



咨询通告

中国民用航空局

文 号：民航规〔2025〕XX 号

编 号：AC-396-03R2

下发日期：2025 年*月*日

事件信息填报和处理规范

事件信息填报和处理规范

第一章 总则

第一条 为进一步规范事件信息填报和处理，确保事件信息的及时性、准确性和完整性，依据《民用航空安全信息管理规定》（CCAR-396）和《事件样例》（AC-396-08），并参考国际民航组织事故/征候资料报告（ADREP）系统分类法，制定本规范。

第二条 本规范适用于中国民用航空局、中国民用航空地区管理局、中国民用航空安全监督管理局/安全运行监督办公室、在中华人民共和国境内注册的民用航空企事业单位（含民用无人驾驶航空器运营合格证持有人）及其从业人员的事件信息填报和处理，也适用于在中华人民共和国境内实施运行的外国公共航空运输承运人及其从业人员的事件信息填报和处理。

第三条 本规范提供中国民用航空安全信息系统（以下简称安全信息系统）中事件信息的填报和处理规范。

第二章 一般规定

第四条 本规范仅列出事件信息中主要要素的填报规范。事件信息填报按照附件《事件类型释义和使用说明》执行；事件信息填报要素和填报主体按照《事件信息填报要素及示

例》（AC-396-13）执行。

第五条 各单位应当在规定时限内按照本规范的要求填报事件信息，不能因信息不全而推迟上报。获得新的事件信息时，应当及时补报，并在规定时限内完成事件信息的核实。原则上，仅在事件信息完整时，申请结束事件报告。不能在规定时限内提交最终调查信息时，若由事发相关单位组织调查的，应当向事发地监管局申请延期，由事发地监管局在系统内使用“申请延期”功能提交延期申请；若由监管局/管理局组织调查的，应当在系统内使用“申请延期”功能提交延期申请。

第六条 局方对不同来源的同一事件信息进行合并时，应当综合各方提供的信息，补充到合并的主事件中，避免信息缺失。在“退回”事件信息时，应当选择“退回原因”（无需报送、补充核实相关信息、填报不规范、主送单位错误），注明“退回详情”，并在“发出的退回事件”模块跟踪“退回”事件的闭环。

事发相关单位收到“退回”事件信息时，应当在“未处理”模块进行修改后报送，不可直接新建事件或从发件箱续报。

第七条 运输航空公司分子公司事件信息的管理原则：

（一）对于国航、南航、东航的子公司和具有相对独立运行管理职责的分公司，其事件信息管理工作，分别由所在地管理局负责；不具有相对独立运行管理职责的分公司，其事件信息管理工作，统一由合格证管理局负责。

（二）对于国航、南航、东航统一运行模式下，其不同

分子公司机组和飞机“混搭”运行发生的事件，总部或任何分子公司的首次上报可视为初报。

（三）对于国航、南航、东航之外的运输航空公司，其分公司/基地的事件信息管理工作，统一由合格证管理局负责。

第三章 填报和处理规范

第八条 标题 Title

安全信息系统可根据用户填写的事件要素生成事件标题，但用户需对照以下规范对生成的标题进行补充完善。

（一）涉及航空器的事件

标题内容为：日期+航空器使用单位+机型+机号（若有）+航班号（若有）+起飞点+计划落地点+事件类型+后果。

1. 标题中的日期以航班计划日期为准，可与事件发生时间不一致。

2. 不同分子公司机组和飞机“混搭”运行发生的事件，涉及机组问题的，需在标题中体现机组所属分子公司。

3. 航班号使用二字码，不得使用三字码。

4. 外航单位名称使用安全信息系统“重要文件”中公布的名称。

（二）不涉及航空器的事件

标题内容为：日期+发生地+事件类型+后果

（三）示例

1. 2025 年 7 月 1 日 XX 航 A320/B-XXXX 号机执行

XXXX 成都至昆明航班雷达罩遭鸟击损伤超标。

2. 2025 年 7 月 1 日 XX 飞行学校 DA40/B-XXXX 号机执行本场带飞训练任务着陆阶段偏出跑道未受损。

3. 2025 年 7 月 1 日 XX 机场跑道关闭造成 2 架次航班延误。

第九条 是否统计 Statistics

（一）“非法飞行”所列情形全部同时满足的，或国家抢险、救灾飞行、取得单机适航证之前的试飞，不计入事件信息统计范围。

（二）外航相关的一般事件计入事件信息统计范围。外航相关的征候（含）以上事件，只统计我方责任原因的事件。

（三）《事件样例》中无对应样例的事件原则上不计入统计范围。

注：按照“小于间隔”上报后，经调查核实未达到小于规定间隔的“临近管制间隔”事件，计入统计范围。

第十条 发生时间 Date & Time

（一）发生时间使用北京时间。

（二）发生时间为事件实际发生时间。如果涉及事件链，以最先发生的为准。

（三）如果无法确定事件实际发生时间，则发生时间为事件的发现时间。

（四）示例

1. 某航班 7 月 1 日起飞，7 月 2 日凌晨落地。02:00 航

后检查发现遭鸟击（有鸟击残留物），机组反应全程未感觉到鸟击，鸟击阶段不明。发生时间栏填写“发现时间”，即 7 月 2 日 02:00。

2. 某航班 7 月 1 日 23:00 起飞，7 月 2 日 02:00 落地。在 7 月 1 日 23:10 至 23:20 在某区域发生通信中断，发生时间栏填写“实际时间”，即 7 月 1 日 23:10。

