

MH

中华人民共和国民用航空行业标准

MH/T 7022—2025

民用航空安全检查人员配备

Personnel allocation of civil aviation security screening

2025-01-01 发布

2025-02-01 实施

中国民用航空局 发布

目 次

前言	II
1 范围	1
2 规范性引用文件	1
3 术语和定义	1
4 符号	2
5 民航安全检查工作及岗位资质要求	3
5.1 民航安全检查工作	3
5.2 民航安全检查岗位	3
6 年旅客吞吐量 50 万人次以上机场安全检查人员配备	4
6.1 人身及随身行李物品安全检查	4
6.2 托运行李安全检查	5
6.3 道口安全检查	5
6.4 货物邮件安全检查	5
6.5 安全检查车安全检查	5
6.6 防爆安全检查	6
6.7 综合服务	6
6.8 质量控制	6
6.9 业务培训	6
6.10 设备维修	6
6.11 管理	7
7 年旅客吞吐量 50 万人次以下机场安全检查人员配备	7
7.1 民航安全检查人员配置数量	7
7.2 民航安全检查工作配备要求	7
附录 A（资料性） 人均年度作业时间	8
附录 B（资料性） 安全检查现场监察参考	9

前 言

本文件按照GB/T 1.1—2020《标准化工作导则 第1部分：标准化文件的结构和起草规则》的规定起草。

请注意本文件的某些内容可能涉及专利。本文件的发布机构不承担识别专利的责任。

本文件由中国民用航空局公安局提出。

本文件由中国民航科学技术研究院归口。

本文件起草单位：中国民用航空局职业技能鉴定指导中心。

本文件主要起草人：高扬、曹静、蔡伟宁、赖国基、于德康、何振东、何晓非、刘飞、叶磊、石慧中、李金政、杨霞、施雷、唐渝新、李丹、元识极、吴小峰、吴智玮、杨玉虎。

民用航空安全检查人员配备

1 范围

本文件规定了民航领域安全检查工作分类、安全检查岗位设置和安全检查人员配备要求。

本文件适用于民航安全检查机构的安全检查岗位设置设计、安全检查人员数量测算和配备管理，新建机场可根据目标年旅客吞吐量，结合本文件开展相关工作。

注：本文件范围以外，各民航单位因工作环境、安全要求等特殊原因（如高原或高风险）需要增设民航安全检查工作岗位或降低人均劳动工时的，自行测算配置人员。

2 规范性引用文件

本文件没有规范性引用文件。

3 术语和定义

下列术语和定义适用于本文件。

3.1

证件检查 document check

对进入机场控制区的旅客、工作人员和其他人员进行有效乘机身份证件、其他证件、乘机凭证的有效性检查，并有效处置等工作。

3.2

前传引导 pre-check guiding

维护民航人身安全检查设备前秩序以及提醒待检人员做好待检准备，提示、协助待检人员取出影响检查效果的物品、正确摆放待检行李物品等工作。

3.3

行李安全检查设备操作 civil aviation baggage screening instrument operating

使用行李安全检查设备对随身行李物品、托运行李实施的安全检查，识别民航禁限运输物品或可疑图像等工作。

3.4

人身检查 pat-down screening

使用人身安全检查设备或手工人身检查的方法对进入机场控制区的人员实施的安全检查，发现、辨认民航禁限运输物品，并按规定处置发现的民航禁限运输物品及携运人员等工作。

