线条设置廊桥活动区，禁止任何车辆和设备进入。廊桥活动区内应当标示廊桥回位点。廊桥处在非工作状态时，应当将廊桥停留在廊桥回位点。廊桥操作人员进行靠桥、撤桥作业时，禁止其他人员进入廊桥活动端。

**第一百二十二条** 机位应当设置白色机位作业等待区、红色机位安全线。车辆和设备与航空器应当保持足够的安全距离。

**第一百二十三条** 在航空器处于安全停泊状态后、廊桥或客梯车与航空器对接完成前，除电源车外，其他保障车辆、设备不得超越红色机位安全线，实施保障作业。

电源车、气源车和空调车为航空器提供服务时，不得妨碍廊桥的保障作业。

**第一百二十四条** 提供保障作业的车辆不得影响相邻机位及航空器机位滑行通道的使用。

**第一百二十五条** 在确认航空器处于安全停泊状态后，接机人员应当在距航空器发动机前端 1.5 米处、机尾和翼尖水平投影处地面设置醒目的反光锥形标志物（高度不小于 50 厘米，重量能防止 5 级风吹移。在预计机场风力超过 5 级时，机场管理机构应当通知航空器维修部门不再在航空器周围摆放反光锥形标志物）。航空器自行滑出的机位，在机头水平投影处地面也应当设置反光锥形标志物。

**第一百二十六条** 保障车辆对接航空器时的速度不得超过 5 千米/小时。保障车辆对接航空器前，必须在距航空器 15 米的距离先试刹车，确认刹车良好后方可实施对接。保障

车辆、设备对接航空器时，应当与航空器发动机、舱门保持适当的安全距离。

**第一百二十七条** 车辆在机坪行驶路线、固定停放点之外倒车应当有人指挥，指挥信号和意图应当明确，确保安全。

**第一百二十八条** 保障车辆对接航空器后，应当处在制动状态，并设置轮挡。

液压升降车辆或设备对接航空器时，应当在液压升降筒或脚架升降到工作位置后，方可开始作业。

**第一百二十九条** 为航空器提供保障的单位，应当制定相应的作业规程，并严格按照作业规程实施保障作业。

各单位应当将车辆、设备在机坪保障作业的规程报机场管理机构备案。

**第一百三十条** 保障车辆、设备在为航空器提供地面保障作业时，其他车辆、设备不得进入该机位作业区域。

**第一百三十一条** 装卸平台车、行李传送带车在行驶中不得载运任何货物、行李和其他物品。

**第一百三十二条** 所有具有液压作业装置的车辆在行驶过程中均应当使液压作业装置处于收回状态。

**第一百三十三条** 民用航空器的牵引，应当符合《民用航空器维修地面安全》第3部分“民用航空器的牵引”的规定。

**第一百三十四条** 当航空器正在被推离机位时，在其后方行驶的车辆和人员必须避让航空器，不得妨碍推出航空器。

**第一百三十五条** 机坪范围内的加油井、消防井、电缆

井、供水井及其他各类井的井盖本身及周边至少 20 厘米以内均应当涂刷成红色；

井盖开启时，应当在井旁设置醒目的反光锥型标志物；  
车辆设备的停放处应当尽量避开井盖。

**第一百三十六条** 机位临时处于不适用状态时，应当设置不适用地区标志物，防止航空器、车辆误入该区域。

**第一百三十七条** 机坪内易被行驶车辆刮碰的建筑物、固定设施等，应当设置防撞警示标志、限高标志。重要的建筑物构件、设施设备应当设置防撞保护装置。

**第一百三十八条** 所有在机场空侧工作的人员在航空器活动区发现有疑似航空器零件的异物时，应当立即报告机场管理机构，机场管理机构应当立即设法判断零件的可能来源，若初步判断为航空器零件时，机场管理机构应当立即将信息告知空中交通管理部门和各航空器维修部门。

**第一百三十九条** 夜间使用的机坪（包括除冰坪和隔离机坪）应当定期检测机坪泛光照明的照度等，确保泛光照明设施持续有效。

#### **第四节 机坪作业人员管理**

**第一百四十条** 所有在机坪从事保障作业的人员，均应当接受机场运行安全知识、场内道路交通管理、岗位作业规程等方面的培训，并经考试合格后，方可在机坪从事相应的保障工作。

培训和考核的内容由机场管理机构确定，培训和考核的方式由机场管理机构与驻场单位协商确定。机场管理机构应当建立在空侧从事相关保障作业的所有人员的培训、考核记录档案，相关保障单位也应当建立本单位人员的培训、考核记录档案。

**第一百四十一条** 所有在机坪从事保障作业的人员，均应当按规定佩戴工作证件，穿着工作服，并配有反光标识。

**第一百四十二条** 未经机场管理机构批准，任何人员不得在机坪内从事与保障作业无关的活动。

**第一百四十三条** 各保障单位应当按有关规定为员工配备足够的防护用品。

## 第五节 机坪环境卫生管理

**第一百四十四条** 机坪应当保持清洁，无道面损坏造成的残渣碎屑、机器零件、纸张以及其他影响飞行安全的杂物。

机场管理机构统一负责机坪日常保洁和卫生监督工作。航空运输企业及其他驻场单位自行使用的机坪，由机场管理机构和航空运输企业、其他驻场单位依据协议分工，确定机坪日常保洁及卫生监督责任。

