民航重大安全隐患判定标准

（2025修订版）

第一条 为提高民航重大安全隐患排查和治理效能，依据《中华人民共和国安全生产法》《民用航空安全管理规定》（CCAR-398）、《大型飞机公共航空运输承运人运行合格审定规则》（CCAR-121）、《民用航空器维修单位合格审定规则》（CCAR-145）、《运输机场运行安全管理规定》（CCAR-140）、《民用机场专用设备管理规定》（CCAR-137）、《民用航空空中交通管理运行单位安全管理规则》（CCAR-83）等法律规章及《民航安全风险分级管控和隐患排查治理双重预防工作机制管理规定》（民航规〔2022〕32号）等相关规范性文件，制定本标准。

第二条 本标准用于指导民航生产经营单位和民航行政机关判定重大安全隐患。第四条至第八条所列之外的其他民航生产经营单位应参照执行。

第三条 民航重大安全隐患主要包括3大类：

（一）组织原因严重违规违章、超能力运行等安全管理缺陷。

（二）关键设备、设施状况严重违规违章等不安全状态。

（三）关键岗位人员严重违规违章等不安全行为。

第四条 大型飞机公共航空运输承运人存在下列情形，应判定为重大安全隐患：

（一）组织原因严重违规违章、超能力运行，包括但不限于：

1．在12个日历月内，未按照经批准的运行规范授权和限制，重复违规安排航班运行。

注1：“重复”指2次（含）以上，下同。

2. 公司未按照经批准的训练大纲实施训练，出现大面积训练记录造假。

注2：“大面积”指多人、多次的类似问题，下同。

3. 在12个日历月内，重复出现违规使用或搭配不符合运行资质的飞行员、乘务员、航空安全员、签派员和维修人员。

注3：“运行资质”包含航卫方面身体要求或限制条件。

4. 在运行合格审定过程中，存在故意弄虚作假情况，或通过提供虚假材料等不正当手段取得运行合格证、运行规范和其他批准项目。

5. 未按照规章要求，落实飞机适航性责任，存在大面积维修记录造假。

6. 未经许可从事危险品商业运输活动的。

（二）重要设备、系统或性能严重违规违章等不安全状态，包括但不限于：

1. 在12个日历月内，重复出现机载设备不满足条件被违章放行。

2. 在12个日历月内，重复出现超出飞机性能使用限制被放行。

3. 运行控制、维修管理等电子化系统航空公司原因瘫痪或功能严重降级且1小时内无法恢复。

4. 航空公司原因导致不合格的航材在维修工作中被违规大面积使用。

（三）关键岗位人员严重违规违章等不安全行为，包括但不限于：

1. 在12个日历月内，重复出现机长和签派员低于运行标准执行或放行航班。

2. 负责货物配载的人员故意隐载、私拉货物，造成舱单与实际配载不符。

3. 负责货物配载的人员私自装载危险品上机，未按要求进行报告。

4. 在12个日历月内，重复出现运行过程中的机组过激行为（如打架、故意损坏应急设备等）。

（四）资产负债率达到150%（含）以上，且存在拖欠经营租赁飞机租金或员工薪酬3个月（含）以上。

（五）被扣押航空器占比超过公司经批准的运行规范中航空器数量的50%（含）以上。

（六）发生非正常信访或者群体性聚集等事件，公司未能采取有效处置措施，引发重大舆情。

注4：在12个日历月内，重复发生符合《民航突发热点舆情引导处置指引》中“重大舆情”判定标准的。

（七）其他

安检设备未经使用验收检测合格的；安检设备未经定期检测合格的；开展安检设备验收和在用管理的检测员未满足相关能力要求的。

第五条 通用航空企业及小型航空器商业运输运营人存在下列情形，应判定为重大安全隐患：

（一）组织原因严重违规违章、超能力运行，包括但不限于：

1. 在12个日历月内，未按照经批准的经营范围或运行（或者训练）规范授权和限制，重复违规组织航空活动。