3.5

开箱包检查 baggage screening

根据行李安全检查设备操作岗位指令，对行李物品中的民航禁限运输物品或可疑图像，进行识别并有效处置等工作。

3.6

道口车辆检查 gateway vehicle screening

对进入控制区车辆的机场控制区通行证件有效性进行查验，对车辆实施安全检查等工作。

3.7

货物邮件安全检查设备操作 air cargo and mail screening instrument operating

对航空货邮运输文件和安全检查申报清单进行审核并操作安全检查设备，识别未经允许、影响空防安全的危险品、违禁品等工作。

3.8

货物邮件开箱包检查 air cargo and mail screening

根据货物邮件安全检查设备操作岗位的指令实施开箱包检查，识别未经允许、影响空防安全的危险品、违禁品等工作。

3.9

维持秩序检查 order maintaining and behavior observing

在旅客待检区开展安保宣传、异常行为识别和分流疏导以及提示待检人员做好检查前准备，并协助不能正常通过闸机等自助验证设备的旅客等工作。

3.10

限制物品移交 restricted item transferring

从事民航安全检查工作现场物品暂存手续的办理、安全检查工作现场发现的违法案（事）件有关人员、物品和证据资料的移交以及暂存、遗失、自弃物品的处置等工作。

3.11

安全检查信息管理系统操作 security screening information management system operating

使用民航安全检查信息管理系统对民航安全检查现场实施监控，以及录入、统计、分析民航安全检查工作生产数据及信息等工作。

3.12

防爆检查 explosives screening

根据相关规定或开箱包检查岗位指令，使用爆炸物探测设备对进入机场控制区的人员、行李物品、车辆、航空货物、邮件等实施防爆检测以及按规定处置疑似爆炸物、爆炸物探测设备报警事件等工作。

3.13

安全检查质量控制 security screening quality control

制定民航安全检查工作质量监察计划和实施方案，并按要求开展质量控制活动、编制质量监察报告、分析安全检查形势等工作。

3.14

安全检查业务培训 security screening profession training

编制民航安全检查工作培训大纲、培训计划、培训教案和培训课件，并按要求开展培训及考核等工作。

3.15

安全检查设备维修 security screening instrument maintaining

对民航在用安全检查设备的技术参数进行校准检测和设定、巡视、维护、保养、故障维修等工作。

4 符号

下列符号适用于本文件。

S —某类安全检查岗位年平均实际工作日时长（小时/每日），等于一定时期内某类安全检查岗位人员每天实际在岗工作（含班前准备以及交接班时间，参考时间为0.5 h）的平均工时数。

T —民航安全检查员人均年度作业时间（小时），为民航安全检查机构在保障飞行安全条件下核定本机构需配置安全检查人员数量的计算参数，为1 630.56 h（不含加班工时）。计算依据见附录A。