**第一百四十五条** 机场管理机构应当在机坪上适当位置设置有盖的废弃物容器。任何人不得随地丢弃废物。

机坪保障作业人员发现垃圾或废弃物应当主动拾起，并放入垃圾桶。

运输或临时存放垃圾或废弃物时，应当加以遮盖，不得泄漏或逸出。

**第一百四十六条** 易燃液体应当用专用容器盛装，并不得倒入飞行区排水系统内。

**第一百四十七条** 各类油料、污水、有毒有害物及其它废弃物不得直接排放在机坪上。

发现污染物时应当及时进行清除，对于在地面上形成液态残留物的油料，应当先回收再清洗。

**第一百四十八条** 在机坪内不得进行垃圾分拣。

## **第六节 机坪消防管理**

**第一百四十九条** 机场管理机构应当在机坪内适当位置设置醒目的“禁止烟火”标志，并公布火警报警电话号码。

**第一百五十条** 未经机场管理机构批准，任何人不得在飞行区内动用明火、释放烟雾和粉尘。

**第一百五十一条** 机坪内禁止吸烟。

**第一百五十二条** 机场管理机构应当按照《民用航空运输机场消防站消防装备配备标准》、《民用航空运输机场飞行区消防设施运行标准》和《民用航空器维修地面安全》第 10 部分“机坪防火”的规定为机坪配备相应的消防设施设备，并定期检查。

各单位应当按照《民用航空器维修地面安全》第 10 部分“机坪防火”的要求，为在机坪运行的勤务车辆和服务设备

上配备灭火器。

任何单位和人员不得损坏、擅自挪动机坪消防设施设备。

**第一百五十三条** 机坪内的消防通道和消防设施设备应当予以醒目标识。车辆或设备的摆放不得影响消防通道、消防设施设备以及应急逃生通道的使用。

**第一百五十四条** 任何人员发现机坪内出现火情或火灾隐患时，均应当立即报告消防部门，并应当在消防部门到达现场前先行采取灭火措施。

机坪内火灾扑灭后，相关单位及人员应当保护好火灾现场，并及时报告公安消防管理部门，由公安消防管理部门进行火灾事故勘查。

**第一百五十五条** 在飞行区设置特种车辆加油站或在机坪上为特种车辆提供流动加油服务作业的，机场管理机构应当事先取得民航局同意。

## **第七章 机场净空和电磁环境保护**

### **第一节 净空管理基本要求**

**第一百五十六条** 机场管理机构应当依据《民用机场飞行区技术标准》，按照本机场远期总体规划，制作机场障碍物限制图。机场总体规划调整时，机场障碍物限制图也应当相应调整。

**第一百五十七条** 机场管理机构应当及时将最新的机场



障碍物限制图报当地政府有关部门备案。

**第一百五十八条** 机场管理机构应当积极协调和配合当地政府城市规划行政主管部门按照相关法律法规、规章和标准的规定制定发布机场净空保护的具体管理规定，明确政府部门与机场的定期协调机制；在机场净空保护区域内的新建、改（扩）建建筑物或构筑物的审批程序、新增障碍物的处置程序；保持原有障碍物的标识清晰有效的管理办法等内容。

## 第二节 障碍物的限制

**第一百五十九条** 在机场净空保护区域内，机场管理机构应当采取措施，防止下列影响飞行安全的行为发生：

（一）修建可能在空中排放大量烟雾、粉尘而影响飞行安全的建筑物（构筑物）或者设施；

（二）修建靶场、爆炸物仓库等影响飞行安全的建筑物或者设施；

（三）设置影响机场目视助航设施使用的或者机组成员视线的灯光、标志、物体；

（四）种植影响飞行安全或者影响机场助航设施使用的植物；

（五）放飞影响飞行安全的鸟类动物、无人驾驶自由气球、系留气球和其他升空物体；

（六）焚烧产生大量烟雾的农作物秸秆、垃圾等物质，

或者燃放烟花、焰火；

（七）设置易吸引鸟类及其他动物的露天垃圾场、屠宰场、养殖场等场所；

（八）其他可能影响飞行安全的活动。

**第一百六十条** 精密进近跑道的无障碍区域内（OFZ 由内进近面、内过渡面和复飞面所组成）不得存在固定物体，轻型、易折的助航设施设备除外。当跑道用于航空器进近时，移动物体不得高出这些限制面。

**第一百六十一条** 在精密进近跑道和非仪表跑道的保护区域内，新增物体或者现有物体的扩展，不得高出进近面、过渡面、锥形面和内水平面，除非经航行研究认为该物体或扩展的物体能够被一个已有的不能移动的物体所遮蔽。

**第一百六十二条** 非精密进近跑道的保护区域内，新增物体或者现有物体的扩展不得高出距内边 3000 米以内的进近面、过渡面、锥形面、内水平面，除非经航行研究认为该物体或扩展的物体能够被一个已有的不能移动的物体所遮蔽。

**第一百六十三条** 高出进近面、过渡面、锥形面和内水平面的现有物体应当被视为障碍物，并应当予以拆除，除非经航行研究认为该物体能够被一个已有的不能移动的物体所遮蔽，或者该物体不影响飞行安全或航空器正常运行的。

**第一百六十四条** 对于不高出进近面但对目视或非目视助航设施的性能可能产生不良影响的物体，应当消除该物体对这些设施的影响。

**第一百六十五条** 任何建筑物、构筑物经空中交通管理部门研究认为对航空器活动地区、内水平面或锥形面范围内的航空器的运行有危害时，应当被视为障碍物，并应当尽可能地予以拆除。

**第一百六十六条** 在机场障碍物限制面范围以外、距机场跑道中心线两侧各 10 公里，跑道端外 20 公里的区域内，高出原地面 30 米且高出机场标高 150 米的物体应当认为是障碍物，除非经专门的航行研究表明它们不会对航空器的运行构成危害。

**第一百六十七条** 在机场障碍物限制面范围以内或以外地区的障碍物，都应当按照《民用机场飞行区技术标准》的规定予以标志和照明。

### 第三节 障碍物的日常管理

**第一百六十八条** 机场管理机构应当建立机场净空保护区定期巡视检查制度。确保任何可能突出障碍物限制面的建筑活动或自然生长植物在影响机场运行之前被发现。

**第一百六十九条** 巡视检查制度应当包括巡视检查路线、检查周期、检查内容(包括障碍灯是否开启并正常工作)、通报程序和检查记录等。

**第一百七十条** 机场净空保护区范围内的巡视检查，每周应当不少于一次；机场内无障碍区的巡视检查，每日应当不少于一次。巡视检查内容至少应当包括：

(一) 检查有无新增的、超高的建筑物、构筑物 and 自然生长的植物，并对可能超高的物体进行测量；

(二) 检查有无影响净空环境的情况，如树木、烟尘、灯光、风筝和气球等；

(三) 检查障碍物标志、标志物和障碍灯的有效性。

**第一百七十一条** 巡视检查情况应当记录和归档。巡视检查记录至少应当包括检查时间、检查人员、检查区域和检查情况等。

**第一百七十二条** 巡视检查中发现新的障碍物或净空条件发生变化时，应当及时将新障碍物的位置、高度等情况通报空中交通管理部门、当地城市规划行政主管部门和民航地区管理局，并尽可能迅速予以拆除。拆除前应当立即考虑以某种方式对航空器的运行加以限制，并设置适当的障碍物标志和障碍灯，并积极协调、研究解决办法。

**第一百七十三条** 机场管理机构应当建立机场净空管理档案。档案至少应当包括以下资料：

(一) 障碍物限制图；

(二) 巡视检查记录；

(三) 障碍物测量资料；

(四) 机场净空保护区域内的建筑物或构筑物的新建、迁建、改(扩)建审批资料；

(五) 障碍物拆除、迁移和处置的资料。

#### 第四节 电磁环境的管理

**第一百七十四条** 机场电磁环境保护区域包括设置在机场总体规划区域内的民用航空无线电台（站）电磁环境保护区和机场飞行区电磁环境保护区域。机场电磁环境保护区域由民航地区管理局配合机场所在地的地方无线电管理机构按照国家有关规定或者标准共同划定、调整。