第十一条 发生地 Location

（一）发生地为事件实际发生时的地点。

（二）如果事件发生在空中，则发生地为所在空域对应的空中交通管制单位（以下简称空管单位），如北京区域管制中心。如所在空域对应的空管单位为塔台，则发生地为该塔台相应的机场。例如“成都双流塔台”，则发生地为“成都双流机场”。

（三）对于涉及多个事件类型的事件，以主要事件类型的发生地为准（主要事件类型判定参见第十九条）。

（四）如果无法确定发生地点，则发生地为不详。

注：本规范中的“空中”是指飞行中所有机轮离地至所有机轮接地的阶段。

（五）示例

1. 某航空公司执飞 A-B 的航班，在 B 机场遭遇风切变备降到 C 机场，应当选择 B 机场为发生地。

2. 某航空公司执飞 A-B 的航班，在 B 机场落地后发现航空器舱单数据与实际不符，应当选择 A 机场为发生地。

3. 某航空公司执飞 A-B 的航班，在巡航阶段发生颠簸伤人事件，应当选择颠簸发生时所在空域对应的空中交通管制单位为发生地。

第十二条 事发地监管局和管理局 Authority of Occurrence

（一）事发地监管局和管理局按照以下原则确定：

1. 事件发生在地面，发生地所在地监管局和管理局。

2. 事件发生在空中：

（1）航空器主残骸所在地监管局和管理局。

（2）航空器碰撞地面障碍物所在地监管局和管理局。

（3）发生以下情形之一，事发时对航空器实施空中交通管制的单位所在地监管局和管理局。若事发时涉及多家空管单位，最早涉及的空管单位所在地监管局和管理局：

（a）航空器间隔小于规章规定的标准间隔，或者航空器与地面障碍物的间隔小于规定的标准间隔，或者航空器出现 ACAS（TCAS）RA 告警；

（b）偏离进、离场程序，偏离指定的航路（线）或指定航迹或高度；

（c）陆空通信双向联系中断；

（d）可控飞行撞地、中止进近/复飞；

（e）误入禁区、危险区、限制区、炮射区或误出国境；

（f）无线电干扰，影响航空器安全运行；

（g）遭遇无人机、风筝等升空物体导致航空器避让；

（h）遭遇风切变。

（4）机场内和机场邻近区域鸟击，该机场所在地监管局和管理局。（注：机场内鸟击是指航空器起飞和初始爬升阶段高度在机场标高 100m（含）以下以及进近着陆阶段在高度机场标高 60m（含）以下发生的鸟击。机场邻近区域鸟击是指航空器爬升至巡航阶段高度在机场标高 100m 以上 450m（含）以下以及进近阶段高度在机场标高 60m 以上 300m（含）以下发生的鸟击。）

（5）其他情况下，航空器降落点所在地监管局和管理局。

3. 事件发生地不详，事件发现地所在地监管局和管理局。

（二）按照本条（一）款中的原则确定的“所在地”在境外时，事发地监管局和管理局为事发相关单位所属地监管局和管理局。

（三）安全信息系统默认“发生地”所属的“监管局”为“事发地监管局”，需根据具体情况，选择正确的“事发地监管局”，特别是本条（一）2（5）项中所列的情况。例如，某航班在北京区域管制空域发生机械故障，备降到济南。发生地为“北京区管”，默认的“事发地监管局”为“北京监管局”，需重新选择“山东监管局”。

（四）若事发时涉及多家空管单位，对于本条（一）2（3）的情况，由最早涉及的空管单位填报事件信息；对于其他情况，由航空器降落点的空管单位填报事件信息。

（五）空管单位所在地监管局应当将事件信息转发事发

地监管局。

（六）示例

1. 某航空公司执飞 A-B 的航班，在 B 机场遭遇风切变备降到 C 机场，应当选择 B 机场所在地的监管局为事发地监管局。按照本条（三），由 B 机场的空管单位填报事件信息。

2. 某航空公司执飞 A-B 的航班，在 B 机场落地后发现航空器舱单数据与实际不符，应当选择 A 机场所在地的监管局为事发地监管局。

3. 某航空公司执飞 A-B 的航班，在巡航阶段 C 区域发生机械故障返航，应当选择 A 机场所在地的监管局为事发地监管局。按照本条（三），由 A 机场的空管单位填报事件信息。

4. 某航空公司执飞 A-B 的航班，在 C 区域发生通信中断，以 C 区域对航空器实施空中交通管制服务的单位所在地监管局为事发地监管局。

第十三条 航空器 Aircraft

（一）有人驾驶航空器通过机号进行选择，无人驾驶航空器通过产品型号进行选择。当在系统内无法搜索到相应机号/产品型号时，企业用户可自行“新建”航空器信息。外航的航空器无需新建，勾选“与外航相关”后，选择“其他”。