R —民航安全检查人员配置系数，等于某类安全检查岗位年平均实际工作日时长与全年日历日数的乘积，除以民航安全检查员人均年度作业时间。

A_{ac} —安全检查车安全检查人员配置总人数。

A_{dk} —道口安全检查人员配置总人数。

A_{fb} —防爆安全检查人员配置总人数。

A_{hj} —货物邮件安全检查人员配置总人数。

A_{lk} —旅客安全检查通道安全检查人员配置总人数。

A_{qt} —其他人身安全检查通道安全检查人员配置总人数。

A_{ty} —托运行李安全检查人员配置总人数。

A_{wx} —维持秩序检查人员配置总人数。

A_{xt} —安全检查信息管理系统操作人员配置总人数。

A_{xz} —限制物品移交人员配置总人数。

- D_{lk} —旅客安全检查通道标准通过量（人每小时），由各机场根据本机场具体情况测定，最高值不得高于180人每小时。
- D_{jp} —1个托运行李集中判图安全检查点（一个集中判图席位）每小时可判图数量（幅每小时），由各机场根据本机场具体情况测定，最高值不得高于300幅每小时。
- G_{lk} —高峰时段出港旅客人数（人每小时），等于机场各季度高峰期高峰时段出港旅客人数的平均值。
- G_{jp} —高峰时段托运行李判图数量（幅每小时），等于机场各季度高峰期高峰时段托运行李判图数量的平均值。
- M_{ac} —安全检查车总台数（辆）（不含备用设备）。
- M_{ty} —托运行李安全检查设备总台数（台）（不含备用设备）。
- M_{hj} —货物邮件安全检查设备总台数（台）（不含备用设备）。
- N_{lk} —旅客安全检查通道数（个）（不含备用通道）。
- N_{qt} —其他人身安全检查通道数（个）（不含备用通道）。
- N_{dk} —道口数（个）（不含备用通道）。
- N_{tb} —防爆检查站点数（个）。
- N_{xt} —安全检查信息系统控制室数（个）。
- P_{lk} —旅客安全检查通道年平均开放率（%），等于一定时期内旅客安全检查通道实际开放的总时间（含班前准备以及交接班时间，参考时间为0.5小时）与最早航班和最晚航班之间可被开放使用的总时间之比（不含备用通道）。
- P_{qt} —其他人身安全检查通道年平均开放率（%），等于一定时期内其他人身安全检查通道实际开放的总时间（含班前准备以及交接班时间）与最早航班和最晚航班之间（或最早开放与最晚关闭之间）可被开放使用的总时间之比。
- Q_{ac} —安全检查车年平均使用率（%），等于一定时期内安全检查车实际使用的总时间（含班前准备以及交接班时间）与最早航班和最晚航班之间可能被使用的总时间之比。
- Q_{jp} —集中判图形式托运行李集中判图安全检查点年平均使用率（%）等于一定时期内集中判图形式托运行李集中判图安全检查点实际使用的总时间（含班前准备以及交接班时间）与最早开放至最晚关闭之间可能被使用的总时间之比。
- Q_{hj} —货物邮件安全检查设备年平均开动率（%），等于一定时期内设备实际开动的总台时（含班前准备以及交接班时间）与最早开放至最晚关闭之间可能被使用的总台时之比（不含备用设备）。
- Q_{ty} —非集中判图形式托运行李安全检查设备年平均开动率（%），等于一定时期内设备实际开动的总台时（含班前准备以及交接班时间）与最早开放至最晚关闭之间可能被使用的总台时之比（不含备用设备）。

5 民航安全检查工作及岗位资质要求

5.1 民航安全检查工作

民航安全检查工作包含人身及随身行李物品安全检查、托运行李安全检查、道口安全检查、货物邮件安全检查、安全检查车安全检查、防爆安全检查、综合服务、管理等工作。其中管理工作指负责现场管理，以及从事行政党群、生产运营、计划统计、人事财务、技术设备、信息处理、质量安全、业务培训等各类专业性管理活动。

人身及随身行李物品安全检查、托运行李安全检查 and 货物邮件安全检查的工作现场监察参考见附录B。

5.2 民航安全检查岗位

民航安全检查需设置证件检查、前传引导等岗位，具体民航安全检查岗位设置及岗位资质应满足表1的要求。

表1 民航安全检查岗位设置及岗位资质

序号	岗位设置	岗位资质
1	证件检查	民航安全检查员国家职业资格证书五级及以上

表1 民航安全检查岗位设置及岗位资质（续）

序号	岗位设置	岗位资质
2	前传引导	民航安全检查员国家职业资格证书五级及以上
3	行李安全检查设备操作	民航安全检查员国家职业资格证书四级及以上
4	人身检查	民航安全检查员国家职业资格证书五级及以上
5	开箱包检查	民航安全检查员国家职业资格证书四级及以上
6	道口车辆检查	民航安全检查员国家职业资格证书五级及以上
7	货物邮件安全检查设备操作	民航安全检查员国家职业资格证书四级及以上
8	货物邮件开箱包检查	民航安全检查员国家职业资格证书四级及以上
9	维序检查	民航安全检查员国家职业资格证书五级及以上
10	限制物品移交	民航安全检查员国家职业资格证书五级及以上
11	安全检查信息管理系统操作	民航安全检查员国家职业资格证书五级及以上
12	防爆检查	民航安全检查员国家职业资格证书五级及以上
13	安全检查质量控制	民航安全检查员国家职业资格证书三级及以上
14	安全检查业务培训	民航安全检查员国家职业资格证书四级及以上
15	安全检查设备维修	具备企业岗位工作说明书规定的的能力要求