2. 未按照经批准的训练大纲组织实施训练，出现大面积训练记录造假。

3. 在12个日历月内，重复出现违规使用或者搭配不符合运行资质的飞行人员、飞行指挥员和维修人员。

4. 在运行（或者训练）合格审定过程中，存在故意弄虚作假情况，或者通过提供虚假材料等不正当手段取得运行（或者训练）合格证、运行（或者训练）规范和其他批准项目。

5. 未按照规章要求，持续满足初始合格审定运行（或者训练）许可颁发条件，重复违规组织运行（或者训练）活动。

（二）重要设备、系统或性能严重违规违章等不安全状态，包括但不限于：

1. 在12个日历月内重复出现关键维修管理人员管理记录造假、维修记录造假或相关培训和资质记录造假。

2. 在12个日历月内，重复出现机载设备不满足条件被违章放行。

3. 在12个日历月内，重复出现超出航空器性能使用限制被放行。

4. 单位原因导致不合格的航材在维修工作中被违规大面积使用。

（三）关键岗位人员严重违规违章等不安全行为，包括但不限于：

1. 在12个日历月内，重复出现机长低于运行标准从事飞行活动。

2. 在12个日历月内，重复出现违反经批准或者认可的航空器飞行手册、标记和标牌中规定的使用限制，或者登记国审定当局规定的使用限制等违章操纵航空器的行为。

3. 在航空器运行期间，重复出现机组成员之间互相殴打、威胁、恐吓或者妨碍其他机组成员在航空器上执行任务等过激行为。

第六条 民用航空器维修单位存在下列情形，应判定为重大安全隐患：

（一）组织原因严重违规违章，包括但不限于：

1. 在12个日历月内，未按照经批准的许可维修范围和限制，重复违规从事民用航空器及其部件维修工作。

2. 在12个日历月内，重复出现违规使用不符合岗位资质的人员从事维修及相关管理工作。

3. 在维修许可审定过程中，存在故意弄虚作假情况，或通过提供虚假材料等不正当手段取得维修许可证及其许可维修项目。

4. 在12个日历月内，重复出现关键维修管理人员管理记录造假、维修记录造假，或相关培训和资质记录造假。

5. 出现维修人员大面积超时疲劳工作情况。

注5：第1-第5均反映出该单位未建立或未有效实施相关管理制度，存在严重的管理缺陷。

（二）工具或器材状况严重违规违章等不安全状态，包括但不限于：

1. 维修工作中多次使用的工具不符合规章要求。

2. 维修单位原因导致不合格的航材在维修工作中被违规大面积使用。

（三）关键岗位人员严重违规违章等不安全行为

在12个日历月内，重复出现同类维修差错造成重大影响的情形。

第七条 民航运输机场存在下列情形，应判定为重大安全隐患：

（一）组织原因严重违规违章、超能力运行，包括但不限于：

1. 最高类别航空器连续3个月内连续起降架次超过运输机场使用许可证批复的消防救援等级保障范围，限期未整改完成的。

2. 持有符合岗位资质的消防人员低于规章要求单班车辆定员的80%。

3. 最高类别航空器连续3个月内连续起降架次超过运输机场使用许可证批复的应急救护等级保障范围，限期未整改完成的。

4. 在12个日历月内，未按照本机场安保方案、安检运行管理手册、安检岗位作业指导书有关规定，重复违规开展民航安检工作。

5. 在12个日历月内，本机场民航安检人员流失率超过25%或者民航安检人员配置数量低于本单位安检岗位定员定额15%。

（二）关键设备设施状况严重违规违章等不安全状态，包括但不限于：

1. 跑道道面出现严重破损或病害，达到立即处置情形的，或者达到道面评价损坏等级为“差”的，或者导致30天内连续发生2起外来物损伤航空器征侯并经评估安全风险较高的。

2. 升降带平整区内距跑道中心线或延长线两侧75米范围区域和跑道端安全区内自升降带端向外延伸至90米、跑道中心线延长线两侧各1倍跑道宽度范围区域存在结构物未消除直立面或相关设施不具有易折性的。

