

民用无人驾驶航空器事件信息管理办法 (征求意见稿)

第一章 总 则

【目的和依据】第一条 为规范民用无人驾驶航空器事件信息收集、分析和应用，实现安全信息共享，及时发现安全隐患，控制运行风险，预防民用无人驾驶航空器事故，根据《民用航空安全信息管理规定》《民用无人驾驶航空器运行安全管理规则》，制定本办法。

【适用范围】第二条 本办法适用于中国民用航空局（以下简称民航局）、中国民用航空地区管理局（以下简称地区管理局）、中国民用航空安全监督管理局/安全运行监督办公室（以下统称监管局）、在中华人民共和国境内注册的民用航空企事业单位及其从业人员的民用无人驾驶航空器事件信息管理。

【重要术语】第三条 本办法所称民用无人驾驶航空器运营合格证持有人，是指按照《民用无人驾驶航空器运行安全管理规则》取得民用无人驾驶航空器运营合格证和相应运营规范的运行人，包含实施特定类和审定类运行的民用无人驾驶航空器运营合格证持有人（以下简称特定类和审定类合格证持有人），以及使用中型和大型民用无人驾驶航空器实

施开放类运行的民用无人驾驶航空器运营合格证持有人（以下简称开放类合格证持有人）。

【重要术语】第四条 本办法所称民用无人驾驶航空器事件（以下简称事件），是指对于民用无人驾驶航空器运营合格证持有人的中型和大型民用无人驾驶航空器而言，从航空器为飞行目的准备移动直至飞行结束停止移动且主要推进系统停车的时间内，或者在机场活动区发生的航空器损伤、人员伤亡或其他影响安全的情况。

按照事件等级划分，包括民用无人驾驶航空器事故和民用无人驾驶航空器一般事件；按照事件报告划分，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。

【局方职责】第五条 民航局民用航空安全信息主管部门负责统一监督管理全国民用无人驾驶航空器事件信息工作，负责组织建立用于民用无人驾驶航空器事件信息收集、分析和发布的中国民用航空安全信息系统（safety.caac.gov.cn）。

地区管理局、监管局的民用航空安全信息主管部门负责监督管理本辖区民用无人驾驶航空器事件信息工作。

【持有人职责】第六条 特定类和审定类合格证持有人、大型无人驾驶航空器 10 架（含）以上的开放类合格证持有人、中型和大型无人驾驶航空器 50 架（含）以上的开放类

合格证持有人应当制定事件信息管理程序，指定满足下列条件的人员负责事件信息管理，并按要求报送事件信息。其他中型和大型无人驾驶航空器开放类合格证持有人应当采取等效措施，确保按要求报送事件信息。

（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。

【强制报告】第七条 事发相关单位和人员应当按照规定如实报告事件信息，不得瞒报、谎报或者迟报。

【自愿报告】第八条 民航局鼓励个人积极报告可能影响民用无人驾驶航空器安全运行的隐患和缺陷，任何人可通过中国航空安全自愿报告系统（SCASS）提交报告，报告途径包括网上填报（scass.airsafety.cn）、微信公众号（中国航空安全自愿报告系统）、电子邮件（scass@cauc.edu.cn）。

