

民航东北局规发〔2026〕1号

## 东北管理局关于印发 民航东北地区航空安全信息管理的通知

各监管局（运行办），东北空管局，运输航空公司，机场，中国航油东北公司，通用航空公司，各服务保障单位：

为贯彻落实民航局航空安全信息工作要求，规范辖区相关工作开展，管理局制定《民航东北地区航空安全信息管理办法》。现印发你们，请认真贯彻执行。

民航东北地区管理局

2026年3月18日

（此件公开发布）

# 民航东北地区航空安全信息管理办法

## 第一章 总则

**第一条** 为规范民航东北地区航空安全信息收集、分析和应用，实现安全信息共享，推进安全管理体系建设，及时发现安全隐患，控制风险，预防民用航空事故，根据《民用航空安全信息管理规定》及相关咨询通告要求，结合东北地区实际，制定本办法。

**第二条** 东北地区航空安全信息管理工作坚持“安全第一、预防为主、综合治理”的方针，通过安全数据和安全信息的收集分析识别安全问题，利用隐患排查治理制度，按照风险分级采取相应的管控措施、及时发现并消除安全隐患，实现信息驱动的、系统化的安全管理。

**第三条** 本办法适用于民航东北地区管理局（以下简称管理局）及辖区各民航监管局（以下简称监管局、运行办），在民航东北地区注册的民用航空企事业单位（包括航空公司在民航东北地区的分公司，以下简称企事业单位）及其从业人员的民用航空安全信息管理。

**第四条** 本办法所称民用航空安全信息是指事件信息、安全监察信息和综合安全信息，其定义和分类参照《民用航空安全信息管理规定》执行。

**第五条** 民用航空安全信息工作实行统一管理、分级负责的原则。管理局航安办负责统筹管理东北地区民用航空安全信息工作，监管局（运行办）航安办（安委办）负责监督管理各辖区民用航空安全信息工作。

**第六条** 企事业单位负责管理本单位民用航空安全信息工作，制定包括主动报告（参照《民用航空安全信息主动报告管理办法》）在内的民用航空安全信息管理制度。企事业单位的民用航空安全信息管理制度应当在初次发布及每次修订后报属地监管局（运行办）备案。

**第七条** 安全事件的事发相关单位和人员应当严格落实安全信息主体责任和岗位责任，按照规定如实报告事件信息，不得隐瞒不报、谎报或者迟报。

**第八条** 监管局（运行办）、企事业单位和个人应当妥善保护与事故、征候、一般事件以及举报事件有关的所有文本、影音、数据以及其他资料，防止泄露到公共网络引发负面舆情事件。

## **第二章 人员资质管理**

**第九条** 企事业单位（含民用无人驾驶航空器运营合格证持有人）应当指定满足下列条件的人员负责民用航空安全信息管理工作，且人员数量应当满足民用航空安全信息管理工作的需要（参照《民用航空安全信息管理人员管理办法》）：

（一）参加民用航空安全信息管理人员培训，考核合格；

(二) 每两年参加一次安全信息管理人员复训，考核合格。

**第十条** 对于年飞行小时 1 万以下的通用航空公司、年旅客吞吐量 100 万以下的通航机场、拥有(自有和租赁,下同)中型和大型无人驾驶航空器 50 架(含)以上的开放类合格证持有人、拥有大型无人驾驶航空器 10 架(含)以上的开放类合格证持有人应当制定事件信息管理程序,指定满足第九条要求的本单位人员或与满足第九条要求的其他单位人员签订协议负责事件信息管理,并按规定报送事件信息。

一名符合资质要求的安全信息管理人员,最多可以负责 5 家上述单位的信息管理工作。

**第十一条** 企事业单位应根据中国民用航空安全信息系统(以下简称航安系统)的要求申请个人账户,且满足如下规定:

(一) 个人账户信息应妥善保存,不得泄露给他人;

(二) 在航安系统上进行事件信息报告的个人账户应与本人实际身份一致,不得使用他人账户进行事件信息报告;

