



管 理 文 件

中国民用航空局航空安全办公室

编 号：MD-396-03

下发日期：2025 年 3 月 4 日

运输航空公司一般事件判定指南 (试行)

运输航空公司一般事件判定指南（试行）

1. 适用范围

本指南适用于运输航空公司的运输航空一般事件（以下简称运输航空公司一般事件）的确定。对于暂未列入《事件样例》的运输航空公司一般事件，按照非紧急事件报告。

2. 术语定义

下列术语和定义适用于本指南。

2.1 运输航空公司一般事件

在民用航空器运行阶段或机场活动区内，由于运输航空公司管理或人为责任原因导致的可能影响航空安全，但其性质和程度未构成民用航空器征候的事件。根据事件的性质及其对安全的影响程度，运输航空公司一般事件由高到低分为一类事件和二类事件两个等级。

在确定事件等级时，对于一起事件同时符合不同等级条款的情况，按照从严、就高的原则进行判定。

2.2 运行阶段

从任何人登上航空器准备飞行起至飞行结束这类人员离开航空器为止的过程。

2.3 机场活动区

机场内用于航空器起飞、着陆以及与此有关的地面活动区

域，包括跑道、滑行道、机坪等。

2.4 飞行时间

航空器为准备起飞而依靠自身动力开始移动时起，至飞行结束停止移动为止的时间。

2.5 飞行中

自飞机为起飞而增加发动机功率达到起飞功率时起，至着陆滑跑减速至机型手册或本单位规定的最大直线滑行速度（二者取较大值）为止的过程。

2.6 轻微伤

各种致伤因素所致的原发性损伤，造成组织器官结构轻微损害或者轻微功能障碍。

2.7 轻伤

使人肢体或者容貌损害，听觉、视觉或者其他器官功能部分障碍或者其他对于人身健康有中度伤害的损伤，包括轻伤一级和轻伤二级。

轻微伤和轻伤的判定以最高人民法院、最高人民检察院、公安部、司法部颁发的《人体损伤程度鉴定标准》为准。

2.8 航空器损伤

航空器（包括其部件和子系统）由于人为操纵或外部因素所导致的、且需要修复或修理的系统安全性或物理完整性缺陷。例如裂纹、断裂、变形、凹坑、刮痕、缺口、脱胶、分层、烧蚀、零部件缺失以及系统全部或部分失效等形式。

2.9 航空器修复费用

航空器的修复费用，包括器材费、工时费、运输费。

2.10 影响航空器安全运行

影响航空器安全运行的情况包括但不限于导致：航空器滑出后滑回、中断起飞、采取避让措施、空中等待、在最近合适机场着陆、改变进近方式、需转频联系、中止进近、复飞、返航、备降、跑道侵入、占用跑道/滑行道、实施跑道检查、需机场启动应急救援响应程序、紧急制动、航空器损伤等。

2.11 C 类跑道侵入

有充足的时间和（或）距离采取措施避免碰撞发生的跑道侵入。

2.12 D 类跑道侵入

符合跑道侵入的定义但不会立即产生安全后果的跑道侵入。

3. 一类事件

3.1 未按规定操作/处置导致飞行时间内人员轻微伤或运行阶段飞行时间外人员轻伤。

3.2 * 未按规定完成航空器除/防冰作业，航空器滑出（滑至指定区域完成除/防冰作业除外）。

3.3 未取下操纵面夹板、挂钩、空速管套、静压孔塞，航空器滑出。

3.4 飞行时间内，航空器偏出跑道、滑行道（飞行中除外）。

3.5 C 类跑道侵入。

3.6 未得到管制许可起飞或着陆。

3.7 V1 后中断起飞。

3.8 起飞、着陆或复飞过程中尾橇触地。

3.9 未取下起落架安全销，航空器起飞。

3.10 不符合放行条件放行，航空器起飞。

3.11 飞行中，出现座舱高度警告（假警告除外）。

3.12 飞错指令高度偏差 500 英尺（含）以上。

3.13 区域范围内，陆空通信双向联系中断 20 分钟（含）以上；飞行中，进近或塔台范围内陆空通信双向联系中断 6 分钟（含）以上。

3.14 飞错或偏离进离场航线/程序、进近程序、复飞程序，偏差 5 公里或 2 倍 RNP 值以上。

注：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。

3.15 偏离指定航线（迹）或航路中心线超过 20 公里。

注：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。

3.16 触发失速警告或抖杆，持续 2 秒（含）—3 秒（假信号除外）。

3.17 触发 PULL UP、TERRAIN、TOO LOW TERRAIN、TOO LOW GEAR、TOO LOW FLAPS 等警告（假警告除外），或可控飞行撞地危险指数介于 70（含）至 75 之间。