第二章 事件信息报告

【紧急事件样例】第九条 民用无人驾驶航空器紧急事件包括：

（一）中型和大型民用无人驾驶航空器与有人驾驶航空器相撞；

（二）运输类和正常类民用无人驾驶航空器以及 2250 公斤（最大审定起飞重量，下同）以上民用无人驾驶航空器

空中相撞、坠毁或迫降；

（三）运输类和正常类民用无人驾驶航空器以及 2250 公斤以上民用无人驾驶航空器空中失控；

（四）运输类和正常类民用无人驾驶航空器空中刮碰障碍物（含升空物体）或起落架机轮之外的任何部位触地；

（五）运输类民用无人驾驶航空器冲/偏出跑道、滑行道或跑道外接地；

（六）运输类民用无人驾驶航空器在滑行道，或未指定、关闭、占用的跑道上，起飞、中断起飞、着陆或从机场标高 300m 以下复飞；

（七）运输类和正常类民用无人驾驶航空器起火；

（八）运输类和正常类民用无人驾驶航空器推进系统失效或失去电源；

（九）运输类和正常类民用无人驾驶航空器失去指挥控制链路超过 30 秒（含）；

（十）运输类和正常类民用无人驾驶航空器以及 2250 公斤以上民用无人驾驶航空器误入禁区、危险区、限制区、炮射区，误入或误出国境；

（十一）运输类和正常类民用无人驾驶航空器需要紧急撤离；

（十二）因民用无人驾驶航空器原因需启动紧急出动等级的应急救援响应；

(十三) 运输类和正常类民用无人驾驶航空器以及 2250 公斤以上民用无人驾驶航空器与设施设备、车辆、人员或其他地面障碍物等碰撞，导致航空器受损；

(十四) 中型和大型民用无人驾驶航空器导致人员死亡、重伤，或运输类和正常类民用无人驾驶航空器以及 2250 公斤以上民用无人驾驶航空器运行、维修或保障过程中，导致人员轻伤。

【非紧急事件样例】第十条 民用无人驾驶航空器非紧急事件分为航空器运行与维修类、机场运行类和空管保障类事件，包括：

(一) 航空器运行与维修类

1. 中型和 2250 公斤以下大型民用无人驾驶航空器坠毁；
2. 在有管制服务的起降场地运行时，运输类和正常类民用无人驾驶航空器以及 2250 公斤以上民用无人驾驶航空器未得到管制许可推出、起动、滑行、起飞或着陆；
3. 涉及运输类和正常类民用无人驾驶航空器以及 2250 公斤以上民用无人驾驶航空器的跑道侵入；
4. 2250 公斤以上无人驾驶航空器空中刮碰障碍物（含升空物体）或起落架机轮之外的任何部位触地；
5. 2250 公斤以上民用无人驾驶航空器起火；
6. 正常类民用无人驾驶航空器和 2250 公斤以上民用无人驾驶航空器冲/偏出跑道、滑行道或跑道外接地；