(三) 人员岗位出现变动后,应及时申请个人账户变更。

### **第三章 事件信息强制报告管理**

**第十二条** 事件信息强制报告分为紧急事件报告和非紧急事件报告。紧急事件包括运输航空紧急事件和通用航空紧急事件,非紧急事件包括运输航空非紧急事件和通用航空非紧急事件,实行分类管理(具体定义及分类详见《事件样例》)。

对于无人驾驶航空器而言，包括民用无人驾驶航空器紧急事件和民用无人驾驶航空器非紧急事件（具体定义及分类详见《民用无人驾驶航空器事件信息管理办法》）。

**第十三条** 事件发生后，事发相关单位和人员应当严格按照《民用航空安全信息管理规定》《民用无人驾驶航空器事件信息管理办法》的程序和时限要求，参照《事件样例》和《事件信息填报和处理规范》向事发所在地监管局（运行办）报告事件信息。

**第十四条** 事发相关单位报告紧急事件应当遵循内容规范、反应快速、处置稳妥的原则，坚持“主报事实、慎报性质”，确保紧急事件信息应报尽报、可快尽快、要素完整、内容准确。

**第十五条** 在东北地区注册的企事业单位在东北地区以外发生的涉及人为原因、初步认定事件等级较高或影响严重的运行事件，可按照紧急事件标准和程序立即通过电话向属地监管局（运行办）及管理局报告。

**第十六条** 企事业单位应制定事件信息强制报告制度，明确事件信息报告的责任人和传递流程，确保各环节相关人员掌握紧急事件上报标准和报送渠道。各业务单位或部门应将事件信息报告职责纳入岗位操作手册中，应定期对一线岗位人员进行包括《事件样例》在内的航空安全信息相关规章和规范性文件培训。

**第十七条** 管理局、监管局（运行办）现场值班人员在接到紧急事件或影响较大运行事件、性质后果较为严重事件以及短时间内无法判断是否属于紧急事件的信息报告后，立即通过电话和

其他可靠通讯途径报告管理局、监管局（运行办）航安办，并主动核实完善事件信息，形成文字材料报告。

**第十八条** 对已上报航安系统的事件，事发相关单位获得新的信息时，应当及时补报，并配合局方对事件开展调查核实。若事实简单，责任清楚，事发相关单位可申请结束此次事件报告。

**第十九条** 对于事件信息要素不全，事实陈述不清，填报不规范的信息，监管局（运行办）应予以退回，并督促相关单位限期及时补报；经核实后不构成事件的，监管局（运行办）应及时对事件忽略，避免形成无效事件堆积，影响事件统计。

**第二十条** 负责组织调查的监管局（运行办）应当及时对事件信息进行审核，按照《民用航空安全信息管理规定》要求在规定的时限内完成事件初步定性工作。

**第二十一条** 监管局（运行办）应严格按照《运输航空公司一般事件判定指南（试行）》做好运输航空一般事件的判定，如果事件信息不全无法判断需督促相关单位及时补报。外委单位导致的与运输航空公司相关的事件，如符合指南标准也应判定为运输航空公司一般事件。

**第二十二条** 监管局（运行办）应督促事发相关单位初步做好事件原因分析，针对同一事件不同单位存在事件原因判定分歧的情况，应充分调查核实，形成最终的责任判定意见后处理上报。对来源于不同单位的同一事件信息在处理时要进行合并，综合各

方提供的信息补充到合并的主事件(例：鸟击事件以机场填报的信息为主事件)，确保处理后的事件信息完整。

**第二十三条** 对于造成人员死亡、失踪、重伤或重大经济损失的民用航空器事故和可能引发重大舆情的民用航空器征候的重特大突发事件：

(一) 事发相关单位原则上应当在事发后 15 分钟内向管理局或事发地监管局（运行办）值班室报送事件发生的基本情况。

(二) 管理局、事发地监管局（运行办）应立即启动应急响应机制，核实、确认突发事件相关情况，原则上在事发后 30 分钟内向民航局相关责任部门（单位）和民航局值班室同时报告。

其他符合紧急事件上报标准的事件，在条件允许情况下，报告局方的时间应控制在事发后 30 分钟以内。若超过 1 小时，事件报告责任单位应说明延误原因，由事发地监管局（运行办）评估是否属于迟报，必要时追究责任单位和责任人责任。

**第二十四条** 管理局实行事件信息定期通报制度，每两周在由管理局各专业处室负责人组成的事件信息通报 OA 群内通报近期发生事件情况。

**第二十五条** 监管局（运行办）应对辖区事件信息处理情况在年度内进行统计核实，对于因填报不规范造成同一事件信息退回两次（含）以上或不同事件信息累计退回三次（含）以上的情况进行记录，并上报管理局航安办。

## 第四章 安全信息的分析与应用

**第二十六条** 管理局和监管局（运行办）通过分析每月的民用航空安全信息，评估东北地区和辖区总体安全状况，明确阶段性安全监管重点。

**第二十七条** 企事业单位应当充分利用收集到的民用航空安全信息，建立健全与单位规模、安全管理责任相适应的，具备收集、分析、发布功能的安全信息管理制度。安全信息管理制度应当包括航安系统登录制度（建议达到每日一次），事件信息收集和报告程序，航空安全通告、预警警示、调查报告等航空安全信息的下载、评估和落实反馈流程和时限。