6 年旅客吞吐量 50 万人次以上机场安全检查人员配备

6.1 人身及随身行李物品安全检查

6.1.1 旅客安全检查通道

配置通过式人身安全检查设备的旅客安全检查通道包括证件检查、前传引导、行李安全检查设备操作、人身检查、开箱包检查5个安全检查工作岗位，每班一条通道应配备不少于6人，可采取兼岗轮作的劳动组织方式。旅客安全检查通道安全检查人员配置总人数核定公式见公式1。

$$A_{lk} = G_{lk}/D_{lk} \times P_{lk} \times 6 \times R \dots \dots \dots (1)$$

旅客安全检查通道小时通过量低于100人每通道每小时时，每班一条通道在岗人员在配备标准基础上减少1人，每班一条通道在岗人员应不少于5人。

注1：除整体测算方式外，安全检查机构也可根据实际情况分别测算每条安全检查通道配置安全检查人员数量。

注2：兼岗轮作是指在确保空防安全、符合岗位资质要求的前提下，依照安全检查机构授权，安全检查人员可临时兼岗或轮换工作内容。

注3：每小时通过量以机场人身及随身行李物品安全检查通道监测技术所能实现的任意一小时统计结论为准。

配置通过式人身安全检查设备，并采用自助验证设备开展证件检查工作的旅客安全检查通道包括前传引导、行李安全检查设备操作、人身检查、开箱包检查4个安全检查工作岗位，每班一条通道应配备不少于5人。

采用自助验证设备开展证件检查工作的旅客安全检查通道小时通过量低于100人每通道每小时时，每班一条通道在岗人员在配备标准基础上减少1人，每班一条通道在岗人员应不少于4人。

6.1.2 其他人身安全检查通道

其他人身安全检查通道包括机场工作人员通道（含航空公司货运控制区工作人员通道）、机组人员通道、贵宾通道、机场商品检查通道和中转通道等。

配置通过式人身安全检查设备的其他人身安全检查通道包括证件检查、行李安全检查设备操作、人身检查、开箱包检查4个安全检查工作岗位，每班一条通道应配备不少于4人，可采取兼岗轮作的劳动组织方式。其他人身安全检查通道安全检查人员配置总人数核定公式见公式2。

$$A_{qt} = N_{qt} \times P_{qt} \times 4 \times R \dots \dots \dots (2)$$

注：如果工作人员通道同时作为旅客安全检查通道，按6.1.1配置标准执行。

其他人身安全检查通道小时通过量低于100人每通道每小时时，每班一条通道在岗人员在配备标准基础上减少1人，每班一条通道在岗人员应不少于3人。

采用自助验证设备开展证件检查工作的其他人身安全检查通道，包括行李安全检查设备操作、人身检查、开箱包检查3个安全检查工作岗位，每班一条通道应配备不少于3人。

6.1.3 其他人身及随身行李物品安全检查通道

各类人身及随身行李物品安全检查通道配备安全检查人员数量应在6.1.1和6.1.2规定的标准配备人员基础上每增加1人,每小时过检人数可增加不超过30人,每小时过检人数总量应不得超过本机场标准通过量的1.5倍。