（二）对于企业用户创建的航空器信息，局方用户在审核信息时，需重新选择该航空器。

第十四条 事发阶段 Operation Phase

（一）事发阶段应当与事件发生地相对应，并按照《运行阶段和地面阶段》（AC-396-AS-2014-06）执行。

（二）对于不能确定具体事发阶段的，事发阶段为“未知”。

（三）当涉及多个事件类型时，以主要事件类型的发生阶段为准。

（四）示例

1. 某航空公司执行 A-B 航班，起飞后爬升至 4200 米遭遇晴空乱流，导致高度偏离 272 英尺。事发阶段为“爬升至巡航阶段”，而非“初始爬升”。

2. 某航空公司执行 A-B 航班，在最后进近阶段触发反应式风切变警告，机组执行复飞，后续重新进近，正常落地。事发阶段为“最后进近阶段”，而非“中止进近/复飞”。

3. 某航空公司执行 A-B 航班，在起飞滑跑时出现刹车故障，机组决定中断起飞，后由拖车拖回机位。事发阶段为“起飞阶段”，而非“中断起飞”。

第十五条 飞行性质 Type of Operation

（一）运输航空是指大型飞机公共航空运输承运人执行公共航空运输任务或境外公共航空运输承运人在我国境内执行公共航空运输任务。

（二）通用航空是指有人驾驶航空器执行运输航空以外的飞行。

（三）无人驾驶航空器是指无人驾驶航空器执行的飞行。

（四）当一起事件的多架航空器涉及不同飞行性质时，按照最高原则选择。例如，客运飞机与公务机飞机发生飞行冲突，飞行性质为运输航空。

示例：

1. 某运输航空公司执飞 A-B 的调机任务，飞行性质为“通用”。

2. 某运输航空公司在 A 机场执行飞行训练任务，飞行性质为“通用”。

第十六条 航空器损伤 Damage Level

（一）航空器损伤程度包括未受损、受损、严重损坏、报废和未知。

（二）未受损是指航空器未损伤或者损伤程度未达到受损的情况。

（三）受损参照《事件样例》（AC-396-08）中的定义执行。

（四）严重损坏（substantial）是指航空器损伤程度介于受损与报废之间的损伤。报废（destroyed）是指航空器损毁无法修复。

（五）对于航空器货舱地板、壁板的损伤，仅报告低于放行标准的事件。

第十七条 人员伤亡 Injury Level

（一）人员伤亡程度的标准参见《人体损伤程度鉴定标准》，包括死亡、重伤、轻伤和轻伤以下。

(二) 人员包括机组、旅客、机上其他人员和地面人员。

第十八条 事件等级 Occurrence Class

(一) 事件等级以《生产安全事故报告和调查处理条例》《民用航空安全信息管理规定》《民用航空器征候等级划分办法》为准。

(二) 各监管局在收到事件初报信息后，原则上应当在 24 小时内在安全信息系统上初步选定事件等级，对于无法在 24 小时确定等级的事件，将事件等级暂选为“未定”，并根据获取的信息尽快在系统内更新事件等级。

(三) 当事件等级为一般事件时，局方应当按照运输航空公司一类事件和二类事件判定标准确定是否构成运输航空公司人为原因一般事件以及等级。

第十九条 事件类型 Occurrence Category

(一) 事件类型应当基于事件链确定，根据事件的实际情况，选定多项事件类型。事件主要类型的确定应当遵循以下原则：

1. 按照事件链中事件的等级（事故、征候、一般事件）确定。
2. 事件链中的事件等级相同时，按照紧急事件确定。
3. 其他情况下，按照事件链中事件的发生时间先后顺序确定。

(二) 假警告事件的事件类型选择其对应的事件类型，例如：失速假警告事件选择“失控/失速”，烟雾假警告事件选

择“航空器（内）起火/冒烟/火警”。

（三）根据事件主要类型在系统内选择《事件样例》中的对应条款。

（四）示例

1. 某航空公司执行 A-B 航班，在最后进近阶段遭遇风切变复飞，复飞过程中触发 PULL-UP 告警，事件类型应当包含“可控飞行撞地、风切变、中止进近/复飞”三个事件类型，主要事件类型为“可控飞行撞地”。

2. 某航空公司执行 A-B 航班，在巡航阶段遭遇颠簸导致偏离指定高度超过 60 米，未造成航空器损伤和人员伤亡，主要事件类型应当选择偏离高度，同时选择空中颠簸；如果在巡航阶段遭遇颠簸导致偏离指定高度超过 60 米，造成航空器损伤或人员伤亡，主要事件类型应当选择空中颠簸，同时选择偏离高度。

3. 某航空公司执行 A-B 航班，落地发现后货舱地板有穿刺伤，低于放行标准，具体损伤阶段不祥。主要事件类型应当选择配载/装载。

4. 某航空公司执行 A-B 航班，进近过程中因信号干扰出现 GPS 信号丢失，机组中止进近，再次进近正常落地。主要事件类型应当选无线电干扰，而不应选系统失效/故障/卡阻。