**第二十八条** 企事业单位应落实双重预防机制要求，充分利用安全信息开展本单位、本专业的安全状况评估和趋势分析，举一反三吸取事件教训，及时开展内部警示教育，确保相关部门或基层一线岗位有效开展风险防控工作并形成闭环。

**第二十九条** 管理局和监管局（运行办）应不定期对本地区、本辖区安全信息开展总体评价分析，对安全管理中优秀的方法、经验和制度进行通报和共享。

**第三十条** 管理局业务部门或监管局（运行办）在辖区出现以下情况时应视情启动航空安全预警警示工作：

- （一）发生事故或责任原因严重征候；
- （二）重复发生同类型事件；
- （三）发现重大安全隐患；

- (四) 出现趋势性安全问题;
- (五) 运行模式或运行条件发生重要变化;
- (六) 其他可能导致产生重大安全隐患的情况。

经研判尚未达到安全预警警示标准,但需提醒辖区内相关单位重视的安全信息,可视情发布《航空安全通告》。

**第三十一条** 管理局风险管理委员会应定期梳理安全信息,分析并向全区公布安全风险。监管局(运行办)应结合管理局的安全风险分析,定期向辖区单位针对性地发布风险提示,并汇总上报推进落实情况。

**第三十二条** 企事业单位应按照《民航东北地区管理局安全风险提示工作办法(试行)》开展风险防控工作。监管局(运行办)应要求相关单位根据《安全风险提示单》中的提示,结合本单位实际,制定切实可行的防范化解措施,主动改进安全工作,降低运行风险。具体措施应以《安全风险提示反馈单》的形式在5个工作日内反馈。

## 第五章 航空安全举报的处理

**第三十三条** 企事业单位应建立针对无后果的违章违规行为及一般事件(含)以下的“主动报告减免责制度”,激励员工依法依规上报安全信息,保障其合法权益,防范安全举报机制滥用,为培育遵章履责、崇严求实的民航安全文化营造有利制度环境。

**第三十四条** 安全举报受理范围、调查处理时限、举报人义务和权益参照《民用航空安全信息主动报告管理办法》执行。

**第三十五条** 管理局负责调查处理民航局分送的举报信息及管理局认定属于航空安全举报受理范围的举报信息；监管局（运行办）负责调查处理涉及本辖区的航空安全举报信息。

**第三十六条** 经判断符合管理局航空安全举报受理条件的，应填写《东北局航空安全举报信息处理单》（见附件），并根据涉及的业务范围将举报信息分送至对应业务部门，由业务部门调查核实后反馈航安办，航安办视情咨询法规处研判确认后回复举报人。监管局（运行办）举报处理流程可参照执行。

## **第六章 自愿报告和共享信息的处理**

**第三十七条** 自愿报告主要收集航空事故、征候、一般事件等强制报告以外的报告人认为属于民航安全隐患类的信息，包括与航空安全相关的危险源、隐患和安全建议等（具体定义及分类详见《民用航空安全信息主动报告管理办法》）。

**第三十八条** 企事业单位应建立内部安全自愿报告系统或等效功能模块，将员工自愿报告收集的相关隐患信息及时录入隐患库，加强本单位安全隐患信息的收集和处理。

**第三十九条** 企事业单位应当于每月 10 日前，在安全信息共享平台上，将上月共享安全信息分发至需要对问题进行解释或核实的单位。对于判断需立即共享的安全信息，企事业单位应当尽

快安全共享平台上分发。

**第四十条** 相关单位应当及时反馈共享安全信息的核实情况，原则上应当在收到信息后 10 日内或下月 1 日前（以后到的日期为准）完成核实和反馈。除已通过航安系统上报的事件信息外，反馈的内容包括但不限于核实结论、具体情况、原因分析、防范或纠治措施制定及落实情况。

**第四十一条** 监管局（运行办）应及时关注辖区内单位的安全信息共享情况，对于安全信息共享平台中尚未反馈的共享信息，督促辖区单位及时核实反馈。在评估辖区安全状况和安全风险时，应结合共享信息综合评估。

## 第七章 通报及处理

**第四十二条** 企事业单位在事件信息填报、处理和航空安全信息应用环节有下列行为的，管理局将视情进行通报，违反相关法规的将依法做出行政处理。

（一）企事业单位迟报、瞒报、谎报相关事件信息，或因填报不规范被多次退回的，及事件原因不如实填写、避重就轻的；

（二）企事业单位未制定安全信息管理制度（或等效机制），或未对航安系统中的相关事件、安全通告、预警警示等及时传达到相关专业部门、分管领导，相关单位或人员由于不清楚、不了解导致安全工作缺失，及造成后果的；