6.2 托运行李安全检查

6.2.1 非集中判图形式

非集中判图形式的托运行李安全检查包括行李安全检查设备操作、开箱包检查2个安全检查工作岗位,可采取兼岗轮作的劳动组织方式,每班一个托运行李安全检查点(设置一台托运行李安全检查设备)配备不少于2人。采用非集中判图形式时,托运行李安全检查人员配置总人数核定公式见公式3。

$$A_{ty} = M_{ty} \times Q_{ty} \times 2 \times R \dots\dots\dots (3)$$

注:在计算托运行李安全检查设备台数时,无论是单通道还是双通道均应按一台双通道托运行李安全检查设备进行核算。

6.2.2 集中判图形式

集中判图形式的托运行李安全检查包括行李安全检查设备操作、开箱包检查2个安全检查工作岗位,可采取兼岗轮作的劳动组织方式。每班一个托运行李集中判图安全检查点(一个集中判图席位)配备不少于1名行李安全检查设备操作人员,配套配备不少于2名开箱包检查人员。采用集中判图形式时,托运行李安全检查人员配置总人数核定公式见公式4。

$$A_{ty} = G_{jp}/D_{jp} \times Q_{jp} \times 3 \times R \dots\dots\dots (4)$$

注:不能采取兼岗轮作劳动组织方式的,每班一个托运行李集中判图安全检查点(一个集中判图席位)应配备不少于2名行李安全检查设备操作人员、不少于2名开箱包检查岗位人员。

6.3 道口安全检查

具备车辆及人身安全检查功能的道口包括道口车辆检查、证件检查、人身检查、行李安全检查设备操作、开箱包检查5个安全检查工作岗位,每班一个道口配备不少于5人,可采取兼岗轮作的劳动组织方式。道口安全检查人员配置总人数核定公式见公式5。

$$A_{dk} = N_{dk} \times 5 \times R \dots\dots\dots (5)$$

道口的人身安全检查通道小时通过量低于100人每通道每小时时,每班一个道口在岗人员在配备标准基础上减少1人,每班一个道口在岗人员应不少于4人。

车辆检查通道是由一进一出两条通道构成的,应增加不少于1名通行管制人员。

注:如道口仅负责车辆安全检查工作,则设置道口车辆检查、人身检查2个安全检查工作岗位,每班一个道口应配备不少于2人,可采取兼岗轮作的劳动组织方式。

6.4 货物邮件安全检查

6.4.1 非集中判图形式

非集中判图形式的货物邮件安全检查包括货物邮件安全检查设备操作、货物邮件开箱包检查2个安全检查工作岗位,每班一个货物邮件安全检查点(设置一台货物邮件安全检查设备)应配备不少于2人,可采取兼岗轮作的劳动组织方式。采用非集中判图形式时,货物邮件安全检查人员配置总人数核定公式见公式6。

$$A_{hj} = M_{hj} \times Q_{hj} \times 2 \times R \dots\dots\dots (6)$$

6.4.2 集中判图形式

集中判图形式的货物邮件安全检查包括货物邮件安全检查设备操作、货物邮件开箱包检查2个安全检查工作岗位,每班一个货物邮件安全检查点(设置两台货物邮件安全检查设备)应配备不少于3人,可采取兼岗轮作的劳动组织方式。采用集中判图形式时,货物邮件安全检查人员配置总人数核定公式见公式7。

$$A_{nj} = 1/2 \times M_{nj} \times Q_{nj} \times 3 \times R \dots\dots\dots (7)$$

6.5 安全检查车安全检查

安全检查车安全检查包括维序检查、行李安全检查设备操作、开箱包检查3个安全检查工作岗位，每班一台安全检查车应配备不少于3人，可采取兼岗轮作的劳动组织方式。安全检查车安全检查人员配置总人数核定公式见公式8。

$$A_{ac} = M_{ac} \times Q_{ac} \times 3 \times R \dots\dots\dots (8)$$

6.6 防爆安全检查

防爆安全检查包括防爆检查1个安全检查工作岗位，每班1个防爆检查站点应配备1人，可采用兼岗工作形式。防爆安全检查人员配置总人数核定公式见公式9。

$$A_{fb} = N_{fb} \times 1 \times R \dots\dots\dots (9)$$

注：各机场应根据安检工作手册（规章）要求，具体确定防爆检查站点数。

6.7 综合服务

综合服务包括维序检查、限制物品移交、安全检查信息管理系统操作3个安全检查工作岗位。

不超过3条通道的，维序检查岗位人员应配备不少于1人；超过3条通道的，每增加开放不超过3条通道应增加1人。每个独立安全检查区域维序检查人员配置总人数核定公式见公式10。

$$A_{wx} = floor\left(\frac{N_{tk}+2}{3}, 1\right) \times R \dots\dots\dots (10)$$

