



# D1-3 安全及维修作风培训

## 修订批准页:

| 版次 | 修订时间       | 编写/改版 | 修订说明 | 审核/日期              | 审批/日期             |
|----|------------|-------|------|--------------------|-------------------|
| R0 | 2021.02.22 | 杜泽旭   | 新编课件 | 谈海军<br>/2021.02.26 | 张玉<br>/2021.02.26 |
|    |            |       |      |                    |                   |
|    |            |       |      |                    |                   |
|    |            |       |      |                    |                   |
|    |            |       |      |                    |                   |

# 目的与要求:

|           |  |
|-----------|--|
| <b>目的</b> | 通过本次课程的学习，让学员了解到民航安全管理的理念，维修作风在工作中的重要性，人员诚信是维修人员从事机务工作的基本要求和准则。  |
| <b>要求</b> | <ol style="list-style-type: none"><li>1. 了解安全管理、安全文化的理念。</li><li>2. 维修作风的内涵和要求。</li><li>3. 人员诚信的要求和管理。</li></ol> |

# 课程安排:

| 序号 | 内容   | 等级 | 课时 |
|----|------|----|----|
| 1  | 安全文化 | 1  | 2H |
| 2  | 维修作风 | 1  |    |
| 3  | 诚信管理 | 1  |    |
| 4  |      |    |    |
| 5  |      |    |    |