第二十条 事件原因 Explanatory Factors

（一）根据事件的实际情况，确定与事件类型相对应的

多个事件原因。事件主要原因与事件主要类型对应。

（二）常见事件类型的事件原因

1. 飞行机组或客舱机组失能事件，事件原因分别选飞行机组或客舱机组。

2. 轮胎扎伤事件，扎破处有外来物的，事件原因选地面保障。

3. 外来物击伤事件，事件原因选地面保障。

4. 其他物体击伤事件，事件原因选天气意外。

5. 机场责任区（机场内）鸟击事件，事件原因选地面保障，其他鸟击事件，事件原因选天气意外。

6. 机场道面破损事件，除有明确证据表明机场责任外，事件原因选天气意外。

7. 因前机脱离跑道慢，空管指挥后机中止进近、复飞事件，事件原因选其他。

8. 航空器系统/部件失效或故障事件，若不涉及机务维修方面责任，事件原因选机械。

9. 旅客吸烟（打火机、火柴）引起的烟雾告警事件，事件原因选地面保障。

10. 通信、导航、气象或监视设施/设备故障事件，事件原因选地面保障。

11. 由旅客导致的事件，如旅客吸电子烟、喷香水导致的烟雾警告，旅客生病导致的返航/备降/超重着陆等，事件原因选旅客。

12. 由航空器/设备厂商设计、制造、资料等原因导致的事件，事件原因选厂家。

13. 由信号干扰导致的事件，如信号干扰导致的地形警告，信号丢失和不稳定，无线电干扰事件等，事件原因选信号干扰。

14. 受其他航空器（不含无人驾驶航空器）影响导致的事件，如前机鸟击、前机占用跑道、与前机间隔导致的中止进近/复飞，下方航空器导致的地形警告等，事件原因选航空器影响。

15. 机组、旅客、机务、空管、机械原因外的告警，如喷洒药剂导致的烟雾警告，特殊地形导致的地形警告，不明原因触发的警告等，事件原因选告警。

16. 锂电池相关事件，如充电宝起火冒烟等，若不涉及安保等因素，事件原因选锂电池。

17. 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、无人机、升空物体、空飘物导致的事件，事件原因选净空。

18. 自然灾害、战争、公共卫生、安保、爆炸物、非法干扰等导致的事件，事件原因选公共安全。

第二十一条 责任单位 Entity

（一）事件第一责任单位是指事件主要原因所对应的单位。

（二）常见事件原因的责任单位

1. 事件原因为飞行机组或客舱机组，责任单位选择对应的航空公司。若飞行机组或客舱机组因意外磕碰、生理期不适等类似原因造成的事件以及客舱机组失能后仍能满足机型最低配备要求的情况，责任单位选择其他。

2. 事件原因为机务，责任单位选择对应的航空公司、维修单位或机场。

3. 事件原因为机械，责任单位选择其他。

4. 事件原因为军方，责任单位选择其他。

5. 事件原因为空管，责任单位选择对应的空管单位或机场。

6. 事件原因为航务，责任单位选择对应的航空公司。

7. 事件原因为地面保障，若有明确证据表明机场或服务保障单位存在相应责任，则责任单位选择该机场或地面服务保障单位；其他情况或涉及境外机场和地面服务保障单位时，责任单位选择其他。

8. 涉及外航责任的，责任单位选择对应的外航单位，不可选择“其他”。

第二十二条 简要经过 Narrative

（一）在简要经过中，应当根据实际情况如实、完整分析事件发生的起因、经过和结果，内容真实确切。如涉及航空器损伤，应当具体描述航空器损伤情况、放行情况及放行依据；如涉及人员受伤，应当描述人员受伤情况。

（二）在填写简要经过时，应当去除相关识别信息，包

括但不限于单位名称、航班号、机号、人员姓名、证件号码等。

（三）涉及假警告、译码值等的事件，应当在简要经过的描述中注明，如触发 PULL UP 警告（假警告）、传感器电信号引起的着陆过载波动峰值。

（四）申请结束事件报告时，要确保简要经过的完整性，不得出现“详情待报”“待评估”等用语。

第二十三条 附件 Attachment

（一）由事发相关单位完成调查报告的，在上传完整的调查报告的同时，应当上传一份删除识别信息的调查报告。对于一般事件，需删除的识别信息包括但不限于单位名称、航班号、机号、人员姓名、证件号码等。对于征候及以上事件，需删除的识别信息包括但不限于人员姓名、证件号码等。管理局或监管局需将删除识别信息的调查报告移到“附件-企业”中。

（二）由管理局或监管局完成调查报告的，应当将完整的调查报告和删除识别信息的调查报告分别附在“附件-局方”和“附件-企业”中。

（三）调查报告应当以可编辑的文档格式上传，文中不得标识“保密”“内部文件”等字样。

（四）完整的调查报告文件名为“日期+航空器使用单位+机型+发生地+事件类型+后果事件的调查报告”。

第二十四条 问责情况 Enforcement

填写对人员或单位的具体问责或处罚等。

第二十五条 原因分析 Analysis

（一）涉及责任原因的事件，应当填写深入详细的原因分析。

（二）如有调查报告，应当保持与调查报告中的原因分析一致。

（三）原因分析中应当去除识别信息。

第二十六条 采取措施 Measures

（一）涉及责任原因的事件，应当填写针对事件中暴露出的风险或问题所采取的具体安全措施。

（二）如有调查报告，应当保持与调查报告中的安全建议和改进措施一致。

第二十七条 申请结束 Close

负责调查的局方和企事业单位填报事件最终调查信息后，可申请结束事件报告。

第四章 向国际民航组织提交事故/征候报告

第二十八条 初步报告

（一）对于最大重量在 2250 公斤以上的航空器事故或者最大重量在 2250 公斤以下但涉及适航性或其他国家所关心问题的航空器事故，负责调查的管理局应当该在事发后 25 日内在安全信息系统中填报 ADREP 报告，并提交民航局航安办。负责调查的管理局应当在事发后 30 日内，按照规定