民用航空无线电台（站）电磁环境保护区域，是指按照国家有关规定、标准或者技术规范划定的地域和空间范围。

机场飞行区电磁环境保护区域，是指影响民用航空器运行安全的机场电磁环境区域，即机场管制地带内从地表面向上的空间范围。

**第一百七十五条** 机场管理机构应当及时将最新的机场电磁环境保护区域报当地政府有关部门备案。

**第一百七十六条** 民航地区管理局应当积极协调和配合机场所在地的地方无线电管理机构制定机场电磁环境保护区的具体管理规定，并以适当的形式发布。

**第一百七十七条** 在机场飞行区电磁环境保护区域内设置工业、科技、医疗设施，修建电气化铁路、高压输电线路等设施不得干扰机场飞行区电磁环境。

**第一百七十八条** 机场管理机构应当建立机场电磁环境保护区巡检制度，发现下列有影响航空电磁环境的行为发生时应当立即报告民航地区管理局：

（一）修建可能影响航空电磁环境的高压输电线、架空金属线、铁路（电气化铁路）、公路、无线电发射设备试验

发射场；

（二）存放金属堆积物；

（三）种植高大植物；

（四）掘土、采砂、采石等改变地形地貌的活动；

（五）修建其它可能影响机场电磁环境的建筑物或者设施以及进行可能影响航空电磁环境的活动。

**第一百七十九条** 机场管理机构发现机场电磁环境保护区域内民用航空无线电台（站）频率受到干扰时，应当立即报告民航地区管理局。

## **第八章 鸟害及动物侵入防范**

### **第一节 基本要求**

**第一百八十条** 机场管理机构应当采取综合措施，防止鸟类和其它动物对航空器运行安全产生危害，最大限度地避免鸟类和其它动物撞击航空器。

**第一百八十一条** 机场管理机构应当指定部门和人员负责鸟类和其它动物的危害防范工作，并配置必要的驱鸟设备。

**第一百八十二条** 机场管理机构应当每年至少对机场鸟类危害进行一次评估。评估内容包括：机场鸟害防范管理机构设置及职责落实情况、机场生态环境调研情况、鸟害防范措施的效果、鸟情信息的收集、分析、利用及报告等。

**第一百八十三条** 机场管理机构应当根据机场鸟害评估

结果和鸟害防范的实际状况，制定并不断完善机场鸟害防范方案。方案至少应当包括：

- （一）鸟害防范管理机构及其职责；
- （二）生态环境调研制度和治理方案；
- （三）鸟情巡视和驱鸟制度；
- （四）驱鸟设备的配备和使用管理制度；
- （五）重点防治的鸟种；
- （六）鸟情信息的收集和分析；
- （七）鸟情通报及鸟击报告制度。

**第一百八十四条** 机场管理机构应当不定期向机场周边居民宣传放养鸽子对飞行安全的危害，并配合当地政府发布限制放养鸽子的规定，积极协调当地政府有关行政主管部门，控制和减少机场附近区域内垃圾场、养殖场、农作物（植物）晾晒场、鱼塘、养鸽户的数量和吸引鸟类的农作物、树木等。

**第一百八十五条** 机场飞行区、围界、通道口和排水沟出口应当能防止动物侵入机场飞行区。

在机场围界外 5 米范围内禁止搭建任何建筑和种植树木。

## 第二节 生态环境调研和环境治理

**第一百八十六条** 机场管理机构应当持续地开展鸟害防范基础性调研，全面掌握机场内及其附近地区的生态环境、

鸟类种群、数量、位置分布及其活动规律；绘制鸟类活动平面图；掌握机场内及其附近地区与鸟情动态密切相关的生物类群及影响因素的时间、空间分布情况，分析其中的关系；据此制定和不断完善鸟害防范实施方案，确定各阶段应当重点防范的对象，有针对性地实施鸟害防范措施。

**第一百八十七条** 机场鸟类活动平面图应当至少涵盖机场障碍物限制面的锥形面外边界所包含的范围，并应当包括：垃圾场、饲养场、屠宰场、农作物、灌木林、沟塘及其他吸引鸟类活动的设施或者场地的位置；大鸟和群鸟（含候鸟）的筑巢地、觅食地、飞行路线、飞行高度、出没时间等。

机场鸟类活动平面图应当根据实际情况及时调整和更新。

**第一百八十八条** 机场管理机构应当根据机场鸟情信息的分析结果，及时对机场围界内对飞行安全危害较大的鸟类巢穴、食物源、水源、栖息地、觅食地进行有效的整治，并应当积极协调配合地方人民政府对机场围界外的上述情况进行整治。

**第一百八十九条** 机场管理机构应当定期对机场范围内的草坪、树木进行灭虫处理。

**第一百九十条** 机场管理机构应当在机场围界内定期采取设置鼠夹和洒布药物等措施，灭杀老鼠、兔子等啮齿类动物。

设置的鼠夹和洒布的药物应当记录，并设置醒目的警示标志，防止伤及人员。洒布药物应当使用专用工具；应当指



定人员对鼠夹和药物进行管理，及时补充药物和更换鼠夹。

**第一百九十一条** 机场管理机构应当定期巡视检查并清除机场建筑物角落和周边树上的鸟巢。

**第一百九十二条** 机场管理机构应当尽可能减少机场范围内的表面水，及时排除水坑、洼地上的积水，定期清理排水沟，避免昆虫和水生物的滋生。

**第一百九十三条** 飞行区内禁止种植农作物和吸引鸟类的其它植物、进行各类养殖活动、设置露天垃圾场和垃圾分拣场。

**第一百九十四条** 机场管理机构应当在其机场年度鸟类危害管理方案中明示机场内外的吸引鸟的主要因素，以及为实现生态环境管理目标所采取措施的先后次序及其起始与完成日期。

### **第三节 巡视驱鸟要求及驱鸟设备管理**

**第一百九十五条** 机场管理机构应当在环境整治的基础上，根据鸟情特点，采取惊吓、设置障碍物、诱杀或捕捉等手段或其组合实施鸟害防范工作。所采取的驱鸟手段应当符合相关的法律法规和涉及民航管理的规章要求，并确保人身安全，避免污染环境。

**第一百九十六条** 在机场有飞行活动期间，机场管理机构应当不间断地进行巡视和驱鸟。

**第一百九十七条** 机场管理机构应当指定专人管理驱鸟

枪、弹药、煤气炮、语音驱鸟设备、捕鸟网、视觉仿真装置等，确保设备完好并得到正确使用。

驱鸟枪支的使用和保管应当符合《中华人民共和国枪支管理法》及《民用机场驱鸟枪支管理办法》的规定。

#### **第四节 鸟情信息的收集、分析与利用**

**第一百九十八条** 鸟情巡视人员应当加强观察，记录观察到的鸟种、数量、飞行路线、飞行高度、活动目的及原因分析、采取的措施及效果。

**第一百九十九条** 鸟情巡视人员应当观察机场虫情、草情、鼠类等动物情况，并做好记录。

**第二百条** 机场管理机构应当根据鸟情巡视人员记录、鸟击信息、生态调研情况等基础资料建立鸟情信息库，并定期对鸟情信息资料进行分析比较，编制鸟情信息分析报告。该报告应当包括：

（一）可能危害飞行安全的主要鸟种以及出现的区域、时间段、原因、有效防范手段等；

（二）采取的控制措施对减少鸟类的种类与数量的效果，如安装或修理防护栏、修剪树木、清除建筑残余物、施用杀虫剂或驱虫剂、施用灭鼠药、草的高度管理、在机库安装网以及消除积水等；