# 目录

1

安全文化

1

2

维修作风

3

诚信管理





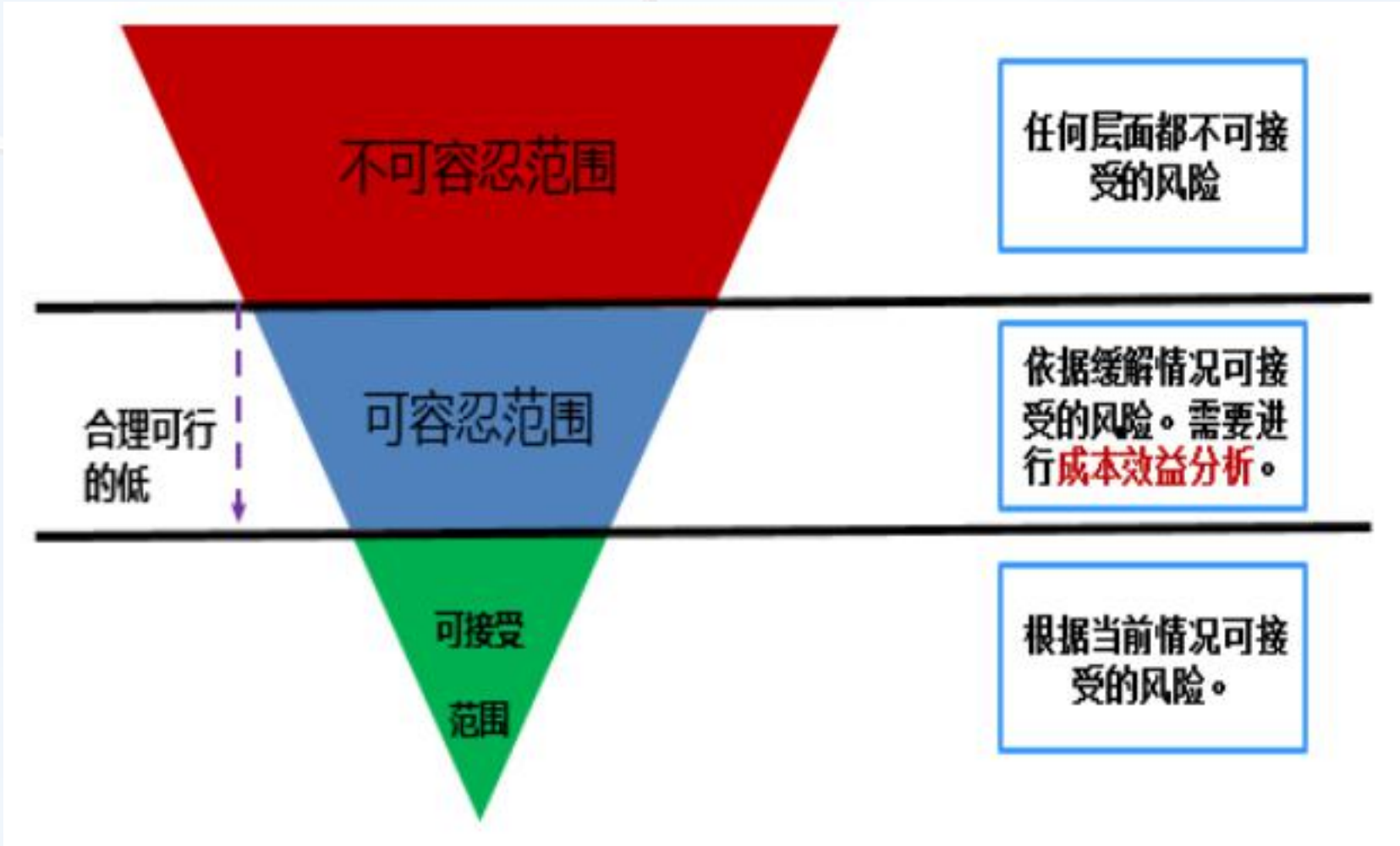
# 1、安全文化

## 1.1 相关定义

**安全**：是指客观事物的**危险程度能够为人们普遍接受**的状态。（免遭不可接受危险的伤害）

**安全**：是一种状态，即通过持续的**危险识别和风险管理**过程，将人员伤害或财产损失的风险降低至，并且保持在**可接受的水平**或以下。（ICAO定义）

# 1.1 相关定义



## 1.1 相关定义

**危险**：是指可能导致人员受伤、设备或者结构物被毁、材料损失，或者使执行一项指定功能的能力降低的一种情况或者一物体。（**危险源**）

**危险**单独或本身并不是“坏事”，它只有在特定的环境下才会变成一种危险，如火。



## 1.1 相关定义

风险：以可预见的最坏情况为基准，对一种**危险后果**从预测的**概率和严重性**角度进行评估。

风险是发生危险后果的可能性和严重性的综合描述

**风险的度量**：危险后果的严重性和可能性

$R = \text{严重性} \times \text{可能性}$

## 1.1 相关定义

事故：是人在为实现某种意图而进行的活动过程中，突然发生的、违反人的意志的，迫使活动暂时或永久停止的事件。



## 1.2 安全管理简介

国际民航组织所倡导的一种看法是：安全并不是航空组织的第一优先事项。更确切地讲，安全管理只不过是使航空组织通过提供其服务完成其商业目标的另一组织过程。因此，安全管理只不过是另一种必须在同一级进行考虑，且与其他核心业务功能具有同等重要性的核心业务功能，并且安全管理通过专门的管理体系来进行。

## 1.2 安全管理简介

全面理解“安全第一”

“安全第一”

**民航不能发生事故!**

“安全”也是效益

民航事故的特点

社会反响大

国际影响大

直接损失大

间接损失大

## 1.2 安全管理简介



## 1.3 安全管理体系简介

### 安全管理体系（Safety Management System, SMS）

**定义：**通过对危险进行有效的管理来保证航空安全运行的主动措施。/是国际民航组织（ICAO）所倡导的管理安全的一种非常有效的方法。

## 1.3 安全管理体系简介

### 特征

#### 系统性

- ✓ **SMS**强调的是持续安全管理
- ✓ **SMS**用于整个系统中，而不是其中的一部分

#### 主动性

- ✓ **SMS**强调在事故发生之前就采取危险识别和风险控制及缓解措施
- ✓ 要对系统进行持续的监控，才能在事故发生之前识别出危险

#### 明确性

- ✓ **SMS**中所有活动都是有文件佐证的、可见的
- ✓ **SMS**中的文件可供任何人查阅

## 1.3 安全管理体系简介

### SMS内涵

- (1) 从单一要素改进到系统全面完善
- (2) 从事后管理到事前管理
- (3) 从符合规章到风险防范
- (4) 从符合性监督到管理体系审核
- (5) 从运动式管理到常态化管理
- (6) 从技术规范化管理到管理规范化管理
- (7) 从少数人的安全责任到全员的安全责任
- (8) 从阶段性管理到持续性改进
- (9) 从开放式管理到闭环式管理
- (10) 从规章制度执行到安全文化引领



