

# 民航安全隐患排查治理 长效机制建设指南

# 目 录

<b>1 概述</b> .....	1
1.1 目的和依据 .....	1
1.2 适用范围 .....	1
1.3 基本要求 .....	2
1.4 相关概念 .....	2
<b>2 安全隐患排查治理长效机制</b> .....	6
2.1 安全隐患排查机制 .....	6
2.1.1 安全隐患排查方法 .....	6
2.1.2 持续排查安全隐患 .....	7
2.2 安全隐患信息管理机制 .....	7
2.2.1 安全隐患信息收集 .....	7
2.2.2 安全隐患信息报告 .....	7
2.2.3 安全隐患信息通报和共享 .....	8
2.2.4 掌握职责范围内的安全隐患 .....	8
2.3 安全隐患分级管理机制 .....	9
2.3.1 安全隐患分级负责 .....	9
2.3.2 安全隐患分级治理 .....	10
2.4 安全隐患治理措施评估机制 .....	11
2.5 安全隐患治理措施跟踪验证机制 .....	12

2.5.1 安全隐患治理措施落实情况跟踪 .....	12
2.5.2 安全隐患治理措施效果验证 .....	13
2.6 安全隐患排查治理问责机制 .....	13
2.6.1 安全隐患排查治理工作职责 .....	13
2.6.2 实施问责 .....	14
2.7 安全隐患排查治理监管机制 .....	15
2.7.1 安全隐患排查治理监管职责 .....	15
2.7.2 实施监管 .....	16
2.8 安全隐患排查治理工作持续完善机制 .....	16
<b>3 保障措施</b> .....	<b>17</b>
<b>4 附则</b> .....	<b>17</b>
附件 1 民航生产经营单位安全隐患清单样例 .....	19
附件 2 民航行政机关安全隐患清单 .....	22

# 民航安全隐患排查治理 长效机制建设指南

## 1 概述

### 1.1 目的和依据

为贯彻落实党中央、国务院关于民航安全工作重要指示批示精神,依据《中华人民共和国安全生产法》、《中共中央国务院关于推进安全生产领域改革发展的意见》、《安全生产事故隐患排查治理暂行规定》、国务院安委会办公室《关于实施遏制重特大事故工作指南构建双重预防机制的意见》等国家安全生产法律、法规、文件,以及《民用航空安全管理规定》(CCAR-398)等民航有关规章、规范性文件要求,制定本指南。

本指南着力从长效机制建设角度,系统梳理了民航安全隐患排查治理的概念、流程、方法和要求,为民航生产经营单位依法建立安全隐患排查治理机制、民航行政机关建立相应监管机制提供指导。各单位可根据相关法律、法规、文件的要求,结合自身安全工作实际,建立并实施符合自身实际的安全隐患排查治理机制及做法。

### 1.2 适用范围

本指南适用于在中华人民共和国境内依法设立的民用航空器

经营人、飞行训练单位、维修单位、航空产品型号设计或者制造单位、空中交通管理运行单位、民用机场(包括军民合用机场民用部分)以及地面服务保障等单位(以下统称“民航生产经营单位”)的安全隐患排查治理工作,以及中国民用航空局和中国民用航空地区管理局(以下统称“民航行政机关”)的安全隐患排查治理监管工作。

### 1.3 基本要求

(1)全面覆盖。安全隐患排查治理工作要落实到人员、飞机、设施设备等所有安全生产要素中,落实到发展决策、管理机制、工作制度、人员资质等所有安全管控层面,落实到思想认识、责任意识、职业道德、工作作风等所有安全文化理念上。

(2)重点突出。各单位要结合自身实际和特点,强化航空公司、机场、空管等运行系统重点单位、部门、岗位、关键环节的安全隐患排查治理工作,切实落实“三基”建设要求,不断完善风险防控体系,提升安全风险管控能力。

(3)标本兼治。安全隐患排查治理工作既要坚持即整即改,又要从机制建设入手,融入安全管理体制机制,作为日常安全管理的重要组成部分,逐步实现安全隐患排查治理的常态化、制度化。

(4)实事求是。安全隐患排查治理工作应秉承实事求是的科学态度,对安全隐患不掩盖、不回避、不推脱,发现一起治理一起,举一反三、防患于未然。

### 1.4 相关概念

## (1) 危险源

我国的安全管理理论将危险源划分为两大类,即第一类危险源和第二类危险源。第一类危险源为:系统中存在的、可能发生意外释放而导致不安全事件的能量或有害物质,如能量载体、压力容器、危险物质等。第二类危险源为:可能导致能量或有害物质的约束或限制措施失效或破坏的不安全因素,如安全生产管理制度、人员操作、设备设施、运行环境、生产工艺等。

