

# 民航局文件

民航发〔2025〕20号

---

## 民航局关于印发《民航重大安全隐患判定标准（2025年修订版）》的通知

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

为进一步落实《中华人民共和国安全生产法》相关要求，提升隐患排查整治工作质效，民航局制定了《民航重大安全隐患判定标准（2025年修订版）》。现印发你们，请各地区管理局、民航生产经营单位迅速组织学习，切实将重大安全隐患排查与日常监督检查相结合，严格落实“三管三必须”要求，严格落实相关法定程序，不断增强发现问题和解决问题的强烈意愿和能力水平。

中国民用航空局

2025年9月21日

# 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)、《民用航空产品和零部件合格审定规定》(CCAR-21)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。

**第三条** 本标准中重大安全隐患与《中华人民共和国安全生产法》中重大事故隐患内涵一致。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、设施状况严重不符合规章要求等不安全状态。

(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 3 人（含）以上、3 次（含）以上的类似问题，下同。

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员、乘务员、航空安全员、签派员、维修人员和民航安检员。

注 3：“运行资质”包含航卫方面身体要求或者限制条件。

4. 在运行合格审定过程中，存在故意弄虚作假情况，或者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、系统或者性能严重不符合规章要求等不安

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因航空公司原因瘫痪或者功能严重降级且 1 小时内无法恢复。

注 4：航空公司无备份运行控制系统、无备用网络线路、用于搭载运行控制系统的电脑硬件等方面出现问题导致运行控制系统降级（含采用手工计划进行签派放行、采用人工刷新 ACARS 获取运行监控相关信息等）属于航空公司原因。

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者放行航班。

2. 在 12 个日历月内，重复出现负责货物操作的人员故意隐瞒、私拉货物，造成舱单与实际配载不符或者造成飞行操纵困难。

3. 负责货物操作的人员私自装载危险品上机，未按要求进行报告。

4. 公共航空运输企业负责航空货邮、道口安全检查的人员故意违章操作，造成未经授权的危险品、违禁品装上航空器的。

5. 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，且存在最近 3 个月拖欠经营租赁飞机租金规模持续增加或者拖欠员工薪酬。

（五）正在被（查封）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）其他

使用未获得民航使用许可的安检设备；使用未按规定开展验收检测或者验收检测不合格的安检设备；使用未按规定开展定期检测或者定期检测不合格的安检设备。

**第五条** 通用航空企业存在下列情形，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者运行（或者训练）规范授权和限制，重复违规组织航空活动。

样例：单证企业开展除“一般商业”以外的飞行活动（如空中游览、直升机机外载荷作业、农林喷洒作业等）。开展体验带飞时，机上除驾驶员外的乘员超过一人。

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。

样例：未按照训练大纲中转场、夜间等要求实施训练，但为学员记录转场或者夜间训练经历。

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。

样例：使用资质过期（熟练检查、体检合格证等过期）人员开展飞行活动。在训（熟）练飞行中使用不符合资质的人员开展飞行指挥活动。

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. 未能持续满足初始合格审定运行（或者训练）许可颁发条件，在 12 个日历月重复违规组织运行（或者训练）活动。

（二）重要设备、系统或者性能严重不符合规章要求等不安全状态，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、维修记录造假或者相关培训和资质记录造假。

注 5：关键维修管理人员特指维修责任人、维修主管和维修部经理、质量经理、生产经理、技术经理，下同。

样例：重复出现有维修记录但未执行维修工作，尤其是适航指令和关键系统部件拆换记录等。

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。

样例：检查大纲或者维修方案规定的时控件超期。超出最低设备清单要求放行，或者无最低设备清单但是带故障放行。放行机载设备不满足特殊运行要求的航空器。

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。

样例：使用超期的化工品。使用无任何合格证件且无法追溯的航材。

(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。

样例：不具备仪表飞行资质或者带有“禁止夜间飞行”限制的飞行员在低于目视气象条件或者夜间开展飞行活动。

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。

样例：直升机外载荷飞行活动中，载荷物脱钩后，未按要求进行配重。使用不满足限制的航空器开展螺旋科目或者特技飞行活动。

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，或者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，或者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 6：第 1—第 5 均反映出该单位未建立或者未有效实施相关管理制度，存在严重的管理缺陷。

(二) 工具或者器材状况严重不符合规章要求等不安全状态，

包括但不限于：

1. 维修工作中 3 次（含）以上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. 最高类别航空器全年运行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，因同一原因违反安检规则和本机场安保方案、安检运行管理文件有关规定，被民航行政机关处罚 2 次（含）以上。

5. 在 12 个日历月内，本机场民航安检人员（不含实习生）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

应当配备的 85%。

注 7：流失率 = 流失人数（达到退休年龄人数不计入） / 民航安检人员总人数。

（二）关键设备设施状况严重不符合规章要求等不安全状态，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 起责任原因的外来物损伤航空器征候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（第三方设置的拦阻网以及其他必要设施除外）。