## 1.4 三个敬畏

### ➤ 敬畏生命：

- 体现了民航行业的价值追求，是党的根本宗旨和民航行业内在要求的高度统一。
- 是对生命价值的感悟，一次违章的操作导致的事故后果，可能是几十上百个活生生的生命。

## 1.4 三个敬畏

### ➤ 敬畏规章

- 民航规章体现了民航行业的运行规律，是安全理论与实践经验的高度统一。
- 安全规章是一次又一次血的教训基础上总结出来的经验结晶。

## 1.4 三个敬畏

### ➤ 敬畏职责

- 体现了民航人的职业操守，是岗位责任和专业能力的高度统一。



## 2、维修作风

## 2.1 概述

- 民航不同的发展阶段，维修作风的内涵也不尽相同。历史上，中国民航从维修老旧飞机开始，以当时的工作条件和技术手段，主要是靠“**吃苦耐劳、善于专研**”的优秀维修作风，保障民航机队能飞起来；随着中国民航进入快速发展阶段，工作条件和技术手段有所改善，并初步建立了规章管理制度，保障安全的维修行业的唯一核心任务，维修作风也随之转为以“**严谨务实、遵章守纪**”为内涵；当前中国民航运输量和安全水平都进入世界前列，更是以全面推进高质量发展为目标，维修作风则需进一步转为以“**严谨、专业、诚信**”为内涵。

## 2.2 维修作风的重要性

- 航空维修工作特点，作为一个高风险、高责任的技能密集型行业，维修工作点多面广、工艺复杂，技术标准要求高，工作的环境复杂、条件艰苦。经常因为人员的疏忽、检查不仔细、不到位，复查的漏洞或者是没有复查工作等，造成人为差错，甚至发生航空事故。
- **飞机维修工作的性质决定了维修人员维修作风的重要性。**作为机务人员，应具备良好的素质，要有严谨的工作态度与高度的责任心，在工作中做到严谨、专业、诚信。始终忠于职守，严格执行规章程序，保证维修质量，严把放行关口，确保飞行安全。

## 2.2 维修作风的重要性

- 许多民航企事业单位针对作风建设也总结出了很多建设性的经验，比如说“机务维修 28 个字作风”、“机务作风 32 字”等等，这些都是加强机务作风建设的具体体现。从这些具体经验措施上来看，其中最核心最关键的就是：**严谨、专业、诚信**，严谨是保障，专业是基础，诚信是底线态度。

## 2.3 维修作风之严谨、专业、诚信

### 1. 维修作风-严谨

- 严谨，表明一个人做事认真，踏实、细致、周全、有责任心、严格按照程序规章办事。严谨的基本特征：**精**：精益求精，追求做好；**准**：准确的信息与决策；**细**：工作细化，管理细化，执行细化。严谨做人的内涵：是指以严肃谨慎，细致周到，一丝不苟的态度做人，暗含细致、细心、小心翼翼、准确、精益求精等。坚持严谨做人可形成的内化能力：严谨的思维能力，具有严谨思维的人通常具有全局、系统的眼光和战略思维；严谨的行动能力，同样的一件事情来同的人做，往往会产生不同的结果。
- 严谨**做人**的体现：工作习惯要严谨，日常生活态度严谨，治学、工作态度严谨，严格遵守规章制度，思维逻辑严谨周密，礼仪体现严谨。严谨**做事**：关注细节：对细节一丝不苟，严肃认真；学会筹划，周密部署，有程序有章法，一步一个脚印，善始善终志把工作推向前。严谨是一种态度、一种品质、一种能力。

## 2.3 维修作风之严谨、专业和诚信

### 2. 维修作风--专业

- 专业是指专门**从事某种学业或职业、专门的学问**，是指一种物质或某种作业的作用范围。
- 飞机技术含量越来越高，要求维修作风要更专业。**专业是飞机维修业的基础**，飞机维修人员必须在此基础上，提倡好学上进，钻研业务技术；不断追求飞机维修理论上的精益求精，学懂弄通，又要不断总结实践经验，追求精益求精。作为机务人员，热爱机务工作，忠诚机务事业，发扬工匠精神，干一行，爱一行，钻一行。任何工作都要有专业精神，在专业的基础之上要懂得知胜之道，即形成预测性思维艺术，预测是人们对所研究客观事物未来发展变化的推断测定。专业不精表现为工作时人员资质准备不到位、不符合，专业不匹配，就会盲目施工。