的格式，向下列机构发送 ADREP 初报报告：登记国或出事所在国（视情）、经营人所在国、设计国、制造国以及提供有关资料、重要设备或专家的任何国家。

（二）民航局航安办对 ADREP 初步报告审核后，在事发后 30 日内，将事故初步报告送交国际民航组织。对于最大重量在 2250 公斤以上的航空器，利用 ICAO 安全门户网站提交事故初步报告或将初步报告发送至 adrep@icao.int。

第二十九条 资料报告

（一）对于最大重量在 2250 公斤以上的航空器事故或最大重量在 5700 公斤以上的航空器严重征候，在完成调查并在公布最后报告之后，负责调查的管理局应当对事故/严重征候数据进行整理，在安全信息系统中尽快填报 ADREP 资料报告，并提交民航局航安办。

（二）民航局航安办对 ADREP 资料报告审核后，尽快利用 ICAO 安全门户网站提交资料报告或将 ADREP 资料报告发送至 adrep@icao.int。

（三）如果事故/征候在 30 天内完成调查和资料报告整理，民航局航安办直接向国际民航组织提交 ADREP 资料报告。

第五章 附则

第三十条 本规范由中国民用航空局航空安全办公室负责解释。

第三十一条 本规范自 2025 年*月 1 日起生效，2022 年 1 月 11 日发布的《事件信息填报和处理规范》同时废止。

附件：事件类型释义和使用说明

附件

事件类型释义和使用说明

事件类型			释义和使用说明
空中运行	ACAS (TCAS) 告警/小于间隔/空中相撞	ACAS (TCAS) 告警	美国航空体系称为空中交通预警和防撞系统(TCAS: Traffic Alert and Collision Avoidance System), 欧洲航空体系称为机载防撞系统(ACAS: Airborne Collision Avoidance System), 两者实际上的含义和功能是一致的, 即可显示飞机周围的情况, 并在需要时提供语音告警, 帮助飞行员以适当机动方式躲避危险, 避免飞机在空中互相冲撞。出现 ACAS (TCAS) RA 告警时需要在系统中报告。
		临近管制间隔	“临近管制间隔”是指空中航空器之间的纵向间隔、侧向间隔、垂直间隔接近但不小于规定间隔的情况。 此类事件是按照小于间隔的事件上报后, 经调查核实未达到小于规定间隔的事件。
		小于间隔	“小于间隔”是指空中航空器之间的纵向间隔、侧向间隔、垂直间隔同时小于规定的间隔。仪表飞行、目视飞行、尾流的间隔标准按照《民用航空空中交通管理规则》(CCAR-93-R6) 第六章执行。雷达管制/ADS-B 最低间隔是指两机水平间隔在进近管制范围内, 不得小于 6 千米; 在区域管制范围内, 不得小于 10 千米。两机垂直间隔在进近和区域范围内, 不得小于 300 米。 ADS-B 管制间隔标准按照《广播式自动相关监视(ADS-B)管制运行规程》(AC-93-TM-2011-01) 执行。
		空中相撞	“空中相撞”是指空中航空器与航空器相撞, 包括空中航空器与地面航空器相撞。
	可控飞行撞地/障碍物		“可控飞行撞地”(CFIT) 是指航空器可由飞行员正常控制, 但因为一些失误而撞上地面、障碍物(树、电线、电线杆、电缆、天线杆等) 或水面坠毁, 包含触发地形警告的情况。 航空器在飞行中失控而撞地的情况应当归类为“失控”。