开放不足15个旅客安全检查通道的，限制物品移交岗位人员应配备不少于1人，开放大于等于15个旅客安全检查通道的，限制物品移交岗位人员应配备不少于2人。

每个独立安全检查区域开放不足15个旅客安全检查通道时，限制物品移交人员配置总人数核定公式见公式11。

$$A_{xz} = 1 \times R \dots\dots\dots (11)$$

每个独立安全检查区域开放大于等于15个旅客安全检查通道时，限制物品移交人员配置总人数核定公式见公式12。

$$A_{xz} = 2 \times R \dots\dots\dots (12)$$

每个安全检查信息管理系统控制室应配备不少于1人。安全检查信息管理系统操作人员配置总人数核定公式见公式13。

$$A_{xt} = N_{xt} \times 1 \times R \dots\dots\dots (13)$$

6.8 质量控制

民航安全检查机构应当设置安全检查质量控制岗位，聘任专、兼职质控人员，组织实施民航安全检查质量控制工作。

其中一线生产岗位100人(含)以上的，专职质控人员与一线生产岗位人员的比例应不低于1: 100；一线生产岗位18人(含)以上，100人以下的，应配备专职质控人员1人；一线生产岗位18人以下的可由现场勤务管理人员兼任质控人员。

民航安全检查机构应当配置安全检查现场图像复查人员，开展旅客随身行李、托运行李和货物邮件安全检查图像复核工作，并对安检现场勤务工作进行实时监督。

6.9 业务培训

民航安全检查机构应当设置安全检查业务培训岗位，聘任专、兼职业务培训教员，组织实施民航安全检查员职业能力和岗位能力业务培训工作。

其中一线生产岗位100人(含)以上的，专职业务培训教员与一线生产岗位人员的比例不低于1:100；一线生产岗位45人(含)以上，100人以下的，应配备专职业务培训教员1人；一线生产岗位44人(含)以下的可由现场勤务管理人员兼任业务培训教员。兼职业务培训教员数量应不低于专职业务培训教员的6倍。

6.10 设备维修

设备维修包括安全检查设备维修1个安全检查工作岗位，安全检查设备维修岗位人员配置标准为平均每7台在用X射线安全检查设备配备至少1名设备维修人员(专兼职不限)。

注：本文件不含设备维修外包的情况。

6.11 管理

管理岗位设置与一线生产岗位设置比例应不低于13:100。

7 年旅客吞吐量 50 万人次以下机场安全检查人员配备

7.1 民航安全检查人员配置数量

年旅客吞吐量在50万人次以下机场的安全检查工作包括人身及随身行李物品安全检查、托运行李安全检查、道口安全检查、货物邮件安全检查、防爆安全检查、综合服务和管理等，基本安全检查人员配置应满足表2的要求。

表2 基本安全检查人员配置

序号	安全检查工作	人员配置	
		机场旅客年吞吐量15万人（含）以下	机场旅客年吞吐量15万~50万人（含）
1	人身及随身行李物品安全检查	16人	吞吐量每增加1.25万人次，新增1名安全检查员
2	托运行李安全检查		
3	道口安全检查		
4	货物邮件安全检查		
5	防爆安全检查		
6	综合服务		
7	管理		