## 2.3 维修作风之严谨、专业和诚信

### 3. 维修作风--诚信

- 诚信就是要诚实守信，重规则，守契约，言必信，行必果，是指以真诚之心，行信义之事。诚：真实、诚恳；信：信任、诚实，不欺骗，证据。诚信的基本内涵是诚实无欺，信守诺言，言行相符，表里如一，立身处世，当以诚信为本。
- 诚信是指树立唯物史观，诚心诚意对待工作，对待同事。培植诚信文化，提倡坦诚、坦白、坦率的做人态度，珍惜个人信用，对上级、同级和下级诚实，诚实报告工作每一程序和后果，绝不谎报情况，绝不隐瞒差错。
- **诚信行业的基础，尤其是在民航维修行业**，从业人员诚信与否，直接关乎航空安全。机务维修工作者，要加强学习，提升自己的道德修养，**诚信工作，老老实实按照工作单卡进行标准规范施工，工作中遇到问题要及时、如实报告**。如果不加以管控和约束，工作中出现不诚信的行为，将成为航空安全的巨大隐患。

## 2.3 维修作风之严谨、专业和诚信

### 3. 维修作风--诚信

- “红线意识”就是底线态度问题。是一条不可触碰的“红线”，“人无信不立，业无信不兴，国无信则衰”，对触碰诚信“红线”的行为要零容忍，涉及诚信、性质恶劣的无后果违章要严肃处理。在维修工作中，曾出现过不诚信事件，如未实施维修工作即签署记录、非工作者代他人签署维修记录、发生不安全事件后隐瞒不报、破坏现场、伪造相关证据等，必将受到严惩。

## 2.4 维修人员作风建设要求

- 民航机务维修作风建设的总体要求，要狠抓“三基”建设，即抓基层、打基础、苦练基本功。同时，民航局也对机务维修人员的各个方面做出了具体的规定，总结起来就是三个方面的内容：
  - 维修人员基本行为规范
  - 维修人员安全意识要求
  - 维修人员现场工作守则

## 2.5 维修人员基本行为规范



## 2.6 维修人员安全意识要求



## 2.6 维修人员安全意识要求

- **规章意识是底线，是基础**，要严格遵守法律、法规以及公司手册、维修规范要求；抵制违反规章、不按照公司手册程序工作、不适用工作单卡、不执行工卡步骤、不正确使用工具、使用未经批准的航材、耗材的行为。
- **风险意识是手段**，工作前要了解已知风险、主动识别风险、评估未知风险；工作中控制已知风险、规避新增风险；工作后总结新增风险、补充风险措施。

## 2.6 维修人员安全意识要求

- **举手意识是保证**，用于控制异常、困难和隐患。工作中遇到异常要举手、遇到困难要举手、发现隐患要举手。坚决抵制工作任务不清时按经验操作、工作条件不具备时盲目施工、意外损伤零部件后自行处理、施工工卡与实际情况不符时将就应付、发现安全隐患事不关己高高挂起。
- **诚信意识是红线**，牢固树立失信是高压线不可触碰的理念。坚决抵制未做就签、编造或替人代签维修记录、各类申请材料造假、发生不安全事件后隐瞒不报、破坏现场、伪造证据、掩盖成机械故障等行为，任何人不能指使他人从事违反诚信的行为。