ICAO《安全管理手册(SMM)》(Doc9859)(第四版)将危险源定义为:可能引发或促成航空器事故征候或事故的状况或物品。

综合考虑我国的安全管理理论、ICAO关于危险源的定义以及民航生产经营单位安全工作实际,本指南将危险源定义为:可能引发或促成事故、事故征候或其他不安全事件的状况或物品,包括制度程序、职责、人员、设备设施/物品、落实、监督检查、运行环境、实施效果等方面内容。

## (2) 安全隐患

国家安监总局《安全生产事故隐患排查治理暂行规定》将安全隐患定义为:生产经营单位违反安全生产法律、法规、规章、标准、规程和安全生产管理制度的规定,或者因其他因素在生产经营活动中存在可能导致事故发生的物的危险状态、人的不安全行为和管理上的缺陷。

国务院安委会办公室《关于实施遏制重特大事故工作指南构建双重预防机制的意见》将安全隐患表述为:风险管控措施失效

或弱化极易形成隐患,酿成事故。

综上,本指南将安全隐患定义为:风险管理过程中出现的缺失、漏洞和风险控制措施失效的环节,包括可能导致不安全事件发生的物的危险状态、人的不安全行为和管理上的缺陷。

### (3) 安全隐患排查治理与风险管理的关系

按照国务院安委会办公室《关于实施遏制重特大事故工作指南构建双重预防机制的意见》的要求,民航生产经营单位应建立安全隐患排查治理和风险管理的双重预防机制。首先,全面开展风险管理工作,通过系统工作分析、变更风险管理等方式识别和控制日常运行中的危险源;在此基础上,针对风险管理过程中出现的缺失、漏洞和风险控制措施失效的环节,通过安全保证环节开展安全隐患排查治理。实现把风险控制在隐患形成之前、把隐患消灭在事故前面。