7. 正常类民用无人驾驶航空器和 2250 公斤以上民用无人驾驶航空器在滑行道，或未指定、关闭、占用的跑道上，起飞、着陆；

8. 运输类和正常类民用无人驾驶航空器以及 2250 公斤以上民用无人驾驶航空器的操控员因受伤、患病、疲劳、酒精、食物中毒或药物的影响而无法履行其职责；

9. 中型和大型民用无人驾驶航空器推进系统失效或失去电源；

10. 中型和大型民用无人驾驶航空器指挥控制链路失效超过 2 分钟（含）；

11. 中型和 2250 公斤以下大型民用无人驾驶航空器误入禁区、危险区、限制区、炮射区，误入或误出国境；

12. 中型和大型民用无人驾驶航空器导致有人驾驶航空器空中避让的情况；

13. 运输类和正常类民用无人驾驶航空器以及 2250 公斤以上民用无人驾驶航空器低于安全高度，需立即采取措施；

14. 运输类和正常类民用无人驾驶航空器以及 2250 公斤以上民用无人驾驶航空器与设施设备、车辆、人员或其他地面障碍物等碰撞；

15. 运输类和正常类民用无人驾驶航空器以及 2250 公斤以上民用无人驾驶航空器受损的其他情况；

16. 中型和 2250 公斤以下大型民用无人驾驶航空器损

毁的其他情况；

17. 中型和 2250 公斤以下大型民用无人驾驶航空器运行、维修过程导致人员轻伤。

（二）机场运行类

1. 涉及运输类和正常类民用无人驾驶航空器以及 2250 公斤以上民用无人驾驶航空器的跑道侵入；

2. 2250 公斤以上无人驾驶航空器空中刮碰障碍物（含升空物体）或起落架机轮之外的任何部位触地；

3. 2250 公斤以上民用无人驾驶航空器起火；

4. 正常类民用无人驾驶航空器以及 2250 公斤以上民用无人驾驶航空器冲/偏出跑道、滑行道或跑道外接地；

5. 正常类民用无人驾驶航空器和 2250 公斤以上民用无人驾驶航空器在滑行道，或未指定、关闭、占用的跑道上，起飞、着陆；

6. 因民用无人驾驶航空器原因需机场启动集结待命级别的应急救援响应；

7. 运输类和正常类民用无人驾驶航空器以及 2250 公斤以上民用无人驾驶航空器与设施设备、车辆、人员或其他地面障碍物等碰撞。

（三）空管保障类

1. 在有管制服务的起降场地运行时，运输类和正常类民用无人驾驶航空器以及 2250 公斤以上民用无人驾驶航空器

未得到管制许可推出、起动、滑行、起飞或着陆；

2. 涉及运输类和正常类民用无人驾驶航空器以及 2250 公斤以上民用无人驾驶航空器的跑道侵入；

3. 2250 公斤以上无人驾驶航空器空中刮碰障碍物（含升空物体）或起落架机轮之外的任何部位触地；

4. 2250 公斤以上民用无人驾驶航空器起火；

5. 正常类民用无人驾驶航空器以及 2250 公斤以上民用无人驾驶航空器冲/偏出跑道、滑行道或跑道外接地；

6. 正常类民用无人驾驶航空器和 2250 公斤以上民用无人驾驶航空器在滑行道，或未指定、关闭、占用的跑道上，起飞、着陆；

7. 中型和 2250 公斤以下大型民用无人驾驶航空器误入禁区、危险区、限制区、炮射区，误入或误出国境；

8. 中型和大型民用无人驾驶航空器导致有人驾驶航空器空中避让的情况；

9. 运输类和正常类民用无人驾驶航空器以及 2250 公斤以上民用无人驾驶航空器低于安全高度，需立即采取措施。

【事件判断】第十一条 民用无人驾驶航空器事件发生后，事发相关单位应当先按照本办法第九条判断是否属于紧急事件，再按照本办法第十条判断是否属于非紧急事件。

对于本办法第九条和第十条中涉及的航空器损伤和人员受伤类事件，若损伤和受伤程度暂时无法界定，先按较严

重程度的要求报告。例如，暂时无法界定是否构成航空器受损的，先接受损的要求报告；暂时无法界定是否构成轻伤或重伤的，先分别按轻伤或重伤的要求报告。待确定程度后，在续报中予以明确。

【紧急事件报告】第十二条 紧急事件按照以下规定报告：

（一）紧急事件发生后，事发相关单位应当立即通过电话向事发地监管局报告事件信息；监管局在收到报告事件信息后，应当立即报告所属地区管理局；地区管理局在收到事件信息后，应当立即报告民航局民用航空安全信息主管部门。

（二）紧急事件发生后，事发相关单位应当在事件发生后 12 小时内（事件发生在我国境内）或 24 小时内（事件发生在我国境外），使用中国民用航空安全信息系统（safety.caac.gov.cn）按规范如实填报民用航空安全信息报告表，主报事发地监管局，抄报事发地地区管理局、所属地监管局及地区管理局。

（三）当空管单位为事发相关单位时，事发地/所属地监管局和地区管理局为空管单位所在地的监管局和地区管理局。

【非紧急事件报告】第十三条 非紧急事件按照以下规定报告：

（一）非紧急事件发生后，事发相关单位应当根据本单

位的业务范围，参照本办法第十条非紧急事件样例中的分类（航空器运行与维修、机场运行和空管保障），确定本单位是否需要填报“民用航空安全信息报告表”。例如，民用无人驾驶航空器运营合格证持有人参照“航空器运行与维修”类。如果确定需要填报，事发相关单位应当在事件发生后 48 小时内，使用中国民用航空安全信息系统(safety.caac.gov.cn)按规范如实填报民用航空安全信息报告表，主报事发地监管局，抄报事发地地区管理局、所属地监管局及地区管理局。