## 2.7 维修人员现场工作守则



## 2.7 维修人员现场工作守则

准备到位

资料文件

工具设备

航材耗品

梯架设施

人员资质

现场组织

风险提示

## 2.7 维修人员现场工作守则

施工到位

施工前工作现场和工作条件确认

施工中做好检查、拆装、测量三个环节，做好人员、飞机、设备的安全

该必检的必检，该清洁的清洁，该用工具的用工具

读懂工卡，按标准工艺施工，做好人员、工作区域防护，避免野蛮施工

测量时正确使用量具，做好记录和标识

航线工作中按工卡逐项检查，工具“三清点”，按MEL/CDL处置

## 2.7 维修人员现场工作守则

### 测试到位

人员、设施设备、工卡符合要求

测试前进行周围环境、飞机状态完整检查

依据工卡、程序要求完整实施测试工作

如实记录测试数据

做好结果报告

遇到突发情况，正确处置

## 2.7 维修人员现场工作守则

收尾到位

做好作业区整理清洁

落实工具三清点

关键项目执行互检

确保构型恢复正常

维修记录签署完整

设施设备归还到位

## 2.7 维修人员现场工作守则

交接到位

建立落实交接管控制度

交接信息准确、过程受控

进行结构确认形成闭环

关键步骤不允许交接

易造成遗漏和检查困难的部件，不允许部分安装后交接

## 2.8 红线意识

# 江苏无国界航空技术有限公司文件

航技字（2020）07号

## 关于公司“质量安全和作风纪律红线”的规定

公司各部门：

为避免影响公司和质量安全运行且完全不可接受的行为发生，避免员工未严格遵守公司相关质量安全规定，引发违规违纪行为可能会导致出现工作偏差，工作被动，影响公司形象，甚至出现不安全事件，特制订本公司“质量安全和作风纪律红线”规定。

## 2.8 红线意识

| 质量安全和作风纪律红线清单 |   |   |
|---------------|---|---|
| 红线项目          | 内容  | 处罚标准  |
| 1. 不诚信事件      | <p>出现以下任一行为：</p> <p>(1)伪造培训相关记录；</p> <p>(2)事件调查过程中提供虚假材料、证明、证言等；</p> <p>(3)培训工作中其他不诚信行为，如违章、违反工作程序开展培训工作。</p> | <p>1. 触犯诚信红线行为记录至维修人员个人诚信档案，并上报至民航局维修人员资质系统。</p> <p>2. 取消授权；停职、降职。</p> <p>3. 情节恶劣的，给予解聘处分。</p> <p>4. 学员此次培训不合格。</p> |
| 2. 实施授权范围培训   | 超越授权范围实施培训工作。   | 永久取消教员授权  |

## 2.8 红线意识

|              |  |   |
|--------------|--|---|
| 3. 考试作弊      | 监考官或实作评估员参与考试作弊  | 永久取消授权  |
| 4. 违规饮酒      | 在培训前 8 小时内饮用或使用酒类饮料、毒品、麻醉药物等禁用药物的。（注：酒精浓度检测限制标准为其呼出气体中含酒精浓度 $\geq 0.04$ 克/210 升。）                                    | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 教员取消授权 3-6 个月</li> <li>2. 学员暂停培训进行安全教育</li> </ol> |
| 5. 坠落摔伤不安全事件 | <p>出现以下任一行为：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1)高空坠落；</li> <li>(2)维修梯架上坠落；</li> <li>(2)航空器上坠落。</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 负责培训教员取消授权 3-6 个月</li> <li>2. 学员停止培训</li> </ol>   |

## 2.8 红线意识

|               |   |   |
|---------------|---|---|
| 6. 现场未实施“三清点” | <p>出现以下任一行为：</p> <p>(1)开工前、工作场所转移、工作结束后未在现场执行“三清点”制度；</p> <p>(2)维修工作过程中遗失工具。</p>                | <p>1. 负责培训教员取消授权<br/>1-3个月</p> <p>2. 学员本次培训项目不合格，进行安全教育</p> |
| 7. 未落实“九字方针”  | <p>出现以下任一行为：</p> <p>(1)未携带工作单卡实施维修工作；</p> <p>(2)或未携带手册依据实施维修工作；</p> <p>(3)工作单卡签署未按“九字方针”执行。</p> | <p>3. 负责培训教员取消授权<br/>1-3个月</p> <p>4. 学员本次培训项目不合格，进行安全教育</p> |
| 8. 未佩戴劳保相关用品  | <p>出现以下任一行为：</p> <p>(1)高空作业未采取有效的安全防护措施；</p> <p>(2)场内维修作业未佩戴劳保相关用品。</p>                         | <p>1. 负责培训教员取消授权<br/>1-3个月</p> <p>2. 学员本次培训项目不合格，进行安全教育</p> |



### 3、诚信管理

## 3.1 维修人员不安全事件及工作诚信记录管理规定

### 1. 适用范围

- 适用于在 CCAR-121/135/91 部航空运营人、CCAR-145 部维修单位中从事维修工作的人员；按照 CCAR-43 部从事维修工作的人员；在 CCAR-147 部民用航空器维修培训机构中参加维修培训工作的教学双方人员；在航空器（部件）制造厂中从事维修工作的人员等。还适用于上述人员在从事民用航空器维修工作和 CCAR-66 部维修人员执照申请、CCAR-147 维修培训过程中的不安全事件及工作诚信记录的管理。各机构应对维修人员的不安全事件和工作诚信情况进行记录和管理；局方对较为严重的不安全事件和工作诚信情况进行记录和管理。