（三）与前期相比鸟的种群、数量的变化情况，产生变化的相应原因；

- (四) 生态环境的变化和可能带来的影响;
- (五) 下一阶段可能危及飞行安全的鸟的种群、数量;
- (六) 推荐的防治措施和需引起驱鸟员注意的事项;
- (七) 鸟害防范工作的成效和不足。

**第二百零一条** 机场管理机构应当根据鸟情信息分析报告和鸟害防范评估报告,每年末对下一年度机场鸟害、虫害、鼠害等进行预测,制定防治措施。

**第二百零二条** 机场管理机构应当将鸟情信息分析报告和鸟害防范评估报告提供给驻场航空运输企业。

对飞行安全有危害的鸟种及机场防范鸟害的主要措施应当在航行资料上公布。

## 第五节 鸟情和鸟击报告制度

**第二百零三条** 当鸟情巡视人员发现鸟情可能危及飞行安全或者发现有规律的鸟群迁徙时,应当立即向空中交通管理部门通报。空中交通管理部门应当视情发布航行通告。

**第二百零四条** 在机场及附近发生航空器遭鸟撞击的事件时,机场管理机构应当以快报形式,向机场所在地民航地区管理局报告航空器遭鸟撞击的有关情况(包括航空器遭鸟撞击的时间、地点、高度及相关情况),并尽可能搜集和保存鸟撞击航空器的物证材料(如鸟类的尸骸、残羽、照片等)。

机场管理机构应当在鸟击事件发生 24 小时内,按照中国民航鸟击报告格式将有关情况报中国民航鸟击航空器信

息网。

在跑道上发现的被撞死鸟，亦应当按前款要求报中国民航鸟击航空器信息网。

**第二百零五条** 航空器维修部门、空中交通管理部门、航空运输企业发现航空器遭鸟撞击的情况后，应当及时向机场管理机构通报有关情况。

货物运输部门所载运的动物在机场内逃逸时，应当立即抓捕并及时通知机场管理机构。

## 第九章 除冰雪管理

**第二百零六条** 有降雪或者道面结冰情况的机场，机场管理机构应当成立机场除冰雪专门协调机构，负责对除冰雪工作进行指导和协调。该协调机构应当由机场管理机构、航空运输企业、空中交通管理部门等单位负责人组成。

**第二百零七条** 机场管理机构应当结合本机场的实际情况，制定除冰雪预案，并认真组织实施，最大限度地消除冰雪天气对机场正常运行的影响。

**第二百零八条** 除冰雪预案应当遵循跑道、滑行道、机坪、车辆服务通道能够同步开放使用的原则，避免因局部原因而影响机场的开放使用。

**第二百零九条** 除冰雪预案应当包括：

- （一）除冰雪专门协调机构的人员组成；
- （二）除冰雪作业责任单位、责任人及其相应职责；

- (三) 除冰雪过程中的信息传递程序和通信方式;
- (四) 因除冰雪而关闭跑道及其他设施的决策程序;
- (五) 针对干雪、湿雪、雪浆等以及不同气温的除冰雪作业程序、车辆设备和人员的作业组合方式;
- (六) 跑道摩擦系数的测试方法和公布程序;
- (七) 除冰雪车辆、设备及物资储备清单。

**第二百一十条** 机场管理机构应当在入冬前做好除冰雪的准备工作。准备工作主要包括:

- (一) 召开除冰雪协调会议, 为冬季运行做准备;
- (二) 对除冰雪人员进行培训;
- (三) 对除冰雪车辆及设备进行全面维护保养;
- (四) 按照机场除冰雪预案, 对车辆设备、编队作业、协调指挥、通信程序进行模拟演练。演练应当在航班结束后在跑道、滑行道、机坪上实地进行, 一般情况下每年入冬前演练次数不少于 3 次;
- (五) 对除冰液等物资的有效性和储备情况进行全面检查;
- (六) 确定堆雪场地。

**第二百一十一条** 目视助航设施上的积雪以及所有影响导航设备电磁信号的冰雪, 应当予以清除。

**第二百一十二条** 除冰雪作业过程中, 应当注意保护跑道、滑行道边灯及其他助航设备。雪和冰的临时堆放高度与航空器发动机底端或螺旋桨桨叶的垂直距离不得小于 40 厘米, 与机翼的垂直距离不得小于 1 米。

**第二百一十三条** 降雪时应当及时清除跑道、滑行道、机坪、道肩上的积雪，防止道面产生冻胀和发生冻融破坏。

**第二百一十四条** 在航空器周边 5 米范围内，不得使用大型除雪设备。

**第二百一十五条** 机场管理机构应当根据本机场气候条件并参照过去 5 年的冰雪情况配备除冰雪设备。年旅客吞吐量 500 万人次以上的机场，除冰雪设备配备应当能够达到编队除雪，并且一次编队至少能够清除跑道上 40 米宽范围的积雪，具备边下雪边清除跑道积雪的能力，保证机场持续开放运行；年旅客吞吐量在 200 万至 500 万人次的机场，除冰雪设备配备应当能保证雪停后 1 小时内机场可开放运行；年旅客吞吐量 200 万人次以下的机场，除冰雪设备配备应当能保证雪停后 2 小时内机场可开放运行；日航班量少于 2 班的机场，除冰雪设备配备应当能保证雪停后 4 小时内机场可开放运行。

前款不适用偶尔有降雪的机场。偶尔有降雪的机场可参照前款执行。年旅客吞吐量 200 万人次以上、偶尔有降雪的机场应当配备除冰液洒布车。

**第二百一十六条** 为保证机场尽快开放使用，在滑行道、机坪积雪厚度小于 5 厘米时，可先仅清除标志上的积雪，以使航空器运行，但应当尽快清除全部积雪。

**第二百一十七条** 偶尔有降雪的机场，应当根据天气预报，在降雪前洒布除冰液。

**第二百一十八条** 利用航班间隙清除跑道、滑行道上的

冰雪时，机场管理机构应当指定一名现场指挥员，负责除冰雪工作的协调，并与空中交通管理部门保持联络。所有除冰雪车辆应当与现场指挥员建立有效的通讯联系。

**第二百一十九条** 当机场某一区域除冰雪完毕后，机场管理机构应当对该区域进行检查，符合条件后，应当及时将开放的区域报告空中交通管理部门。

**第二百二十条** 位于经常降雪或降雪量较大地区的机场，机场管理机构应当事先确定冰雪堆放场地。在机坪上堆放冰雪，不得影响航空器、服务车辆的运行，并不得被航空器气流吹起。雪停后，应当及时将机坪上的冰雪全部清除。

**第二百二十一条** 位于经常降雪或降雪量较大地区、年旅客吞吐量 200 万人次以上的机场，应当设置航空器集中除冰坪。

除冰坪的设置应当符合《民用机场飞行区技术标准》的规定。

机场管理机构承担航空器除冰作业的，机场管理机构应当会同航空运输企业、空中交通管理部门结合本机场的实际情况，制定航空器除冰预案，配备必要的除冰车辆、设备和物资，并认真组织演练，最大限度地消除天气对航空器正常运行的影响。