3. 精密进近航道指示器、跑道状态灯、跑道灯光系统、进近灯光系统灯具和助航灯光监控系统未经检验合格进入机场使用的。

4. 机场围界破损、道口防冲撞设施、航站楼内门禁系统被破坏且超过 3 小时未修复或采取安保措施的。

5. 机场消防救援等级所必需的机场飞行区消防供水设施失能，且超过24小时未予以修复。

6. 机场消防救援等级所必需的机场飞行区灭火作战车辆（主力泡沫车、快速调动车等）失能，且超过72小时未予以修复。

7. 违规建设的建筑物或永久性构筑物超出机场障碍物限制面。

8. 机场障碍物限制面范围外、基准点55公里范围内，违规建设的建筑物或永久性构筑物对机场飞行程序和运行最低标准造成严重影响。

9. 机场鸟防工作及周边生态环境治理不力，存在以下情形的：

① 90天内连续发生2起责任区鸟击征侯；② 发生责任区鸟击征侯或发生2起机场临近区域鸟击征侯，经评估安全风险较高，严重影响飞行安全的。

（三）关键岗位人员严重违规违章等不安全行为

1. 根据国家标准、行业标准或规章应持证的飞行区作业人员无证上岗。

2. 使用不符合行业规章、标准规定资质的人员从事民航安检工作的。

（四）不停航施工影响运行安全的不安全行为，包括但不限于：

1. 不停航施工组织管理方案未经审批即开工的。

2. 不停航施工未按审批的施工组织管理方案实施的。

3. 不停航施工机具、车辆、堆放物高度以及起重机悬臂作业高度等不满足高度限制要求的。

（五）其他

1. 民航专业工程施工领域重大隐患应参照《民航专业工程施工重大安全隐患判定标准》进行判定。

2. 安检设备未经使用验收检测合格的；安检设备未经定期检测合格的；开展安检设备验收和在用管理的检测员未满足相关能力要求的。

3. 在12个日历月内，出现3次及以上的安检责任原因的一般安检事件或者2次及以上的安检责任原因的严重安检事件。

第八条 民航空管单位存在下列情形，应判定为重大安全隐患：

（一）组织原因严重违规违章、超能力作业，包括但不限于：

1. 在12个日历月内，超时运行的管制员占比超过10%。

2. 管制员无资质上岗或资质、经历造假。

3. 在12个日历月内，管制单位因不及时分扇或流控管理问题导致出现持续超扇区容量运行30分钟（含）以上的情形达10次（含）以上。

（二）关键设备设施状况严重违规违章等不安全状态，包括但不限于：

1. 导航设备未经飞行校验或开放许可，违章开放使用。

2. 导航设备电磁环境受到严重破坏。

3. 无线电频率未经许可被违章使用。

（三）关键岗位人员严重违章违规等不安全行为，包括但不限于：

1. 在12个日历月内，重复出现管制员在工作期间脱岗或睡岗行为。

2. 在12个日历月内，重复出现导致管制原因征候的违规违章行为。

第九条 民航生产经营单位安全管理工作中存在下列情形，应判定为重大安全隐患：

1. 未依法设置安全管理部门或配备专/兼职安全管理人员。

注6：大型飞机公共航空运输承运人、小型商业运输运营人、运输机场或从业人员超过一百人的其他民航生产经营单位未设置安全管理部门或者配备专职安全管理人员的，判定为重大安全隐患。

注7：大型飞机公共航空运输承运人、小型商业运输运营人、运输机场以外的其他民航生产经营单位，从业人员在一百人以下的，未配备专职或兼职安全管理人员的，判定为重大安全隐患。

1. 未建立全员安全生产责任制。

注8：民航生产经营单位缺少单位主要负责人、党委（党组）主要负责人、安全生产分管负责人、分管生产运行或其他业务负责人、安全管理部门或生产运行部门安全责任的，判定为重大安全隐患。民航生产经营单位因未设立上述岗位或部门而未规定相应安全责任的，不判定为重大安全隐患。

