

三十二、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

7.安全风险分级管控

7.1 总体要求

民航生产经营单位应当建立健全安全风险分级管控制度，并根据图2所示，清晰、明确地接入SMS的“安全风险管理”流程。该制度应当包括对安全风险分级管控的职责分工、系统描述、危险源识别、风险分析、风险评价分级和风险控制过程，以及安全风险分级管控台账等管理要求。

7.2 系统描述

（1）基本要素

参照Doc9859《安全管理手册》的相关要求，“系统描述”是《安全管理体系手册》的必要内容，应当至少包括组织机构、业务流程、可能涉及的设施设备、运行环境、规章制度和操作规程，以及接口的描述，以界定SMS及其子系统的边界，确定双重预防机制在体系内的特征。

（2）作用

使用系统描述可以使民航生产经营单位能够更清晰地了解其众多的内外部交互系统和接口，有助于更好地定位危险源、安全隐患并管控相关风险。同时，及时更新系统描述还有助于了解各种变动对 SMS 流程和程序的影响，满足 SMS“变更管理”对系统描述进行检查的相关要求。

(3) 格式

系统描述通常包含带有必要注释的组织机构图、核心业务流程图（包含内外部接口），及各项相关政策、程序的列表，但民航生产经营单位应当使用适合其自身的方法和格式编制适合本单位运行特点和复杂程度的系统描述。

注：基于“系统描述”开展“系统与工作分析”的记录，作为识别危险源的过程记录，可由各单位按照易理解、可操作、可追溯的原则确定格式。

7.3 危险源识别

民航生产经营单位应当综合使用被动和主动的方法，识别与其航空产品或服务有关、影响航空安全的危险源，描述危险源可能导致的事故、征候以及一般事件等后果，从而梳理出危险源与后果之间存在可能性的风险路径。

对重大危险源应当专门登记建档，进行定期检测、评估、监控，并制定应急预案，告知从业人员和相关人员在紧急情况下应采取的应急措施。民航生产经营单位应当按国家有关规定将本单位重大危险源及有关管控

措施、应急措施报所在地地方人民政府应急管理部门和所在地监管局备案，并抄报所在地地区管理局。

7.4 风险分析和风险评价分级

民航生产经营单位应当明确安全风险分级标准，对其所识别的、影响航空安全的危险源进行风险分析和评价分级，从高到低分为不可接受风险、缓解后可接受风险和可接受风险三个等级（采用更多等级的单位，需明确对应关系）。

安全风险矩阵和分级标准由民航生产经营单位按民航局相关业务文件规定和本单位特点自行制定。安全风险指数采用字母与数字组合或单纯的数值来表示都是可接受的。

7.5 风险控制

民航生产经营单位应依据危险源识别和安全风险评价分级结果，按“分级管控”原则建立健全风险管控工作机制。

（1）对于重大危险源和重大风险，由主要负责人组织相关部门制定风险控制措施及专项应急预案；

（2）对于其他缓解后可接受风险，由安全管理部门负责组织相关部门制定风险控制措施；

(3) 对于可接受风险，仍认为需要进一步提高安全性的，可由相关部门自行制定措施，但要避免层层加码。

对于涉及组织机构、政策程序调整等需要较长时间的风险管控措施，民航生产经营单位应当采取临时性安全措施将安全风险控制在可接受范围，且上述类型的风险控制措施制定后，应当重新回到系统描述，按需开展变更管理，并分析和评价剩余风险可接受后，方可转入系统运行环节。

7.6 安全风险分级管控台账

民航生产经营单位应当利用信息化技术对风险分级管控工作进行动态监控，建立台账，至少如实记录危险源名称、危险源所在部门、是否是重大危险源、危险源可能导致的后果、现有风险控制措施、风险分级评价、计划风险控制措施、风险控制措施落实效果等安全风险分级管控情况。

注：安全风险分级管控台账即危险源、清单，可参见附录1的样例，本规定样例中未包含安全绩效管理有关内容。

8. 安全隐患排查治理

8.1 总体要求

民航生产经营单位应当建立健全并落实本单位的安全隐患排查治理制度，该制度包括对安全隐患排查治理的职责分工、安全隐患排查、重大安全隐患治理、一般安全隐患治理和安全隐患排查治理台账等管理要求。

要通过立整立改或制定等效措施等方法,确保可能导致风险失控的安全隐患“动态清零”,即:针对排查发现的安全隐患,应当立即采取措施予以消除;或对于无法立即消除的安全隐患,制定临时性等效措施管控由于受该安全隐患影响而可能失控的风险,并制定整改措施、确定整改期限且在整改完成前定期评估临时性等效措施的有效性。