## **第十章 不停航施工管理**

### **第一节 基本要求**

**第二百二十二条** 机场管理机构应当制定机场不停航施

工管理规定，对不停航施工进行监督管理，最大限度地减少不停航施工对机场正常运行的影响，避免危及机场运行安全。

**第二百二十三条** 不停航施工是指在机场不关闭或者部分时段关闭并按照航班计划接收和放行航空器的情况下，在飞行区内实施工程施工。不停航施工不包括在飞行区内进行的日常维护工作。

机场不停航施工工程主要包括：

- （一）飞行区土质地带大面积沉陷的处理工程，围界、飞行区排水设施的改造工程等；
- （二）跑道、滑行道、机坪的改扩建工程；
- （三）扩建或更新改造助航灯光及电缆的工程；
- （四）影响民用航空器活动的其他工程。

**第二百二十四条** 机场管理机构负责机场航站区、停车楼等区域的施工（含装饰装修）的统一协调和管理。

对于航站区、停车楼等区域的施工（含装饰装修），机场管理机构应当会同建设单位、施工单位、公安消防部门及其他相关单位和部门共同编制施工组织管理方案。

施工组织管理方案应当参照不停航施工管理的要求对影响安全的情况采取必要的措施，并尽可能降低对运行的影响。

**第二百二十五条** 在机场近期总体规划范围内的工程施工，机场管理机构应当对原有地下管线进行核实，防止施工对机场运行安全造成影响。



**第二百二十六条** 未经民航地区管理局按照《民用机场管理条例》批准，不得在机场内进行不停航施工。

机场管理机构负责机场不停航施工期间的运行安全，并负责批准工程开工。实施不停航施工，应当服从机场管理机构的统一协调和管理。

机场管理机构应当会同建设单位、施工单位、空中交通管理部门及其他相关单位和部门共同编制施工组织管理方案。

**第二百二十七条** 施工组织管理方案应当包括：

（一）工程内容、分阶段和分区域的实施方案、建设工期；

（二）施工平面图和分区详图，包括施工区域、施工区与航空器活动区的分隔位置、围栏设置、临时目视助航设施设置、堆料场位置、大型机具停放位置、施工车辆和人员通行路线和进出道口等；

（三）影响航空器起降、滑行和停放的情况和采取的措施；

（四）影响跑道和滑行道标志和灯光的情况和采取的措施；

（五）需要跑道入口内移的，对道面标志、助航灯光的调整说明和调整图；

（六）对跑道端安全区、无障碍物区和其他净空限制面的保护措施，包括对施工设备高度的限制要求；

（七）影响导航设施正常工作的情况和所采取的措施；

(八) 对施工人员和车辆进出飞行区出入口的控制措施和对车辆灯光和标识的要求;

(九) 防止无关人员和动物进入飞行区的措施;

(十) 防止污染道面的措施;

(十一) 对沟渠和坑洞的覆盖要求;

(十二) 对施工中的飘浮物、灰尘、施工噪音和其他污染的控制措施;

(十三) 对无线电通信的要求;

(十四) 需要停用供水管线或消防栓, 或消防救援通道发生改变或被堵塞时, 通知航空器救援和消防人员的程序和补救措施;

(十五) 开挖施工时对电缆、输油管道、给排水管线和其他地下设施位置的确定和保护措施;

(十六) 施工安全协调会议制度, 所有施工安全相关方的代表姓名和联系电话;

(十七) 对施工人员和车辆驾驶员的培训要求;

(十八) 航行通告的发布程序、内容和要求;

(十九) 各相关部门的职责和检查的要求。

**第二百二十八条** 机场管理机构对机场不停航施工的管理包括:

(一) 对施工图设计和招标文件中应当遵守的有关不停航施工安全措施的内容进行审查;

(二) 在施工前, 召开由相关单位和部门参加的联席会议, 落实施工组织管理方案;

（三）与建设单位签定安全责任书。工程建设单位为机场管理机构时，机场管理机构应当与施工单位签订安全责任书；

（四）建立由各相关单位和部门代表组成的协调工作制度，并确保施工组织管理方案中所列各相关单位联系人和电话信息准确无误；

（五）每周或者视情召开施工安全协调会议，协调施工活动。在跑道、滑行道进行的机场不停航施工，应当每日召开一次协调会；

（六）对施工单位的人员培训情况进行抽查；

（七）对施工单位遵守机场管理机构所制定的人员和车辆进出飞行区的管理规定以及车辆灯光、标识颜色是否符合标准的情况进行检查；

（八）经常对施工现场进行检查，及时消除安全隐患。

### **第二百二十九条 建设单位及施工单位应当：**

（一）持有不停航施工组织管理方案的副本，遵守施工组织管理方案，确保所有施工人员熟悉施工组织管理方案中的相关规定和程序；

（二）至少配备两名接受过机场安全培训的施工安全检查员负责现场监督，并采用设置旗帜、路障、临时围栏或配备护卫人员等方式，将施工人员和车辆的活动限制在施工区域内。

## **第二节 不停航施工的批准程序**

**第二百三十条** 在机场内进行的不停航施工，由机场管理机构负责统一向机场所在地民航地区管理局报批。

**第二百三十一条** 因机场不停航施工，需要调整航空器起降架次、航班运行时刻、机场飞行程序、起飞着陆最低标准的，机场管理机构应当按照民航局的有关规定办理报批手续。

**第二百三十二条** 机场管理机构向民航地区管理局申请机场不停航施工时，应当提交下列资料：

- （一）工程项目建设的有关批准文件；
- （二）机场管理机构与工程建设单位或者施工单位签订的安全保证责任书；
- （三）施工组织管理方案及附图；
- （四）各类应急预案；
- （五）调整航空器起降架次、航班运行时刻、机场飞行程序、起飞着陆最低标准的有关批准文件。

**第二百三十三条** 民航地区管理局应当自收到不停航施工申请材料之日起 15 日内作出同意与否的决定。符合条件的，应当予以批准；不符合条件的，应当书面通知机场管理机构并说明理由。

**第二百三十四条** 机场不停航施工经批准后，机场管理机构应当按照有关规定及时向驻场空中交通管理部门提供相关基础资料，并由空中交通管理部门根据有关规定发布航行通告。

涉及机场飞行程序、起飞着陆最低标准等更改的，资料生效后，方可开始施工；不涉及机场飞行程序、起飞着陆最低标准等更改的，通告发布七天后方可开始施工。

### 第三节 一般规定

**第二百三十五条** 在跑道有飞行活动期间，禁止在跑道端之外 300 米以内、跑道中心线两侧 75 米以内的区域进行任何施工作业。

**第二百三十六条** 在跑道端之外 300 米以内、跑道中心线两侧 75 米以内的区域进行的任何施工作业，在航空器起飞、着陆前半小时，施工单位应当完成清理施工现场的工作，包括填平、夯实沟坑，将施工人员、机具、车辆全部撤离施工区域。

**第二百三十七条** 在跑道端 300 米以外区域进行施工的，施工机具、车辆的高度以及起重机悬臂作业高度不得穿透障碍物限制面。在跑道两侧升降带内进行施工的，施工机具、车辆、堆放物高度以及起重机悬臂作业高度不得穿透内过渡面和复飞面。施工机具、车辆的高度不得超过两米，并尽可能缩小施工区域。