# 431 维修人员不安全事件及工作诚信记录管理规定

## 2. 局方的记录要求

- 地区管理局负责对辖区内机构所**报告**的与维修有关的不安全事件或工作诚信记录进行审查与核实、并在系统中完成录入；对其在**日常工作中发现**的与维修有关的不安全事件或工作不诚信行为进行记录。并于工作完成后 10 个工作日内将结果书面通知相关机构，相关机构负责告知人员。
- 民用航空器维修人员执照考试管理中心负责对 CCAR-66 部民用航空器维修人员执照申请人在**考试**、执照基础部分**申请**及执照**续签**过程中的不诚信行为进行记录。并于工作完成后 10 个工作日内将结果书面通知人员。

## 3.1 维修人员不安全事件及工作诚信记录管理规定

### 3. 机构的记录要求

- 机构对**本机构内适用人员**在出现不安全事件及工作不诚信行为后进行**记录**，并对相关记录进行控制和管理，确保记录内容的真实、客观与准确性；记录内容应由该人员所在机构的**维修系统负责人或其授权人员签字确认**。CCAR-121/135/91 部航空运营人、CCAR-145 部国内维修单位对本机构内适用人员在其人员技术档案中对其与维修工作有关的不安全事件及不诚信行为进行记录，**该记录视为人员技术档案的一部分**；CCAR-147 部国内维修培训机构对本机构内适用人员在培训及考试过程中的不诚信行为进行记录，该记录视为**培训教员的档案和学员培训记录的一部分**。

## 3.1 维修人员不安全事件及工作诚信记录管理规定

### 3. 机构的记录要求

- 内容至少包含个人基本信息：姓名，身份证号等；该人员负有责任的不安全事件的时间、地点、涉及人员、事件经过、后果、调查结论等有关信息；该人员在维修工作/维修培训中的不诚信行为有关信息：时间、地点、涉及人员、事件经过、后果、调查结论等。
- 各机构采取纸质/电子介质或其他局方认可的形式进行记录和管理,妥善保存便于局方实施检查；至少保留至该人员离职后**五年**。
- 与维修工作有关的，依据国家关于民航业事故或事故征候的标准认定为“事故”或“事故征候”的不安全事件，各 CCAR-121/135/91 部航空运营人、CCAR-145 部国内维修单位于记录完成后 5 个工作日内向合格证管理局正式报告；上述事件之外的其他不安全事件无需向局方报告。

| 不安全事件                          | 认定标准                          | 事件等级 | 不诚信<br>加权扣分系数 |
|--------------------------------|-------------------------------|------|---------------|
| 主要由维修原因导致的, 认定为“特别重大飞行事故”的事件   | GB 14648-93<br>《民用航空器飞行事故等级》  | A    | 6             |
| 主要由维修原因导致的, 认定为“重大飞行事故”的事件     | GB 14648-93<br>《民用航空器飞行事故等级》  | B    | 6             |
| 主要由维修原因导致的, 认定为“特别重大航空地面事故”的事件 | GB 18432-2001<br>《民用航空地面事故等级》 | C    | 5             |
| 主要由维修原因导致的, 认定为“重大航空地面事故”的事件   | GB 18432-2001<br>《民用航空地面事故等级》 | D    | 5             |
| 主要由维修原因导致的, 认定为“一般飞行事故”的事件     | GB 14648-93<br>《民用航空器飞行事故等级》  | E    | 4             |
| 主要由维修原因导致的, 认定为“一般航空地面事故”的事件   | GB 18432-2001<br>《民用航空地面事故等级》 | F    | 3             |
| 主要由维修原因导致的, 认定为“运输航空严重事故征候”的事件 | MH/T 2001-2013<br>民用航空器事故征候   | G    | 2             |
| 主要由维修原因导致的, 认定为“运输航空一般事故征候”的事件 | MH/T 2001-2013<br>民用航空器事故征候   | H    | 1             |
| 主要由维修原因导致的, 认定为“通用航空事故征候”的事件   | MH/T 2001-2013<br>民用航空器事故征候   | I    | 1             |
| 主要由维修原因导致的, 认定为“航空器地面事故征候”的事件  | MH/T 2001-2013<br>民用航空器事故征候   | J    | 1             |