民航生产经营单位可参考图 1、图 2 建立双重预防机制、妥善处理安全隐患排查治理与风险管理的关系。

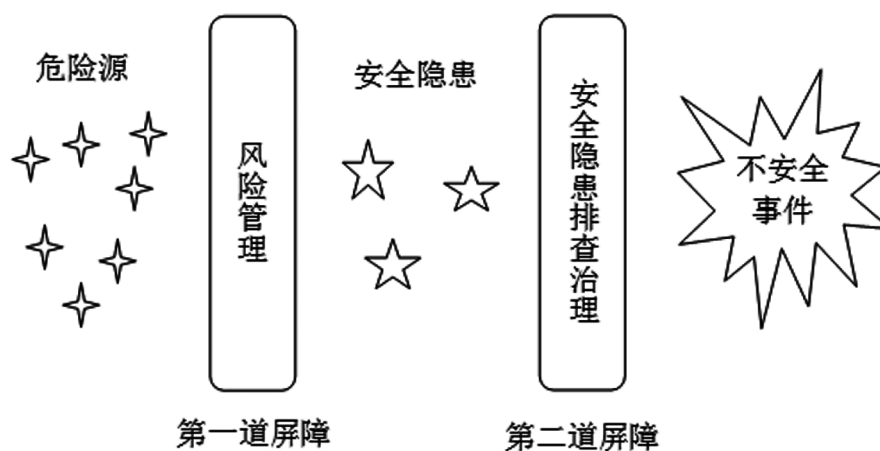


图 1 安全隐患排查治理与风险管理的关系



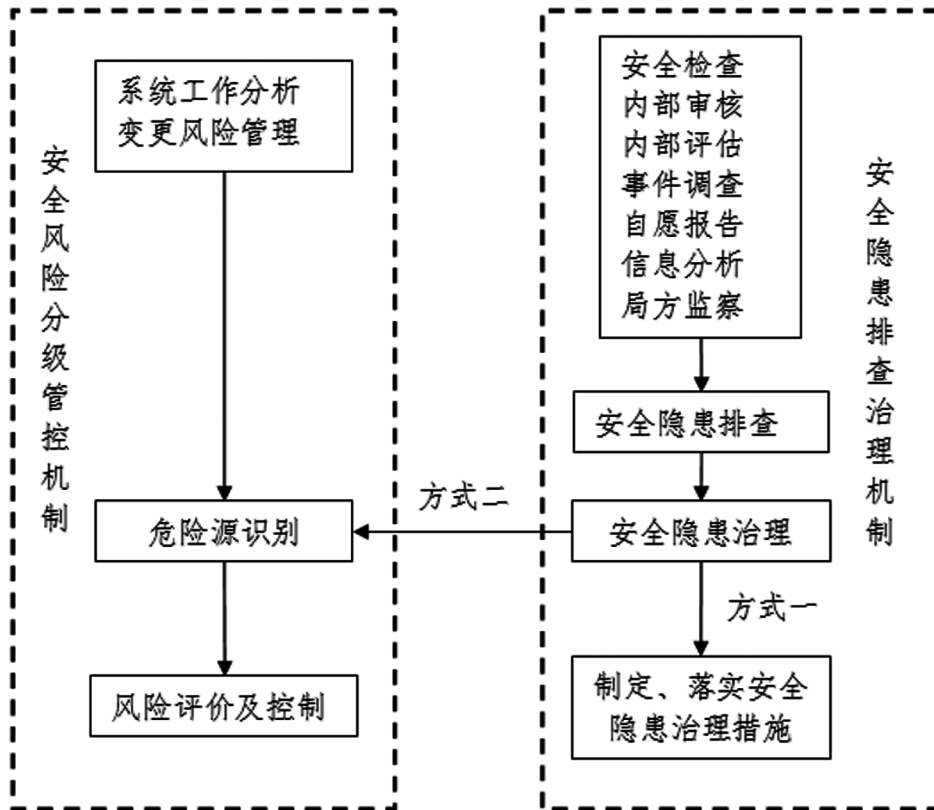


图2 双重预防机制

#### (4) 安全隐患排查治理与 SMS 的关系

安全隐患排查治理应结合 SMS 的实施进行,特别是已经建立 SMS 的民航生产经营单位,应与安全保证、风险管理、安全绩效管理等工作结合开展。通过安全检查、内部审核、内部评估、事件调查、安全信息分析等安全保证工作排查安全隐患;对排查出的安全隐患,通过风险管理工作,查找安全隐患发生的深层次原因,制定有针对性的治理措施;通过设置安全绩效指标,监控、验证安全隐患排查治理的效果。

#### (5) 安全隐患零容忍

安全隐患零容忍要牢牢把握安全隐患排查、安全隐患治理和



安全隐患排查治理工作履职的“零容忍”。

安全隐患排查“零容忍”是指民航生产经营单位能够有效排查生产经营中影响安全生产的所有重大安全隐患和一般安全隐患及其状态、影响路径、影响范围,各级管理人员和一线员工对职责范围内的安全隐患有清晰的认识。

安全隐患治理“零容忍”是指民航生产经营单位针对所有排查出的安全隐患应制定、实施技术措施或管理措施,确保相关风险得到有效消除或缓解至可接受的水平。

安全隐患排查治理工作履职“零容忍”是指民航生产经营单位和民航行政机关应明确安全隐患排查治理的工作职责和监管职责,针对安全隐患排查治理工作建立问责机制,对安全隐患排查治理工作中出现的不履职行为追究责任,保证安全隐患排查治理工作贯彻落实、达到预期效果。

## **2 安全隐患排查治理长效机制**

### **2.1 安全隐患排查机制**

民航生产经营单位应建立安全隐患排查机制,持续、常态化开展安全隐患排查工作,有效识别生产经营中影响安全生产的所有重大安全隐患和一般安全隐患,及其状态、影响路径、影响范围。

#### **2.1.1 安全隐患排查方法**

民航生产经营单位应建立安全隐患排查的职责、程序、方法和工具,明确各单位、各部门安全隐患排查的范围、内容和频次,监督指导各单位、各部门定期开展安全隐患排查工作。

安全隐患排查工作应与现有的 SMS 工作结合开展,将安全检查、安全审核、内部评估、事件调查、安全信息分析等作为安全隐患排查的重要方式,将安全隐患排查融入 SMS 工作中。

### 2.1.2 持续排查安全隐患

民航生产经营单位应将安全隐患排查融入日常安全管理工作,持续、常态化开展。针对日常生产经营中的组织机构调整、运行模式和运行程序变化、运行业务变化、季节更替等影响安全生产的重要变更,在实施变更风险管理后,重点开展安全隐患排查。

## 2.2 安全隐患信息管理机制

民航生产经营单位应建立安全隐患信息收集和报告机制,详细记录本单位排查发现的安全隐患,并按照规定向上级单位和民航行政机关报告。

### 2.2.1 安全隐患信息收集

民航生产经营单位应建立安全隐患信息收集机制,内部各级机构分别对各自管理范围内的安全隐患信息进行收集和管控。民航生产经营单位应至少建立两级安全隐患清单,对于下设分子公司、中心、分局的单位,应根据实际需要,建立多级安全隐患清单,分别对排查出的安全隐患信息进行收集和持续跟踪、管理,安全隐患清单具体格式可参考附件 1。