**第二百三十八条** 在滑行道、机坪道面边以外进行施工的，当有航空器通过时，滑行道中线或机位滑行道中线至物体的最小安全距离范围内，不得存在影响航空器滑行安全的设备、人员或其他堆放物，并不得存在可能吸入发动机的松

散物和其他可能危及航空器安全的物体。

**第二百三十九条** 临时关闭的跑道、滑行道或其一部分，应当按照《民用机场飞行区技术标准》的要求设置关闭标志。已关闭的跑道、滑行道或其一部分上的灯光不得开启。被关闭区域的进口处应当设置不适用地区标志物和不适用地区灯光标志。

**第二百四十条** 在机坪区域进行施工的，对不适宜于航空器活动的区域，必须设置不适用地区标志物和不适用地区灯光标志。

**第二百四十一条** 因不停航施工需要跑道入口内移的，应当按照《民用机场飞行区技术标准》设置或修改相应的灯光及标志。

**第二百四十二条** 施工区域与航空器活动区应当有明确而清晰的分隔，如设立施工临时围栏或其他醒目隔离设施。围栏应当能够承受航空器吹袭。围栏上应当设旗帜标志，夜晚应当予以照明。

**第二百四十三条** 施工区域内的地下电缆和各种管线应当设置醒目标识。施工作业不得对电缆和管线造成损坏。

**第二百四十四条** 在施工期间，应当定期实施检查，保持各种临时标志、标志物清晰有效，临时灯光工作正常。航空器活动区附近的临时标志物、标记牌和灯具应当易折，并尽可能接近地面。

**第二百四十五条** 邻近跑道端安全区和升降带平整区的开挖明沟和施工材料堆放处，必须用红色或桔黄色小旗标示

以示警告。在低能见度天气和夜间，还应当加设红色恒定灯光。

**第二百四十六条** 未经机场消防管理部门批准，不得使用明火，不得使用电、气进行焊接和切割作业。

**第二百四十七条** 在导航台附近进行施工的，应当事先评估施工活动对导航台的影响。因施工需要关闭导航台或调整仪表进近最低标准的，应当按照民航局的其他有关规定履行批准手续，并在正式实施前发布航行通告。

**第二百四十八条** 施工期间，应当保护好导航设施临界区、敏感区的场地。航空器运行时，任何车辆、人员不得进入临界区、敏感区。不得使用可能对导航设施或航空器通信产生干扰的电气设备。

**第二百四十九条** 易飘浮的物体、堆放的材料应当加以遮盖，防止被风或航空器尾流吹散。

**第二百五十条** 在航班间隙或航班结束后进行施工，在提供航空器使用之前必须对该施工区域进行全面清洁。施工车辆和人员的进出路线穿越航空器开放使用区域，应当对穿越区域进行不间断检查。发现道面污染时，应当及时清洁。

**第二百五十一条** 因施工使原有排水系统不能正常运行的，应当采取临时排水措施，防止因排水不畅造成飞行区被淹没。

**第二百五十二条** 因施工而影响机场消防、应急救援通道和集结点正常使用时，应当采取临时措施。

**第二百五十三条** 进入飞行区从事施工作业的人员，应

当经过培训并申办通行证（包括车辆通行证）。人员和车辆进出飞行区出入口时，应当接受检查。飞行区施工临时设置的大门应当符合安全保卫的有关规定。

施工人员和车辆应当严格按照施工组织管理方案中规定的时间和路线进出施工区域。因临时进出施工区域，驾驶员没有经过培训的车辆，应当由持有场内车驾驶证的机场管理机构人员全程引领。

**第二百五十四条** 进入飞行区的施工车辆顶部应当设置黄色旋转灯标，并应当处于开启状态。

**第二百五十五条** 施工车辆、机具的停放区域和堆料场的设置不得阻挡机场管制塔台对跑道、滑行道和机坪的观察视线，也不得遮挡任何使用中的助航灯光、标记牌，并不得超过净空限制面。

**第二百五十六条** 施工单位应当与机场现场指挥机构建立可靠的通讯联系。施工期间应当派施工安全检查员现场值守和检查，并负责守听。安全检查员必须经过无线电通信培训，熟悉通信程序。

## **第十一章 航空油料供应安全管理**

### **第一节 基本要求**

**第二百五十七条** 在机场内从事航空油料供应的单位，应当按照国家有关规定取得成品油经营许可证、危险化学品经营许可证、民用机场航空燃油供应安全运营许可证。



**第二百五十八条** 在机场内从事航空油料供应的单位，应当根据国家、民航局、地方政府有关部门的规定，结合本单位的实际，制定各项安全管理规章制度、操作规程、作业程序、应急预案等。

**第二百五十九条** 航空油料供应单位的主要负责人和安全生产管理人员应当具备相应的航空油料供应安全知识和管理能力。

航空油料供应单位应当对员工进行安全生产教育和培训。未经安全生产教育和培训合格的人员，不得上岗作业。

航空油料供应特有工种从业人员应当取得相应的职业技能鉴定资格证书，并持续有效。

**第二百六十条** 航空油料供应设施设备的采购、设计、制造、安装、使用、检测、维修、改造，应当符合有关规定和标准，满足安全要求，并经验收合格。

航空油料供应特种设备，应当按照国家有关规定，由专业生产单位生产，并经具有专业资质的检测、检验机构检测、检验合格，取得安全使用证或者安全检验合格标志，方可投入使用。