事件类型			释义和使用说明
	低于最低油量		“低于最低油量”包含需要宣布“最低油量”、“燃油紧急状况”和低于最低油量的情况。 根据《大型飞机公共航空运输承运人运行合格审定规则》（CCAR-121），最低油量是指飞行过程中应当报告空中交通管制员采取应急措施的一个特定燃油油量最低值，该油量是在考虑到规定的燃油油量指示系统误差后，最多可以供飞机在飞抵着陆机场后，能以等待空速在高于机场标高 450 米(1500 英尺)的高度上飞行 30 分钟的燃油量。各公司运行手册根据不同机型有给出落地最低油量参考值。 当预计在距离最近的能安全着陆的合适机场着陆时的机载剩余可用燃油量低于计划最后储备燃油量时，机长必须通过广播“MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL”宣布燃油紧急状况。 最低油量使用运行手册中公布的最后储备油量计算。
	燃油不平衡		飞行中，两侧机翼油箱实际燃油差值大于该机型手册中对应阶段允许的燃油不平衡限制值，或需要机组使用非正常程序处理燃油的情况。因燃油系统故障造成的显示错误情况除外。
	失控/失速/ 操纵困难/偏航	失控/失速	飞行中，航空器失去控制；进入紧急盘旋、飘摆、失速状态（特定训练科目除外）；出现失速警告、抖杆或自动保护。
		操纵困难	“操纵困难”是指导致航空器操纵困难的系统故障、部件脱落或卡阻、天气现象、飞行超出批准的飞行包线等。
		超速	超过本机型的速度限制值，如超过襟/缝翼限制速度、起落架收放超过限制速度、超轮速等。
		迷航/偏航	包含偏离指定航线（迹）或航路中心线超过规定值的情况。 以发现偏离后管制与机组之间建立联系时的偏离距离为准。
		低于/未保持安全高度	包含航空器低于安全高度和因天气或系统故障等原因不能保持安全高度的情况。 低于安全高度中触发地形警告的事件，归类为“可控飞行撞地/障碍物”。
		偏离姿态/高度	偏离姿态是指航空器俯仰角超过+25°或-10°、坡度超过 45°；偏离高度是指航空器偏离指定的高度 60 米以上的情况。

事件类型			释义和使用说明
	鸟击		在航空器上发现鸟击（含蝙蝠）留下的血迹、羽毛、皮肤、肌肉或肢体等残留物且导致航空器损伤。 根据《关于进一步规范鸟击航空器事件信息报告的通知》（局发明电〔2024〕230号）要求：飞行机组在飞行过程中向空中交通管理部门报告航空器遭鸟击，机场在相关跑滑区域内发现鸟(含蝙蝠)残骸，航空器有损伤但不存在鸟(含蝙蝠)击留下的血迹、羽毛、皮肤、肌肉或肢体等残留物时，事发相关单位需按照《民用航空安全信息管理规定》要求的时限和程序向局方报送鸟击事件信息。建议根据该通知，将此种情形列为鸟击。
	驾驶舱/客舱事件	机组失能/发病	飞行机组成员、客舱乘务员和随机机务人员因受伤、患病、疲劳、酒精、食物中毒或药物的影响而无法履行其职责。
		失压/紧急下降	出现座舱高度警告、座舱高度达到该运行阶段应当触发座舱高度警告的条件、座舱高度达到客舱氧气面罩自动脱落的情况。航空器增压异常导致氧气面罩脱落或需改变高度。
		其他驾驶舱/客舱事件	客舱内设备、行李、其他物品滑出或其他原因（旅客原因除外）造成人员受伤；误操作导致氧气面罩脱落。旅客生病导致宣布遇险状态。 涉及机组成员的受伤，归为“机组失能/发病”。 驾驶舱、客舱中有异味、粉尘等，若是起火冒烟引起，归为“航空器（内）起火/冒烟/火警”。
	非计划仪表天气条件飞行		按目视飞行规则飞行的航空器进入仪表气象条件；目视天气条件规则飞行中失去目视参考；飞行员不具有仪表天气条件飞行资格和/或航空器未装有仪表天气条件飞行设备。
	外来物击伤		航空器遭外来物撞击，导致航空器损伤。 外来物是指机场活动区内无运行或航空功能并可能构成航空器运行危险的无生命的物体，具体认定方法参照《运输机场外来物防范管理办法》（民航规〔2022〕10号）。
	其他物体相关事件	携带其他物体飞行	需要报告的情况为：航空器电子舱、起落架及起落架舱、盖板、雷达罩、发动机、APU、油箱、飞行操纵系统、液压舱携带其他物体起飞，货舱携带未按规定运输的危险品或含有锂电池的物体起飞。例如起落架上挂工具包飞行。 未取下起落架安全销、操纵面夹板、挂钩、空速管套、静压孔塞或尾撑杆、驾驶杆固定销等而起飞也纳入此类。

事件类型			释义和使用说明
		其他物体击伤	航空器遭其他物体撞击，导致航空器损伤。其他物体是指不符合外来物定义的物体。
	通信中断		陆空通信双向联系中断是指空管单位和飞行机组之间无法通过经局方批准使用的 VHF、HF 语音通信或 CPDLC 提供和接收有效的空中交通服务，包含但不限于因通信设备失效、使用错误的通信频率或人为原因（如语音通信音量调小、睡岗等）导致发送和接收通信中断。
	外载荷相关事件		外载荷或使用的载荷吊装设备与地形、水面或物体相撞；载荷或无载荷时载荷吊装设备撞击或卷入主旋翼、尾部旋翼或直升机机身的事件；带外载荷飞行操纵不当，导致航空器受损或人员伤亡。
起飞/着陆	中断起飞		由于机械故障或其他原因造成航空器中断起飞的事件。
	非正常接地	重着陆	航空器在着陆时垂直过载超过下列标准： 窄体机 2.2（含）；宽体机 2.0（含）。
		超重着陆	航空器实际着陆重量超过最大允许着陆重量。
		擦尾/擦发动机/ 擦翼尖/擦机腹	起落架机轮（滑撬、尾环、浮筒）之外的任何部位触地。
		未放/部分起落架 着陆	任一起落架收回着陆。
	冲/偏出跑道		发生航空器冲/偏出跑道；发现有航空器冲出、偏出跑道的痕迹。 落地后掉头或者起飞前掉头时撞到跑道边灯也属于该类事件。
	跑道侵入/ 占用		跑道侵入是指在机场发生的任何航空器、车辆或人员错误的出现在指定用于航空器着陆和起飞的地面保护区的情况。 跑道占用是指管制员发布起飞着陆许可时，航空器、车辆、人员、物体等存在于跑道上的情况。 由于前机超出空中交通管制（ATC）正常预期占用跑道（例如：突发机械故障、脱离动作慢、起飞离地晚）导致后机中断着陆或进近的情形不归为“跑道占用”。

