关于下发《民航重大安全隐患判定标准（试行）》的通知

民航各地区管理局，各运输（通用）航空公司，各服务保障公司，各机场公司，局属各单位：

根据国务院安委会部署及《民航重大安全隐患专项排查整治2023行动工作方案》，民航局安委办组织制定《民航重大安全隐患判定标准（试行）》。现下发你们，请认真执行。

民航局安委会办公室

2023年5月4日

民航重大安全隐患判定标准（试行）

第一条 【目的依据】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 【适用范围】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。第五条至第九条所列之外的其他单位应参照执行。

第三条 【定义】本标准相关定义与《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》一致。

（一）安全隐患：是指民航生产经营单位违反法律、法规、规章、标准、规程和安全管理制度规定，或者因风险控制措施失效或弱化可能导致事故、征候及一般事件等后果的人的不安全行为、物的危险状态和管理上的缺陷。

（二）重大安全隐患：是指危害和整改难度较大，应当全部或者局部停产停业，并经过一定时间整改治理方能排除的安全隐患，或者因外部因素影响致使民航生产经营单位自身难以排除的

安全隐患。

第四条 【分类】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。

第五条 大型飞机公共航空运输承运人在12个日历月内存在下列情形，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

1. 公司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。

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。

3. 公司未按照规章要求，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、签派员和维修人员。

4. 公司在运行合格审定过程中，存在弄虚作假情况，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. 公司未按照规章要求，落实飞机适航性责任，存在大面积维修记录造假。

（二）重要设备或性能严重违规违章等不安全状态

1. 重复出现机载设备不满足条件被违章放行。

2. 重复出现超出飞机性能使用限制被放行。

（三）关键岗位人员严重违规违章等不安全行为

1. 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。

（四）其他

安检设备未经使用验收检测合格的；开展安检设备日常管理的检测员未满足相关能力要求的。

第六条 民用航空器维修单位在 12 个日历月内存在下列情形，应判定为重大安全隐患：

（一）组织原因严重违规违章

1. 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. 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. 未建立或未有效实施相关管理制度，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。

（二）工具或器材状况严重违规违章等不安全状态

1. 维修工作中多次使用的工具不符合规章要求。

2. 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重复出现同类维修差错的情形。

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

1. 军民合用机场未按有关规定要求签署并严格落实军民航融合协议。

2. 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。

3. 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%。

（二）关键设备设施状况严重违规违章等不安全状态

1. 跑道道面出现严重破损或病害。

2. 升降带平整区和跑道端安全区的平整度、密实度不符合标准要求。

3. 跑道灯、进近灯和 PAPI 灯电缆绝缘电阻不符合标准要求。

4. 精密进近航道指示器、跑道灯光系统和进近灯光系统灯具未经检验合格进入机场使用的。

5. 机场围界破损且超过 3 小时未修复或采取安保措施。

6. 机场飞行区消防供水设施失能，且超过 24 小时未予以修复；机场飞行区灭火作战车辆失能，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。

（三）关键岗位人员严重违规违章等不安全行为飞行区作业人员无证上岗。

（四）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；开展安检设备日常管理的检测员未满足相关能力要求的。

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

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

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

1. 在 12 个日历月内，出现管制员在工作期间脱岗或睡岗行为达 2 次（含）以上的。

2. 在 12 个日历月内，出现导致管制原因征候的违规违章行为达 2 次（含）以上的。

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. 未建立全员安全生产责任制。

2. 未依法配备安全生产管理机构或专/兼职安全生产管理人员。

3. 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。

4. 未建立安全管理体系或等效安全管理机制。

5. 未对承包单位、承租单位的安全生产工作统一协调、管理。

6. 未制定本单位生产安全事故应急救援预案。

7. 未取得安全生产行政许可及相关证照，或弄虚作假、骗取、冒用安全生产相关证照从事生产经营活动。

8. 被依法责令停产停业整顿、吊销证照、关闭的生产经营单位，继续从事生产经营活动。

9. 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。

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

第十条 【其他情形判定】第五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，各单位可结合运行实际，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，综合考虑同类型不安全事件案例，进行论证分析、综合判定。

第十一条 本标准自 2023 年 5 月 10 日起试行，有效期两年。试行期间将结合专项整治、调研等多种形式收集意见建议及相关样例，健全完善判定标准。