**第二百六十一条** 航空油料供应单位应当至少每年对本单位的运行安全状况进行评估。对评估中发现的安全隐患、薄弱环节，应当及时整改。

## 第二节 运行安全管理

**第二百六十二条** 航空油料供应单位应当对航空油料供应设施、设备进行经常性维护、保养，并定期检测，符合《民用航空油料设备完好标准》的要求，保证正常运转。

维护、保养、检测应当作好记录，并由有关人员签字。

**第二百六十三条** 航空油料供应单位应当建立油料质量监控体系，制定在接收、中转、储存、发出、加注、检验及掺配等各个环节的质量管理程序、质量要求，并符合《民用航空油料适航管理规定》等规定和标准。

**第二百六十四条** 航空器加油作业应当符合《飞机加油安全规范》的要求。

运油车、加（抽）油车的性能、状况应当符合民航专用设备相关标准的要求。

**第二百六十五条** 航空油料供应单位应当配备与业务量相适应的航空油料计量、监测设施设备。计量、监测设备应当按照有关规定定期检验合格。

航空油料的计量应当符合有关规定的要求。

**第二百六十六条** 航空油料供应单位应当按照《中华人民共和国消防法》等有关法律法规以及公安部《作业场所灭火器材配置及管理规定》和民航有关规章，在航空油料供应场所内和设施上配备相应的消防设施设备。

消防设施设备应当定期检查、维护，保持正常、有效。

**第二百六十七条** 航空油料供应单位应当明确各级消防安全职责，落实消防安全责任。

**第二百六十八条** 航空油料供应单位应当在禁火区域设

置醒目的“禁止烟火”、火警报警电话等标志。

**第二百六十九条** 航空油料供应单位应当制定特殊管理制度，在禁火区域内进行动火、用火作业，以及进入含有有害气体和蒸汽混合物的受限空间内进行特殊作业，应当按规定报批，经批准后方可按照规定的程序、操作要求进行作业。未经批准的，不得进行作业。

**第二百七十条** 航空油料供应单位应当按照有关规定、标准的要求，在航空油料供应场所内和设施上设置相应的防爆、防静电、防雷击设备和采取其他防范措施，并定期检查、维护，保证其完好、有效。

**第二百七十一条** 航空油料供应场所内的电器火源控制和消除以及防爆安全装置的使用等，应当符合国家和行业有关标准和规范的要求。

**第二百七十二条** 在航空油料供应场所进行工程施工，应当制定相应的管理规定，加强施工安全管理，保证航空油料供应安全。

**第二百七十三条** 航空油料供应单位应当制定航空油料供应场所的安全保卫和出入管理规定，并配置相应的安全保卫人员。

任何人员和车辆进出航空油料供应场所，应当遵守安全保卫和出入管理规定。

**第二百七十四条** 航空油料供应单位应当根据安全生产和防止职业性危害等需要，按照不同工种、不同劳动环境和条件，为员工配备相应的劳动防护用品，并采取防护措施。

员工上岗时必须穿（佩）戴和使用有效的劳动防护用品，设施设备必须安装防护装置。

劳动防护用品应当符合《劳动防护用品选用规则》的规定。

**第二百七十五条** 清洗油料容器的污水、油罐的积水，应当通过污水处理等净化设施进行处理。未经处理的污水、废油不得直接排放。

污水、废油的排放应当符合环境保护有关规定。

**第二百七十六条** 跑、冒、滴、漏的油品应当及时回收，不得直接冲洗到生产作业单位以外。失效的泡沫液（粉）以及其他含油或有害物质等应当集中处理。民用航空油料储存运输容器的清洗应当符合有关规定的要求。

### 第三节 应急处置

**第二百七十七条** 航空油料供应单位应当按照国家和行业的有关规定，结合本单位实际，制定航空油料供应突发事件应急预案。

航空油料供应突发事件应急预案应当纳入机场应急救援预案体系。

**第二百七十八条** 航空油料供应突发事件主要指：

- （一）油品质量导致的飞行事故；
- （二）火灾、爆炸事故；
- （三）溢油污染事故；

- (四) 加错油;
- (五) 加油过程中加油胶管(接头)爆裂;
- (六) 拉坏航空器(加油车)加油接头或刮碰航空器;
- (七) 人员伤亡事故;
- (八) 其他突发事件。

**第二百七十九条** 应急预案应当包括:

- (一) 制定应急预案的目的和适用范围;
- (二) 应急指挥机构及相关部门职责和装备;
- (三) 生产作业单位基本情况。包括: 主要油料设施、设备情况; 航空油料的品名及正常储存数量; 员工人数和排班情况; 占地面积等;
- (四) 负责参与应急救援的单位负责人名册、联络方式和电话;
- (五) 应急处置程序、处置方案;
- (六) 紧急疏散及警戒设置;
- (七) 社会支援与协助措施等。

**第二百八十条** 航空油料供应单位应当按照规定, 配备必要的应急设备和器材。

航空油料供应单位应当每年至少组织一次应急演练, 并对相关人员进行应急培训。在演练中发现的问题要及时整改, 并对应急预案进行修订和完善。

**第二百八十一条** 航空油料供应场所突发紧急事件时, 生产作业单位应当立即向上级单位以及机场管理机构报告, 视情及时启动应急预案, 并按照应急预案进行处置。

**第二百八十二条** 应急处置结束后，应当及时清理垃圾、废弃物等，减轻对环境的破坏。

## **第十二章 机场运行安全信息管理**

### **第一节 基本要求**

**第二百八十三条** 机场管理机构应当向民航地区管理局报告机场运行安全信息。运行安全信息包括机场使用细则资料的变更、安全生产建议、影响运行安全的事件或隐患等与安全生产有关的信息。

**第二百八十四条** 发生影响机场运行安全的事件或隐患时，各运行保障单位均应当立即报告机场管理机构。

**第二百八十五条** 机场管理机构应当与航空运输企业及其他驻场单位建立信息共享机制，相互提供必要的生产运营信息，为旅客和货主提供及时准确的信息和服务。

机场管理机构、航空运输企业及其他驻场运行保障单位均有免费提供信息的义务及使用信息的权利。任何单位不得将免费获得的信息用于商业经营。

**第二百八十六条** 机场管理机构应当建立统一的机场运行信息平台。航空运输企业和空中交通管理部门应当及时、准确地向机场管理机构提供航班计划、航班动态等信息，由机场管理机构根据机场的实际需要加以整理后发布，保证各生产保障单位、旅客和机场其他用户及时获得所需信息。上述信息均应当无偿提供。

## 第二节 机场运行安全信息报告制度

**第二百八十七条** 机场管理机构应当建立机场运行安全信息报告制度，包括航行资料报告制度、日常通报制度。

**第二百八十八条** 航行资料报告制度的要求如下：

当机场飞行区有下列情况之一的，机场管理机构应当及时向驻场空中交通管理部门提供航行资料。对可预见或事先有计划资料更改，应当按《民用航空航行情报工作规则》中的有关规定提前提供；对不可预见的临时性的资料，应当及时提供。

（一）《机场使用细则》中的机场资料发生变更；

（二）跑道、滑行道、机坪或其部分的关闭、恢复或运行限制发生变化；

（三）跑道、滑行道、机坪的数量、运行限制及物理特性发生变化；

（四）跑道、滑行道、机坪道面标志线、标记牌发生变化；

（五）助航灯光设施、风斗发生变化；

（六）登机桥数量发生变化；

（七）飞行区和障碍物限制面内影响飞行安全的障碍物的增加、排除或变动，障碍灯发生变化；

（八）飞行区内不停航施工的开工和计划完工时间、每日施工开始和结束时间、施工区域的安全标志和灯光的设置

发生变化;

(九) 救援和消防保障等级发生变化 (不含临时的变化);

(十) 机场通信、导航、雷达、气象设备发生变化;

(十一) 其他情况发生变化需要发布航行通告的。

### **第二百八十九条** 日常通报制度的要求如下:

发现可能影响航空器正常和安全运行的下列情况之一的, 机场管理机构应当及时向空中交通管理部门 (塔台管制员) 通报。

(一) 跑道、滑行道或机坪道面破损或者拱起;