事件类型			释义和使用说明
	跑道外接地		跑道区域附近，在跑道外接地的任何事件；发现有航空器跑道外接地的痕迹；不包括机场外紧急着陆事件。
	跑道混淆		航空器在滑行道、关闭或未指定的跑道上起飞、中断起飞、着陆或尝试着陆，或认错跑道（跑道方向）导致中止进近/复飞。认错、落错机场的情况也归于此类。
	中止进近/ 复飞		50 英尺（无线电高度）以下的复飞；航空器故障、无线电干扰、通导/气象/监视设施/设备不能提供服务等造成的中止进近、复飞。
	返航/备降/ 迫降	返航/备降	除低能见度、大风、乱流、雷雨等天气原因，机场关闭、宵禁和旅客自身原因外，返航、备降。
		迫降/紧急着陆	航空器因故不能以符合运行标准（含常规或授权偏离）的方式实施降落。 《民用航空器征候等级划分标准》中的迫降是指通用航空飞行中，航空器因无法继续进一步飞行而必须立即在机场或机场以外的陆地或水面上降落。迫降的典型事例有航空器动力装置失效、起落架无法正常使用。该定义参照美国联邦航空局《航空器飞行手册》（FAA-H-8083-3A）中迫降的定义。
	未经许可/低于标准起飞/ 着陆		未得到许可起飞或着陆；低于运行标准起飞、开始最后进近或着陆；航空器不符合放行条件放行或未执行放行工作起飞。
	飞偏/飞错进离场程序		飞偏或飞错进离场航线，并导致其他航空器避让；偏离指定进离场航线 3km 或 2 倍 RNP 值以上；未正确执行复飞程序。 以发现偏离后管制与机组之间建立联系时的偏离距离为准。
	未完成构型/ 未达性能	未完成预定构型	航空器安定面配平超出起飞允许的范围、航空器未按性能计算结果而设定的起飞构型继续起飞；飞行中未完成预定的航空器构型（如起落架或起落架舱门、襟翼、缝翼等不能正常收放）；航空器进近期间起落架未放到位，高度下降到机场标高 100 米以下。

事件类型			释义和使用说明
		未达到预定性能	在起飞、初始爬升或复飞过程中明显未达到预定性能。
航空器相关	系统/部件失效或故障	爆胎/轮胎脱层/扎破	航空器轮胎爆破、脱层或扎破处遗留外来物。
		系统失效/故障/卡阻	航空器系统或组件失效或发生故障，导致中断起飞、采取避让措施、快速下降、改变进近方式、中止进近、复飞、返航、备降、占用跑道、需机场启动应急救援响应程序或需在最近合适机场着陆；飞行中，航空器驾驶舱窗出现裂纹。 需机场启动应急救援响应程序是指按照《民用运输机场突发事件应急救援管理规则》需启动应急救援响应的情况。
		零部件缺失/损坏/磨损	航空器零部件脱落、未安装、损坏、磨损，包括飞行中航空器操纵面、发动机整流罩、舱门或风挡玻璃脱落，蒙皮掀起或张线断裂等。
	发动机相关	发动机停车	发动机停车或需要关停的情况；非包容性涡轮发动机失效。
		其他发动机相关事件	下列任一部件的失效或故障：螺旋桨、旋翼、螺旋桨/主旋翼传动系统（齿轮箱、传动装置）、反推装置和动力装置控制系统；飞行中反推打开（正常使用除外）；发动机排气温度、振动值等超限。
	航空器（内）起火/冒烟/火警		航空器（内）起火、冒烟或出现火警、烟雾警告（因刹车引起的轮毂冒烟和烤箱内食物冒烟除外）；发动机起火或出现火警。
地面运行	撤离		陆地撤离及水上迫降后实施的撤离。
	地面碰撞	航空器地面碰撞	航空器在地面与航空器、设施设备、车辆、人员、动物或其他物体碰撞。