注9：单位主要负责人或者安全管理部门的安全职责中3条（含）以上不符合法定要求的，判定为重大安全隐患。

1. 未保证安全生产投入，致使该单位被局方评估为不具备安全生产条件。

注10：对于在民航企业安全保障财务考核中被评定“不合格”，或在运输航空公司财务安全监测与航空安全监管联动工作机制中被判定为“特别关注”的企业，可视为其未保证安全生产投入，由其属地管理局（航司由合格证管理局）组织评估其是否具备安全生产条件。

1. 未建立安全管理体系或安全风险分级管控制度、安全隐患排查治理制度。

注11：特定民航生产经营单位未建立安全管理体系的，判定为重大安全隐患；具体判定可参照《民航安全管理规定》（CCAR-398）及其他专业领域关于安全管理体系的规章、行政规范性文件要求。

注12：特定民航生产经营单位以外的其他民航生产经营单位未建立安全隐患排查治理制度的，判定为重大安全隐患。

1. 未对承包单位、承租单位的安全生产工作统一协调、管理和定期安全检查。

注13：民航生产经营单位将生产经营项目、场所、设备发包或出租给不具备安全生产条件或者相应资质的单位或者个人的，判定为重大安全隐患。

注14：民航生产经营项目、场所发包或出租给其他单位的，民航生产经营单位未与承包单位、承租单位签订专门的安全生产管理协议，或未在承包合同、承租合同中约定各自的安全生产管理职责的，判定为重大安全隐患。

注15：民航生产经营项目、场所发包或出租给其他单位的，民航生产经营单位与承包单位、承租单位签订的安全生产管理协议、承包合同、承租合同中，免除或转嫁甲方安全生产工作统一协调、管理义务的，判定为重大安全隐患。

注16：民航生产经营项目、场所发包或出租给其他单位的，民航生产经营单位未按照安全生产规章制度或协议、合同中的要求定期对承包单位、承租单位进行安全检查的，判定为重大安全隐患。

1. 未制定本单位民用航空器事故应急救援预案。
2. 未取得安全生产相关证照或超许可范围开展民航生产经营活动。

注17：未取得经营许可、运行规范、航空人员执照或合格证等各类安全生产相关证照从事民航生产经营活动；超出相关证照规定范围从事民航生产经营活动；弄虚作假、骗取、冒用相关证照从事民航生产经营活动均判定为重大安全隐患。

1. 被依法责令停产停业整顿、吊销证照、关闭的民航生产经营单位，继续从事生产经营活动。
2. 关闭、破坏直接关系生产安全的监控、报警、防护、救生设备、设施，或篡改、隐瞒、销毁其相关数据、信息。

注18：直接关系生产安全的监控、报警、防护、救生设备、设施包括但不限于飞行记录器、用于空中交通管制的双向地空语音通信记录、空中交通服务中使用的监视数据，以及机场重要部位和区域的视频监控等。

1. 在本单位发生事故时，主要负责人不立即组织抢救或在调查处理期间擅离职守或逃匿，或隐瞒不报、谎报，或在调查中作伪证或指使他人作伪证。

注19：对于严重征候或其他典型事件，可由负责调查地区管理局参照本条款，根据调查认定的类似违规行为的严重性来判定。

第十条 第四条至第九条所列情形的判定存在困难时，或出现上述所列情形外风险较大且难以直接判断为重大安全隐患的情形，或民航相关法律、法规、规章、行政规范性文件立改废致相关判定情形发生变化时，民航生产经营单位和民航行政机关均可结合实际，组织5名或7名相关领域专家，依据安全生产法律法规规章、国家标准和行业标准，综合考虑类似事件案例，进行综合分析、判定。

第十一条 本标准自202x年x月x日起实行。《民航重大安全隐患判定标准（2024年修订版）》（民航发〔2024〕38号）同时废止。