(二) 跑道、滑行道、机坪有积雪、雪浆或结冰;

(三) 跑道摩擦系数低于标准要求的最低值;

(四) 因积雪或者结冰而不开放使用的跑道、滑行道、机坪;

(五) 跑道、滑行道或机坪上有液体化学物质;

(六) 飞行区内有临时性障碍物, 包括停放的航空器、施工机具、施工材料、车辆等;

(七) 发现疑似航空器掉落的零部件;

(八) 发现有航空器提前接地、冲出或偏出跑道的痕迹;

(九) 目视助航设施 (包括助航灯光、标记牌、风斗、障碍灯等) 全部或部分失效或运行不正常;

(十) 救援和消防保障水平发生变化;

(十一) 净空保护区内发现新的障碍物、升空物体和影响航空安全的其他情况;



(十二) 机场通信、导航、雷达、气象等设备发生故障、工作不正常、备份电源失效和其他变动情况;

(十三) 有可能影响飞行安全的鸟群活动;

(十四) 其他可能影响飞行安全的情况。

**第二百九十条** 航空运输企业及其他驻场单位在机场内发生不安全事件，或发现机场设施达不到标准时，应当通报机场管理机构并报告民航地区管理局。

**第二百九十一条** 空中交通管理部门在获知飞行员反映机场设施达不到标准、或者其他不便于航空器运行的情况时，应当及时通知机场管理机构及民航地区管理局。

### 第十三章 法律责任

**第二百九十二条** 机场管理机构未按照本规定的要求建立健全设施设备管理制度的，或未按要求进行巡视检查、检测、报告、维护，保持设施设备的持续适用的，或在设施设备出现问题时未采取有效措施及时修复的，由民航局或民航地区管理局处以 5000 元以上 1 万元以下的罚款；情节严重的，处以 1 万元以上 3 万元以下的罚款。

**第二百九十三条** 航空运输企业及其他驻场单位未按照本规定的要求，对各自的有关机场运行安全的设施设备及时进行维护，保持设施设备的持续适用的，由民航局或民航地区管理局责令改正，并处以 5000 元以上 1 万元以下的罚款；情节严重的，民航局或民航地区管理局应当对责任单位处以

1 万元以上 3 万元以下的罚款。

**第二百九十四条** 航空运输企业及其他各驻场单位未遵守手册及机场管理机构为保障飞行安全和正常运营所制定的并经民用航空主管部门批准的管理规定的，由民航局或民航地区管理局给予警告；情节严重的，处以 1 万元以上 3 万元以下的罚款。

**第二百九十五条** 违反本规定第八条的规定，机场管理机构滥用管理权限损害航空运输企业或其代理人及其他驻场单位合法权益的，由民航局或民航地区管理局责令改正，并给予警告；情节严重的，处以 1 万元以上 3 万元以下的罚款。

**第二百九十六条** 违反本规定第十三条的规定，机场管理机构未按照民航局或民航地区管理局批准的机场开放使用范围为航空器提供安全保障的，由民航局或民航地区管理局责令改正，并给予警告；拒不改正的，处以 1 万元以上 3 万元以下的罚款。

**第二百九十七条** 机场管理机构、航空运输企业及其他运行保障单位未按照本规定第二章的要求组织员工安全生产培训的，由民航局或者民航地区管理局责令限期改正，并处以 10 万元以下的罚款；逾期未改正的，责令停产停业整顿，并处 10 万元以上 20 万元以下的罚款，对其直接负责的主管人员和其他直接责任人员处以 2 万元以上 5 万元以下的罚款。

**第二百九十八条** 机场管理机构未按照本规定第三章的

要求管理手册，而导致机场运行安全隐患的，由民航局或民航地区管理局责令改正，并处以 5000 元以上 1 万元以下的罚款；情节严重的，处以 1 万元以上 3 万元以下的罚款。

**第二百九十九条** 违反本规定第四章第一节的要求，机场管理机构未履行飞行区设施设备维护职责的，由民航局或民航地区管理局责令改正，并给予警告；情节严重的，处以 1 万元以上 3 万元以下的罚款。

**第三百条** 违反本规定第七十条第三款的规定，未经塔台管制员许可，人员、车辆进入运行中的跑道、滑行道的，由民航局或民航地区管理局给予警告；情节严重的，对责任单位处以 3 万元的罚款。

**第三百零一条** 机场管理机构未按照本规定第四章第四节的要求进行跑道摩擦系数测试及维护，而导致机场运行安全隐患的，由民航局或民航地区管理局责令改正，并处以 1 万元以上 3 万元以下的罚款。

**第三百零二条** 机场管理机构未按照本规定第九十九条的要求指派相应的部门和人员对机坪运行实施全天动态检查的，由民航局或民航地区管理局处以 1 万元以下罚款；情节严重的，处以 1 万元以上 3 万元以下的罚款。

**第三百零三条** 机场管理机构未按照本规定第七章的要求履行净空和电磁环境保护职责，而导致机场运行安全隐患的，由民航局或民航地区管理局处以 5000 元以上 1 万元以下的罚款；情节严重的，处以 1 万元以上 3 万元以下的罚款。

**第三百零四条** 机场管理机构未按照本规定第八章的要

求采取措施防范动物侵入，而导致机场运行安全隐患的，使机场运行安全受到影响的，由民航局或民航地区管理局责令改正，并给予警告；情节严重的，处以 3 万元以下罚款。

**第三百零五条** 机场管理机构未按照本规定第九章的要求履行除冰雪管理职责，而导致机场运行安全隐患的，由民航局或民航地区管理局处以 5000 元以上 1 万元以下的罚款；情节严重的，处以 1 万元以上 3 万元以下的罚款。

**第三百零六条** 机场管理机构未按照本规定的要求制定机场施工管理规定的，以及未按照本规定和机场施工管理规定落实施工管理工作的，民航局或民航地区管理局应当对机场管理机构处以 1 万元以上 3 万元以下的罚款。

**第三百零七条** 违反本规定第二百二十六条的要求，未经民航地区管理局批准，擅自实施不停航施工的，由民航地区管理局责令改正，处以 10 万元以上 50 万元以下的罚款。

**第三百零八条** 违反本规定第二百五十七条的要求，航空油料供应单位未取得航空油料供应的相关资质证书和许可证书，擅自在机场内从事航空油料供应的，由民航地区管理局责令改正，处以 20 万元以上 100 万元以下的罚款；有违法所得的，没收违法所得。

**第三百零九条** 机场管理机构、航空运输企业未按照本规定第十二章的要求履行机场运行安全信息报告和发布义务的，由民航局或民航地区管理局责令改正，并给予警告；拒不改正的，处以 1 万元以上 3 万元以下的罚款。

## 第十四章 附则

**第三百一十条** 本规定自 2008 年 2 月 1 日起施行。民航总局 2000 年 12 月 18 日颁布的《民用机场不停航施工管理规定》（民航总局令第 97 号）同时废止。