### 2.2.2 安全隐患信息报告

民航生产经营单位应建立安全隐患信息逐级报告机制,各级机构应定期将安全隐患信息报告上一级机构。民航生产经营单位

应按照所在地地区管理局要求,定期报告本单位的安全隐患信息。

各地区管理局应建立符合辖区特点的安全隐患信息报告机制,建立本辖区的安全隐患清单,具体格式见附件2,定期收集辖区各民航生产经营单位的安全隐患信息,掌握辖区安全隐患及其治理情况,确定监管重点和需采取的监管措施,合理分配监管资源。各地区管理局针对民航局挂牌督办的安全隐患,按照民航局安全检查、督查等专项工作部署要求(如安全大检查、行政督察等),定期报告民航局。

### 2.2.3 安全隐患信息通报和共享

民航生产经营单位应建立安全隐患信息通报和共享的机制和渠道,针对运行过程中发现的安全隐患及时进行通报和共享,以形成安全隐患排查治理的合力。

(1)民航生产经营单位针对运行中发现的其他单位的安全隐患,及时向对方进行通报。

(2)民航生产经营单位应在以下范围内共享安全隐患信息:单位内部的业务部门、中心等;单位内部的各分子公司、基地等;集团内部的各成员单位;日常运行中有业务联系的其他单位。

### 2.2.4 掌握职责范围内的安全隐患

民航生产经营单位的各级管理人员和一线员工应根据岗位职责,掌握职责范围内的安全隐患信息,并根据安全隐患的特点及发展趋势,及时采取安全隐患治理措施。主要负责人应总体掌握本单位的安全隐患及治理情况;各分管负责人应掌握分管范围内的

安全隐患及治理措施；各部门主要负责人应掌握本部门的安全隐患，并组织开展治理工作；一线员工应积极参与安全隐患排查治理工作，掌握工作职责范围内存在的安全隐患，并根据安全隐患状态主动采取相应的措施。

民航行政机关应及时了解和掌握辖区内的安全隐患及治理情况。飞标、机场、适航、航务、空管、运输、公安等部门应按照“管行业必须管安全、管业务必须管安全、管生产经营必须管安全”的原则，了解和掌握监管范围内的安全隐患。

### 2.3 安全隐患分级管理机制

民航生产经营单位应明确安全隐患分级负责、分级治理的标准和政策，针对排查出的安全隐患实施治理措施。

#### 2.3.1 安全隐患分级负责

民航生产经营单位应根据本单位组织机构，建立本单位的安全隐患分级负责机制，对于本级机构无法治理的安全隐患，报上一级机构进行治理。

民航生产经营单位应建立跨部门的安全隐患排查治理工作小组或团队，负责对单位层面和跨部门的安全隐患进行排查和综合治理。

安全隐患治理应详细分析安全隐患出现的具体原因，从技术手段和管理手段两个方面有针对性地制定治理措施。治理措施应包括针对安全隐患的纠正措施和预防措施，并尽量将措施融入现有的工作程序、标准中，确保措施的持续有效实施。

安全隐患治理措施的内容一般包括：

- (1) 在考虑以往措施基础上的新增措施及其实施步骤；
- (2) 责任部门及人员；
- (3) 人员、资金等方面的资源需求；
- (4) 实施时限；
- (5) 治理效果验证标准；
- (6) 治理措施跟踪验证的责任人。

安全隐患治理可与风险管理工作结合开展，针对排查出的安全隐患开展危险源识别和风险管控，将风险管理作为安全隐患治理的重要手段。

### 2.3.2 安全隐患分级治理

民航生产经营单位应建立安全隐患的分级标准和治理政策，对安全隐患实施分级治理。

安全隐患通常分为一般安全隐患和重大安全隐患，分别为：

(1) 一般安全隐患，是指风险和治理难度较小，发现后能够立即将风险消除或缓解至可接受水平的隐患。

(2) 重大安全隐患，是指风险和治理难度较大，应全部或者局部停止运行，并经过一定时间治理方能将风险消除或缓解至可接受水平的隐患，或者因外部因素影响致使本单位自身难以治理的隐患。重大安全隐患的治理措施应由民航生产经营单位的主要负责人组织制定和实施。