(三)企事业单位擅自披露或者公开民用航空安全信息，或在事件信息流转报告过程中过度失真，导致影响事件调查或造成不良社会影响的；

(四)事件发生后相关单位应急处置或舆情管控不当，导致直接或衍生损失较大，或产生不良社会影响的。

**第四十三条** 监管局（运行办）应在年末安全总结中，将本辖区内违反《民用航空安全信息管理规定》行为的核查情况报管理局；管理局将视情对事件信息填报和应用工作中存在问题的单位和个人进行通报处理。

## 第八章 附则

**第四十四条** 本办法依据《民用航空安全信息管理规定》修订，未涉及的有关航空安全信息管理的其他事项，按照《民用航空安全信息管理规定》和相关规范性文件办理。

**第四十五条** 民航东北地区管理局负责本办法的解释和修订。

**第四十六条** 本办法自2026年5月1日起施行，原《民航东北地区航空安全信息管理暂行办法》（民航东北局规发〔2021〕4号）于同日废止。

- 附件：1. 紧急事件信息模板及示例  
2. 事件信息处理要求

3. 民航企事业单位安全信息管理人员配备表
4. 东北局航空安全举报信息处理单

## 附件 1

### 紧急事件信息模板

【XX 单位报告一起 XXX 事件】 具体内容包括时间、地点、单位、机型机号、航班号、简要经过、航空器损伤、人员受伤、事件影响和初步处置情况等要素。（运输航空紧急事件样例/通航紧急事件样例第 X 条）

### 紧急事件信息示例

【XX 单位报告一起偏出跑道事件】 20XX 年 X 月 X 日，XX 航 B737-800 / B-XXXX 号机执行 XX 至 XX 航班，13:18 在 XX 机场使用 01 号跑道 ILS 进近，接地时飞机向左偏出跑道。检查发现，飞机左主轮外轮胎被扎伤，01 号跑道左侧边线外留有明显的轮胎压痕，且一个跑道边灯损坏，XX 名机组和 XX 旅客已全部安全撤离。目前 XX 监管局已启动事件调查程序，详情续报。（运输航空紧急事件样例第 5 条）

## 附件 2

# 事件信息处理要求

1. 监管局（运行办）应当按照规定时限确定事件等级，存入“待发送”模板并及时更新事件信息，原则上须在事件信息完整时上报给管理局（例：鸟击事件信息应当在相关机场提交残留物鉴定结果并完成鸟击专项填报单后申请结束事件报告）。对于尚未申请办结的事件，应当在收到信息后的次月 5 日前对该类事件进行初步处理，预先填写事件等级、原因、责任单位等内容，为月度事件统计提供数据支撑。

2. 对于由局方负责调查的事件，事发相关单位（限于运输航空公司）应同时启动内部调查程序，将本单位调查报告上传至航安系统后申请结束此次事件报告，监管局（运行办）在完成调查并上传局方调查报告后，方能结束此事件信息处理流程。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，责任单位不得勾选“未定”的选项。

3. 上传调查报告并申请结束时，应在“附件-局方”中上传完整调查报告（包括技术调查报告和调查处理报告）；在“附件-企业”中上传删除识别信息的技术调查报告。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。

4. “非法飞行”所列四种情形全部同时满足(包括人员资质、适航批准,运行许可,飞行计划批准),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。按照“小于间隔”类型的事件上报后,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。人员受伤程度可直接引用司法鉴定结论或根据正规公立医院的诊断书对照《人体损伤程度鉴定标准》鉴定。

5. 旅客吸烟(打火机、火柴)引起的烟雾告警事件,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。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。客舱机组失能/生病后仍能满足机型最低配备要求的情况,责任单位选择其他。涉及外航责任的,主要责任单位选择对应的外航单位,不可选择“其他”。

附件 3

## 民航企事业单位安全信息管理人员配备表

企事业单位	专职信息员数量
运输航空公司（年飞行小时 60 万以上）	3 人（含）以上
运输航空公司（年飞行小时 10 万-60 万）	2 人（含）以上
通用航空公司（年飞行小时 8 万以上）	3 人（含）以上
通用航空公司（年飞行小时 5 万-8 万）	2 人（含）以上
机场（年旅客吞吐量 2000 万以上）	3 人（含）以上
机场（年旅客吞吐量 1000 万-2000 万）	2 人（含）以上
地区空管局、空管分局/站	2 人（含）以上
其他单位	1 人（含）以上

附件 4

## 东北局航空安全举报信息处理单

举报事项:	
举报方式:	接收时间:
领导批示:	
主办部门意见:	协办部门意见:
调查及处理结果 (按需附调查报告):	
调查办结时间:	反馈时间:

备注: 按照《民航东北地区航空安全信息管理办法》关于航空安全举报的相关要求, 从受理到办结, 原则上应不超过 60 日。



---

抄送：民航局航安办，管理局领导，局机关各部门。

---

民航东北地区管理局航安办

2026年3月18日印发

---