事件类型			释义和使用说明
		车辆与车辆/人员/设备设施碰撞	车辆与车辆/人员碰撞，造成人员伤亡；航空器损伤事件中涉及车辆与车辆/设施设备碰撞的情况。
		地面急剧机动	航空器与航空器、设施设备、车辆、人员、动物或其他物体存在碰撞可能，需采取紧急措施，包含为避免碰撞而实施的航空器刹车、迅速改变方向等。 仅报告航空器采取紧急制动的情况。
	地面保障	物品运输	载运的物品因泄漏等情况导致航空器损伤或人员受伤。 机位安全线或等效安全区内机舱外起火或冒烟。
		配载/装载	由于乘员、行李、邮件、货物、压舱物等的重量、装载位置与固定等原因，导致超过最后一分钟修正限值或超出重心限制，航空器起飞。 航空器内货物、邮件、行李、集装箱等与航空器碰撞也归为此类。
		非正常位移	静止状态的航空器发生非正常位移。
		发动机气流	航空器动力装置所产生气流造成其他航空器或地面设施、设备损坏或人员伤亡。
		加错油	加注不合格或错误型号的燃油/滑油/液压油，或加注燃油量错误对航空器安全运行造成影响。
		油泄漏/溢出	航空器发生燃油泄漏，污染机坪面积超过 5 m ² ；在滑行或飞行中，燃油、滑油或液压油渗漏。 以航空器燃油停止泄漏时的过油面积为准。
		其他地面保障事件	与地面保障有关的事件，如人员从摆渡车上跌落等。
	机务维护、维修		航空器维修中造成航空器损坏或人员伤亡。机务维护、维修引起的事件，按事件后果选择而不归为此类型。如机务原因造成携带其他物体飞行，则应归为“携带其他物体飞行”。

事件类型			释义和使用说明
	航空器地面失控		因污染跑道或滑行道、系统失效、跑道侵入、避让动物等而导致的航空器地面失控情况；直升机发生地面共振，造成直升机受损或者人员轻伤。
	滑行安全	偏出/滑错滑行道	航空器滑行时偏出滑行道，以及滑错滑行道需要使用牵引设备恢复运行。 滑行道包括平行滑行道、联络滑行道、机位滑行通道、机坪滑行道、快速出口滑行道和绕行滑行道。 不包含航空器越过机位停止线使用牵引设备的情况。
		未经许可推出/滑行	未得到管制许可推出、起动或滑行。
	滑梯放出/滑梯包脱落/应急出口		因机组、机务、旅客、机械等原因，导致滑梯放出/滑梯包脱落或应急出口非正常打开。
	ELT 触发		机载应急定位发射机（ELT）非正常触发，影响航空器安全运行。
机场/空管/安保	机场	道面/围界破损	跑道、滑行道或机坪道面破损、断裂、错台，跑道塌陷或者导致平整度不符合要求的突发性沉降，导致道面关闭抢修的。 仅将因积雪、结冰或积水而不开放使用跑道的事件归为跑道关闭。
		动物撞击	与鸟击事件区分开，指在机场跑道或机场活动区发生的动物撞击。
		超高障碍物/升空物体	遭遇无人机、风筝、空飘物等升空物体导致航空器避让。 在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、树木、灯光或其他障碍物，或者出现影响航空器安全运行的升空物体（含空飘物）。
		发现外来物	机场活动区内发现航空器掉落的零部件，或在滑行道/跑道发现外来物。

事件类型			释义和使用说明
		未按规定进入/动物出现在机场活动区	车辆、设施设备或人员错误出现在机场活动区（不含跑道侵入），动物在机场活动区内出现，影响航空器安全运行。
		设备设施故障	机场供电、目视助航设施（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，影响航空器安全运行；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，影响航空器安全运行；机场活动区保障设施故障、设备故障或操作不当，影响航空器安全运行或人员伤亡。行李等核心系统出现故障或者不正常，导致机场启动航班大面积延误预警。
		设备设施失火	地面设施、设备等失火/冒烟影响航空器安全运行。
		跑道关闭	因积雪、结冰或积水而不开放使用跑道。
		航站楼弱电故障	航站楼弱电系统运行出现故障或不正常，导致机场启动航班大面积延误预警。
	空中交通管理和通信/导航/监视服务	无线电干扰	无线电干扰影响航空器安全运行。
		空管设备故障	通信、导航、气象或监视设施/设备故障不能提供正常服务，影响航空器安全运行。
		航行情报	航行情报服务原因影响航空器安全运行。
		航空气象	航空气象服务原因影响航空器安全运行。
	安保		安保原因造成的事件，如安保原因造成有人进跑道而构成跑道侵入事件。
天气	航空器结冰		由于冰、冻雨、雪或霜在航空器表面积累，给航空器操纵和性能造成不利影响的事件。
	空中颠簸		飞行中遭遇颠簸导致航空器损伤或人员受伤，或者造成航空器偏离高度 60 米以上。颠簸造成高度偏离也归在“偏离姿态/高度”类。天气原因导致的空中过载超限事件归为空中颠簸。

事件类型			释义和使用说明
	风切变、雷击、电击或冰击	风切变	飞行中，航空器遭遇风切变或触发风切变警告警戒，需机组采取措施。
		雷击/电击	航空器遭雷击、电击，导致航空器损伤。
		雹击/冰击	航空器遭遇雹击/冰击，有对应的天气现象或残留冰渣等，导致航空器损伤。
	沙尘/火山灰		由于沙尘或火山灰在航空器表面或动力装置积累，给航空器操纵和性能造成不利影响。 由于沙尘或火山灰造成跑道关闭。
其他	未知或不确定		航空器失踪的情况；目前信息不充分，无法确定其类型的事件。
	其他		以上类别没有包含的事件类型。