7.2 民航安全检查工作配备要求

7.2.1 人身及随身行李物品安全检查配备应按照 6.1 要求执行。

7.2.2 采用非集中判图形式的托运行李安全检查岗位配备应按照 6.2.1 要求执行。采用集中判图形式实施托运行李安全检查的机场，每班一个托运行李集中判图安全检查点（一个集中判图席位）应配备不少于 1 名行李安全检查设备操作人员，配套配备不少于 1 名开箱包检查人员，可采取兼岗轮作的劳动组织方式。

7.2.3 道口安全检查配备应按照 6.3 要求执行。

7.2.4 货物邮件安全检查配备应按照 6.4 要求执行。

7.2.5 防爆安全检查配备应按照 6.6 要求执行。

7.2.6 综合服务配备应按照 6.7 要求执行。

7.2.7 管理人员配备应按照 6.11 要求执行。

附录 A
(资料性)

人均年度作业时间

人均年度作业时间指一年内某类民航安全检查岗位人员年度制度工时数扣除民航安全检查规章、规范性文件要求的民航安全检查员健康保护休假、在岗技能保持培训用时和其他各类原因（病事假、孕产假等）造成的非生产工时之后的时间，为1 630.56 h。年制度工时为1 984 h，即 $(365-104-13) \times 8$ 。根据我国民航企业的实际情况，员工的出勤率约为95%，员工出勤后的作业率约为95%， $1\,984 \times 95\% \times 95\% = 1\,790.56$ h。规章要求民航安全检查员在法定假期外，享受每年不少于两周的带薪休假，核定为80 h；规范性文件要求民航安全检查员需接受每年至少80学时的在岗继续教育培训，核定为80 h。因此民航安全检查员人均年度作业时间为 $1\,790.56 - 80 - 80 = 1\,630.56$ h。

附录 B
(资料性)
安全检查现场监察参考

B.1 安全检查现场有下列情形之一的，可以确定为上岗人员不足、安全检查人员及设施设备资源紧张。

- a) 旅检现场通道内可活动区域（指通道内扣除安全检查设备设施面积后可供安全检查人员和受检对象活动的区域）每平方地面站立 1~2 人、持续时间超过 5 min 未得到缓解或者排队等候前传引导的受检对象超过 10 人且持续时间超过 5 min 未得到缓解。
- b) 行检现场（不含多级行李检查方式）设定托运行李自进入 X 射线设备至开箱包检查完成的时间为 3 min，超过 3 min 的定义为超时未处理行李。在任意一小时内，超时未处理行李占检查行李总数的比例超过 10%的。
- c) 货邮安全检查现场设定货物（含邮件）自进入 X 射线设备至开箱包检查完成的时间为 2 min，超过 2 min 的定义为超时未处理货物。在任意一小时内，超时未处理货物占检查货物总数的比例超过 10%的。

注：以上指标为界定上岗人员不足、安全检查人员及设施设备资源紧张提供参考，可结合实际研判。

B.2 安全检查现场有下列情形之一的，可以确定为上岗人员严重不足、安全检查人员及设施设备资源非常紧张。

- a) 旅检现场通道内可活动区域（指通道内扣除安全检查设备设施面积后可供安全检查人员和受检对象活动的区域）每平方地面站立 2 人以上、持续时间超过 5 min 未得到缓解或者排队等候前传引导的受检对象超过 15 人以上且持续时间超过 5 min 未得到缓解。
- b) 行检现场（不含多级行李检查方式）设定托运行李自进入 X 射线设备至开箱包检查完成的时间为 3 min，超过 3 min 的定义为超时未处理行李。在任意一小时内，超时未处理行李占检查行李总数的比例超过 20%的。
- c) 货邮安全检查现场设定货物（含邮件）自进入 X 射线设备至开箱包检查完成的时间为 2 min，超过 2 min 的定义为超时未处理货物。在任意一小时内，超时未处理货物占检查货物总数的比例超过 20%的。

注：以上指标为界定上岗人员严重不足、安全检查人员及设施设备资源非常紧张提供参考，可结合实际研判。