8.2 安全隐患排查

民航生产经营单位应当根据自身特点,采取但不限于安全信息报告、法定自查、安全审计、SMS 审核以及配合行政检查等各种方式进行安全隐患排查。

如发现重大安全隐患,应按照 8.3 的要求进行治理;如发现一般安全隐患,应当按照 8.4 的要求进行治理;排查中如发现潜在的危险源,应回溯到“7.2 系统描述”进行定位和梳理,适时启动安全风险分级管控流程识别危险源并管控相关风险;如评估发现的问题不属于上述任何一类,可选择是否改进后,回到系统运行环节。

8.3 重大安全隐患治理

对于重大安全隐患,民航生产经营单位应当至少;

(1) 及时停止使用相关设施、设备,局部或者全部停产停业,并立即报告所在地监管局,抄报所在地地区管理局。

(2) 回溯到“7.2 系统描述”环节进行梳理，按照“7.安全风险分级管控”要求启动安全风险管理，制定治理方案。

(3) 组织制定并实施治理方案，落实责任、措施、资金、时限和应急预案，消除重大安全隐患。

(4) 被责令局部或者全部停产停业的民航生产经营单位，完成重大安全隐患治理后，应当组织本单位技术人员和专家，或委托具有相应资质的安全评估机构对重大安全隐患治理情况进行评估；确认治理后符合安全生产条件，向所在地监管局提出书面申请（包括治理方案、执行情况和评估报告），经审查同意后方可恢复生产经营。

8.4 一般安全隐患治理

(1) 对于排查出来风险控制措施失效或弱化产生的一般安全隐患，治理过程中应当回溯到“7.5 风险控制”环节对风险控制措施进行审查和调整；对于涉及组织机构、政策程序调整等需要较长时间的风险管控措施，民航生产经营单位应当采取临时性安全措施将安全风险控制在可接受范围，且上述类型的风险控制措施制定后，应当重新回到“7.2 系统描述”受后、按需开展变更管理，并分析和评价剩余风险可接受后，方可转入系统运行环节。

(2) 对于暂未关联到已有风险管控措施、因违规违章等情况被确定的安全隐患，如涉及重复性违规违章行为，回溯到本规定“7.2 系统描述”

环节进行梳理，并按需启动安全风险管控；如不属于重复性违规违章，可立即整改并关闭。

8.5 安全隐患排查治理台账

民航生产经营单位应当：

（1）建立安全隐患排查治理台账（即安全隐患清单，参见附录 2 样例），如实记录安全隐患名称、类别、原因分析（如适用）、关联的风险控制措施、可能关联的后果（如适用）、整改措施、治理效果验证情况等安全隐患排查治理情况。已经完成整改闭环的安全隐患可标记关闭，不再统计在本单位安全隐患总数内，但安全管理的数据库，以及判定重复性、顽固性安全隐患的比对资料，应当长期保存，不得随意篡改或删除。

（2）对重大安全隐患除填入安全隐患清单外，还应建立专门的信息档案，包括重大安全隐患的治理方案、复查验收报告以及报送情况等各种记录和文件。

（3）通过职工大会或者职工代表大会、信息公示栏等方式向从业人员通报安全隐患排查治理情况。

9. 监督检查

9.1 监督检查重点

民航行政机关在对各业务系统民航生产经营单位的 SMS 检查时应包含以下重点内容：

（1）安全风险分级管控和隐患排查治理的制度建设和实施情况；

（2）安全风险分级管控和隐患排查治理台账建立情况；

（3）重大风险的管控措施落实情况；

（4）重大危险源的管控情况；

（5）重大安全隐患的治理情况；

（6）未能按期关闭的安全隐患及重复性违规违章类的安全隐患治理情况。

9.2 推动安全隐患动态清零

对于民航行政机关检查发现的安全隐患，应当责令立即治理，并建立健全安全隐患治理督办制度，以安全隐患“动态清零”为目标，督促民航生产经营单位落实安全隐患排查治理工作。

（1）对于治理难度高且尚未构成重大安全隐患的一般安全隐患应当重点记录、跟踪督办。

（2）对于检查发现或接报的重大安全隐患要登记建档，指定专责部门挂牌督办，录入信息系统。必要时，应当将重大安全隐患治理情况通报该单位上级主管部门，或报告同级人民政府对重大安全隐患实施挂牌督

办，落实《安全生产法》关于相互配合、齐抓共管、信息共享、资源共用的安全监管要求，共同督促民航生产经营单位消除重大安全隐患。

（3）重大安全隐患排除前或者排除过程中无法保证安全的，应当责令从危险区域内撤出作业人员，责令暂时停产停业或者停止使用相关设施、设备。

（4）重大安全隐患治理完成，收到民航生产经营单位提出的书面申请后，由所在地地区管理局或授权监管局组织现场审查，审查合格后，方可对重大安全隐患进行核销，同意恢复生产经营和使用。

9.3 责任追究

民航生产经营单位未按照规定落实民航安全风险分级管控和隐患排查治理工作的，依法进行处理。