注: 以上认定标准如有改版, 以其最新有效版本为准。

不安全事件列表 3-1

## 3.1 维修人员不安全事件及工作诚信记录管理规定

### 4. 分值管理

- 分值是用于评测维修人员诚信水平的量化记录指标，每名人员的初始分值为 0 分；计算方法为：分值=现有分值-扣分分值；其中，扣分分值=不诚信加权扣分系数×扣分基数。
- 表 3-1 中的不安全事件与维修人员的工作诚信无关，仅对事件进行记录，不扣分。
- 表 3-1 中的不安全事件主要由于维修人员的不诚信因素导致，应按照表 3-1 中的不诚信加权扣分系数及表 3-2 中的扣分基数进加权扣分。
- 表 3-1 中的不安全事件的主要原因不是表 3-2 中所列的不诚信行为时，仅依据表 3-2 中所列扣分基数进行扣分。

## 3.1 维修人员不安全事件及工作诚信记录管理规定

### 4. 分值管理

- 人员在其分值为负数期间再次出现不安全事件或工作不诚信行为，按照上述方法继续扣分。扣分遵循“一事不再罚”原则，同一事件不重复扣分；同一事件涉及多个扣分后果的，按照最大值进行扣分；本规定如有修改，按照事发当日的标准进行扣分；同一事件的责任人为多人时，视每人的情节轻重酌情进行扣分。
- 人员被扣分后的分数每年自动递增一分，到 0 分为止；但相关记录及扣分历史情况保留在系统中备查。

| 不诚信事件  | 认定标准             | 扣分基数  | 扣分实施         |
|--|------------------|-------|--------------|
| 事件调查过程中提供虚假材料、证明、证言等                                     | 局方或机构的相关证明材料     | 6     | 民航地区管理局适航维修处 |
| 拒绝接受局方监察   | 局方的相关证明材料        | 5     | 民航地区管理局适航维修处 |
| 伪造维修记录   | 责任人所在机构或局方事件调查结论 | 4     | 民航地区管理局适航维修处 |
| 机型/部件项目签署申请材料(含维修经历记录)造假                                 | 局方事件调查结论         | 3     | 民航地区管理局适航维修处 |
| 执照续签申请材料(含维修经历记录)造假                                      | 局方(含考管中心)的事件调查结论 | 3     | 考管中心         |
| CCAR-66 部执照考试作弊  | 局方(含考管中心)的事件调查结论 | 2     | 考管中心         |
| 维修工作中的其他不诚信行为,如:违章、违反工作程序开展维修工作,因不诚信行为被 CCAR-147 机构终止培训等 | 责任人所在机构或局方事件调查结论 | 1 至 4 | 民航地区管理局适航维修处 |

不诚信事件扣分标准表3-2

## 3.2 民航行业信用管理办法

- 民航局制定了《民航行业信用管理办法（试行）》（以下简称《管理办法》），自 2018 年 1 月 1 日试行，其中关于一般失信行为信息的规定，自 2020 年 1 月 1 日起生效。
- 适用于在我国境内从事民用航空活动或者在境外从事需要我国批准的民用航空活动的组织和个人（以下统称相对人）的信用管理工作。民航局统一记录相对人基本信息和违法失信信息。分为一般失信行为信息和严重失信行为信息。

## 3.2 民航行业信用管理办法

- **严重失信行为：**
- 列为“安全管理失信单位黑名单”或“安全管理失信人员黑名单”的；
- 在申请行政许可或者接受民航行政机关检查、调查、评估等工作过程中，提供虚假材料、虚假证言证词的；
- 一年内已发生两次以上相同类型的一般失信行为的；
- 信用管理部门决定将相对人严重失信行为记入信用记录的，在决定后的5个工作日内，书面告知当事人，并告知民航局信用主管部门统一记入相对人信用记录。信用记录有效期为一年。一般失信行为信息自记入信用记录之日起一年后记录自动失效，由民航局信用主管部门主动移除信用记录。



**感谢聆听，欢迎指正**