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、道口防冲撞设施被破坏、航站楼内控制区与非控制区间门禁系统、控制区内满足安保要求分区管理的门禁系统被破坏且超过 3 小时未修复或者未采取有效安保措施的。

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 小时未予以修复或者未采取等效替代措施的。

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、干粉车）失能，且超过 72 小时未予以修复或者未采取等效替代措施的。

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：

①90 天内连续发生 2 起机场内鸟击征候；

②发生机场内鸟击征候或 90 天内连续发生 2 起机场邻近区域鸟击征候，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. 使用未获得民航使用许可的安检设备；使用未按规定开展验收检测或者验收检测不合格的安检设备；使用未按规定开展定期检测或者定期检测不合格的安检设备。

3. 在 12 个日历月内，因安检责任原因发生 3 次（含）以上一般安检事件或者 2 次（含）以上严重安检事件。

**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，管制员日历周值勤时间超过规章规定的人次（1 人 1 次超时情况记 1 人次）与所在管制单位（管制室）人周数（单位管制员总人数乘以 52）的比高于 2%（含）。

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扇区流量超出扇区声明管制容量 30% 以上的情形达 10 次（含）以上。

(二) 关键设备设施状况严重不符合规章要求等不安全状态，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** 民航设计制造单位存在下列情形，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. 在型号适航取证过程中，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型号合格证或设计更改的批准。

2. 在 12 个日历月内，重复出现安全风险判断为 CCAR21.5 条定义的故障、失效和缺陷，且存在风险缓解措施弱化或失效的情况。

3. 在 12 个日历月内，制造部门未按照经批准的生产许可证范围和限制，重复出现违规从事民用航空器及其零部件制造工作。

4. 生产制造人员大面积超时疲劳工作的情况。

5. 在 12 个日历月内，重复出现违规使用不符合岗位资质的

人员从事生产制造以及相关管理工作。

6. 在 12 个日历月内，重复出现严重不诚信行为的情况。

7. 在 12 个日历月内，重复出现错误的手册/服务文件交付用户，并造成重大影响的情况。

(二) 工具、器材或设施状况严重不符合规章要求等不安全状态，包括但不限于：

1. 在 12 个日历月内，型号设计、适航取证和持续适航过程中，重复出现使用未经批准/认可的工具、试验设施等产生符合性验证资料的情况。

2. 在 12 个日历月内，生产制造工作中多次使用不符合规章要求的航材、工具和/或设施设备造成重大影响的情况。

3. 在 12 个日历月内，重复出现不合格的航材、设备大面积交付用户。

(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，重复出现同类设计、制造差错造成重大影响的情况。

2. 在 12 个日历月内，委任代表、设计保证系统授权人员等未按照经批准的授权审定范围和限制，重复出现违规从事民用航空器及其零部件设计审定工作。

**第十条** 民航生产经营单位安全管理工作存在下列情形，应判定为重大安全隐患：

1. 未依法设置安全管理部门或者配备专/兼职安全管理人员。

注 8：大型飞机公共航空运输承运人、小型商业运输运营人、运输机场或者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 9：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，未配备专职或者兼职安全管理人员的，判定为重大安全隐患。

2. 未建立全员安全生产责任制。

注 10：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、分管生产运行或者其他业务负责人、安全管理部门或者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者部门而未规定相应安全责任的，不判定为重大安全隐患。

注 11：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。

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。

注 12：对于在民航企业安全保障财务考核中被评定“不合格”，或者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。

4. 未建立安全管理体系，或者未建立安全风险分级管控和隐患排查治理双重预防机制。

注 13：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 14：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风险分级管控和隐患排查治理双重预防机制的，判定为重大安全隐患。

5. 未对承包单位、承租单位或者外委单位的安全生产工作统一协调、管理和定期安全检查。

注 15：民航生产经营单位将生产经营项目、场所、设备发包、出租或者外委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 16：民航生产经营项目、场所发包或者出租给其他境内单位的，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，或者未在承包合同、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。民航生产经营项目、场所发包或者出租给其他境外单位的，以当地法律法规以及上级行业监管部门要求为准。

注 17：民航生产经营项目、场所发包或者出租给其他单位的，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，免除或者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 18：民航生产经营项目、场所发包或者出租给其他单位的，民航生产经营单位未按照安全生产规章制度或者协议、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。

6. 未制定本单位的民用航空器事故应急救援预案或者未正确实施预案造成严重后果。

7. 未取得安全生产相关证照或者超许可范围开展民航生产经营活动。

注 19：未取得经营许可、运行规范、航空人员执照或者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。

8. 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。

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，或者篡改、隐瞒、销毁其相关数据、信息。

注 20：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、飞行记录本、发动机履历本、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。

10. 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 21：对于严重征候或者其他典型事件，可由负责调查的管理局参照本条款，根据调查认定的类似违规行为严重性来判定。

**第十一条** 第四条至第十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。

**第十二条** 本标准自下发之日起施行，《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。



---

抄送：西藏区局、各监管局，民航局机关各部门，各协会团体及基金会。  
各地区空管局及空管分局（站）。

---

民航局综合司

2025年9月23日印发

---