注：危险指数计算方法见《民用航空器征候等级划分办法》附录 B。

3.18 低于安全高度，如最低超障高度（高）、最低安全高度（高）等，不满足越障裕度的要求。

3.19 人为原因导致需在最近合适机场着陆的情况。

3.20 超过飞机飞行手册（AFM）/飞行机组操作手册（FCOM）/飞机维护手册（AMM）中发动机限制数据（上述手册中最严标准），导致发动机损伤。

3.21 航空器起落架及起落架舱、发动机、油箱、飞行操纵系统携带其他物体起飞，影响系统正常工作。

3.22 飞行中，航空器零部件脱落，导致航空器损伤程度低于放行标准。

3.23 * 在滑行道，或未指定、关闭、占用的跑道上，仪表进近进入最后进近航段且下降至机场标高 1500 英尺（含）以下，目视进近下降至机场标高 660 英尺（含）以下。

3.24 * 航空器落地剩余可用燃油低于机型标准 40 分钟的油量（按公司运行手册中公布的最后储备油量计算）。

3.25 载运的危险品因泄漏、位移等情况导致航空器损伤或人员轻微伤。

3.26 载运的物品在机位安全线或等效安全区内机舱外起火或冒烟。

3.27 违规操作/处置导致在运行阶段或机场活动区内，航空

器损伤，航空器修复费用 10 万元（含）以上。

3.28 在机场活动区内，航空器移动过程中发生刮碰。

3.29 类似上述条款的其他事件。

4. 二类事件

4.1 违规操作/处置导致在机场活动区内，飞行时间外人员轻微伤。

4.2 * 航空器发动机、起落架、液压、燃油、飞行操纵等重要系统维修过程中漏检、漏装或错装部件，航空器滑出。

4.3 未取下起落架安全销（含前轮转弯销），航空器滑出。

4.4 * 未按规定使用前轮转弯销或设置旁通装置，推出/牵引航空器。

4.5 推出/牵引过程中，航空器偏出跑道、滑行道。

4.6 D 类跑道侵入。

4.7 未正确执行放行工作，如未按规定签署飞行记录本等，航空器起飞。

4.8 未携带飞行记录本、技术记录本、客舱记录本或等效电子记录，航空器起飞。

4.9 未携带有效的航空器适航证、国籍登记证、电台执照，航空器起飞。

4.10 未携带必需的机组成员有效证件，航空器起飞。

4.11 载重平衡舱单制作过程中，使用错误的基础数据或计算/输入与实际不符，航空器起飞。

4.12 由于乘员、行李、邮件、货物、压舱物等的重量、装载舱位与固定等原因，导致超过最后一分钟修正限值，航空器起飞。

4.13 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。

4.14 区域范围内，陆空通信双向联系中断 10 分钟（含）以上；飞行中，进近或塔台范围内陆空通信双向联系中断 3 分钟（含）以上。

4.15 * 飞错或偏离进离场航线/程序、进近程序、复飞程序，偏差 3 公里以上。

注：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。

4.16 偏离指定航线（迹）或航路中心线超过 15 公里。

注：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。

4.17 人为原因导致的航空器返航或备降。

4.18 机组操作不当导致航空器超过机型规定 $VMO+20$ 节（含）/ $MMO+0.05$ 马赫（含）以上，且伴随相应的超速警告，持续 3 秒（含）以上。

4.19 机组操作不当导致航空器超过机型规定襟/缝翼或起落架限制速度 10 节（含）以上，且伴随相应的超速警告，持续 3

秒（含）以上。

4.20 机组操作不当导致航空器超出机型襟/缝翼限制高度（QNE）500 英尺（含）以上。

4.21 机组操作不当导致航空器俯仰角超过+25 度或-10 度、坡度超过 45 度，持续 3 秒（含）以上（风切变、EGPWS 等改出动作除外）。

4.22 机组操作不当导致航空器超过最大空中垂直过载。

4.23 航空器实际无燃油重量超过限制起飞，航空器超过最大允许着陆重量着陆。（公司手册允许的特殊情况除外）

4.24 * 航空器滑行路线错误或滑入不满足机型要求的停机位，需要使用飞机牵引设备。

4.25 * 航空器滑入机位停机时，滑过机型标示停止线 2 米（含）或偏离中心滑行线 2 米（含）以上。

4.26 航空器发生非正常位移 2 米（含）以上。

4.27 航空器动力装置所产生气流导致航空器损伤、地面设施设备损伤或人员轻微伤。

4.28 违规操作导致在运行阶段或机场活动区内，机上滑梯包掉落、滑梯/救生筏充气展开。

4.29 * 运行阶段，发动机、APU、货舱灭火瓶释放，超过 50% 的客舱氧气面罩脱落。

4.30 航空器加注不合格或错误型号的燃油、液压油、滑油或其他必要的液体，影响航空器安全运行。

4.31 设施设备、车辆、人员或其他物体与静止状态的航空器碰撞，航空器仅使用打磨、填充、粘贴金属胶带、补漆、冲洗、安装临时紧固件修理后或拆除后符合放行标准。

4.32 载运的物品因泄漏、位移等情况导致航空器损伤或人员轻微伤。

4.33 载运的活体动物发生逃逸，影响航空器安全运行。

4.34 车辆、人员与航空器抢行或擅自进入滑行道，导致航空器紧急制动。

4.35 类似上述条款的其他事件。

一类事件和二类事件中，带*的条款为暂未列入《事件样例》的事件。

5. 附则

5.1 本指南由民航局航空安全办公室负责解释。

5.2 本指南自 2025 年 4 月 1 日起施行。