（二）当空管单位为事发相关单位时，事发地/所属地监管局和地区管理局为空管单位所在地的监管局和地区管理局。

【续报和终报】第十四条 对已上报的事件，事发相关单位获得新的信息时，应当及时补充填报民用航空安全信息报告表，并配合民航行政机构对事件信息的调查核实。当事件初步定性为一般事件，事发相关单位应当在事件发生后 10 日内上报事件的最终调查信息。在规定期限内不能完成初步定性或不能按规定时限提交最终调查信息，负责调查的单位应当向民航局民用航空安全信息主管部门申请延期报告，并按要求尽快上报事件的最终调查信息，申请结束此次事件报告。

【资料保护】第十五条 各企事业单位和个人应当妥善保护与民用无人驾驶航空器事件有关的所有文本、影音、数

据及其他资料。

第三章 事件信息分析与应用

【信息披露】第十六条 企事业单位及其从业人员不得违反民用航空安全信息发布制度，擅自披露或者公开民用无人驾驶航空器事件信息。

【局方分析】第十七条 民航局通过分析民用无人驾驶航空器事件信息，评估民用无人驾驶航空器总体安全状况，必要时提出针对性管理要求，作出工作部署。地区管理局和监管局通过分析民用无人驾驶航空器事件信息，评估辖区民用无人驾驶航空器总体安全状况，明确阶段性安全监管重点。

【持有人分析】第十八条 民用无人驾驶航空器运营合格证持有人应当定期分析本单位安全信息，评估本单位民用无人驾驶航空器安全状况和趋势，及时制定改进措施。

【发布要求】第十九条 民用无人驾驶航空器事件信息的发布应当以不影响信息报告的积极性为原则，并遵守国家和民航局的有关规定。

【预警警示】第二十条 民航行政机构和民用无人驾驶航空器运营合格证持有人应当根据安全信息分析情况，开展民用无人驾驶航空器有关的安全警示、预警工作。

第四章 附则

【相关定义】第二十一条 本办法涉及相关定义如下：

（一）本办法所称民用无人驾驶航空器事故，是指造成人员死亡和重伤、运输类和正常类无人驾驶航空器以及 2250 公斤以上无人驾驶航空器损毁无法修复或失踪的民用无人驾驶航空器事件。

（二）本办法所称民用无人驾驶航空器一般事件，是指除民用无人驾驶航空器事故以外的民用无人驾驶航空器事件。

（三）本办法所称民用无人驾驶航空器受损，是指民用无人驾驶航空器修复费用超过同类或同类可比新民用无人驾驶航空器价值 10%（含）的情况。

（四）本办法所称人员受伤，是指人员死亡、重伤和轻伤，人员受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。

（五）本办法所称运输类民用无人驾驶航空器，是指最大审定起飞重量为 5700 公斤（固定翼）或者 3180 公斤（旋翼类）以上，或者载客 19 人以上，可用于载人飞行、进行融合飞行或者在人口密集区域上方飞行的无人驾驶航空器系统。

（六）本办法所称正常类民用无人驾驶航空器，是指除运输类民用无人驾驶航空器系统外，最大审定起飞重量为 25 公斤及以上，可用于载人飞行、进行融合飞行或者在人口密集区域上方飞行的无人驾驶航空器系统。

（七）本办法所称民航行政机构，是指民航局、地区管理局以及监管局。

【解释权】第二十二條 本办法由民航局负责解释。

【施行日期】第二十三條 本办法自 2025 年**月**日起施行。