民航生产经营单位可根据本单位业务特点和工作实际，在采



用一般安全隐患和重大安全隐患分级标准的同时,充分考虑以下因素,进一步细化安全隐患的分级:

- (1) 安全隐患的具体内容;
- (2) 涉及的不安全事件的严重性;
- (3) 安全隐患治理的复杂程度;
- (4) 导致不安全事件发生的可能性。

民航生产经营单位应在安全隐患分级的基础上,制定安全隐患的分级治理政策,对不同等级的安全隐患采取针对性治理措施,如:

(1) 针对级别较低的安全隐患,可考虑通过培训、奖惩、批评教育、完善制度程序、购置硬件、加强监管等措施,对安全隐患进行治理;

(2) 针对级别较高的安全隐患,应扩大安全隐患治理的范围和深度,以点带面,重点从组织、系统层面查找原因、制定措施,从根本上治理安全隐患。

#### 2.4 安全隐患治理措施评估机制

民航生产经营单位应建立安全隐患治理措施评估机制,明确各级安全隐患治理措施的评估职责,保证安全隐患排查治理工作达到预期效果。

安全隐患治理措施评估应考虑以下内容:

- (1) 措施的类型,包括技术手段和管理手段;
- (2) 成本和效益,措施所需要的投入及其可能带来的安全收

益；

(3) 可行性,措施在现有人员、技术、经费、管理、法律和规章等方面的可行性；

(4) 可操作性,措施是否明确、具体、可操作,避免笼统、宽泛；

(5) 预期效果及持久性,措施能否达到风险控制目标,能否产生长久效果；

(6) 剩余风险,在措施实施后,是否存在不可接受的风险；

(7) 衍生风险,是否由于实施治理措施产生了新的问题或新的安全风险。

针对可行性低、不能达到预期效果的治理措施应及时进行调整,保证实现安全隐患治理的预期目标。

## 2.5 安全隐患治理措施跟踪验证机制

民航生产经营单位应建立安全隐患治理措施落实情况跟踪和治理效果验证机制,确保各项安全隐患治理措施落实到位并达到预期效果。

### 2.5.1 安全隐患治理措施落实情况跟踪

民航生产经营单位在制定安全隐患治理措施后,应明确治理措施落实情况跟踪检查的职责、时间和标准,由专人对措施落实情况、质量情况进行持续跟踪检查,并根据检查结果视情调整、完善治理措施。

治理措施落实情况跟踪应重点关注以下内容：

(1) 措施落实应有客观的事实证据；



(2)措施落实内容应与既定的措施内容严格一致,不能漏项;

(3)措施的完成时限应符合既定的时间节点。

### 2.5.2 安全隐患治理措施效果验证

民航生产经营单位应结合安全绩效管理工作的开展安全隐患治理措施效果验证,针对安全隐患或其治理措施设置安全绩效指标,通过安全绩效指标的持续监控,对安全隐患治理的实际效果进行验证,确保安全隐患治理工作达到预期效果。

治理措施效果验证应注意以下内容:

(1)严格区分措施落实和效果实现,不能将措施落实等同于达到了预期效果;

(2)措施效果验证大多需要一个周期,一般在措施落实完成后持续监测一段时间(如三个月、六个月等),方可对其实际效果进行评估和验证;

(3)针对治理效果设置安全绩效指标时,一般采用过程类事件作为效果验证标准,不宜采用严重后果类事件作为效果验证标准。

## 2.6 安全隐患排查治理问责机制

民航生产经营单位应明确安全隐患排查治理的工作职责。民航生产经营单位和民航行政机关应针对安全隐患排查治理工作建立问责机制,对安全隐患排查治理工作中出现的不履职情况追究责任,以保证安全隐患排查治理工作贯彻落实、达到预期效果。

### 2.6.1 安全隐患排查治理工作职责

民航生产经营单位应建立自上而下,覆盖各单位、各部门、各级岗位的安全隐患排查治理责任体系。明确单位主要负责人为安全隐患排查治理的第一责任人,统一组织领导本单位的安全隐患排查治理工作,主要承担以下职责:

(1)建立本单位安全隐患排查治理工作机制,包括组织机构、工作职责、制度程序等;

(2)为安全隐患排查治理工作提供必要的资源;

(3)组织各单位、各部门开展日常安全隐患排查治理工作;

(4)组织开展安全隐患宣传教育和培训,确保各级各类员工掌握职责范围内的安全隐患。

民航生产经营单位的各分管负责人负责组织开展分管范围内的安全隐患排查治理工作;各单位、各部门主要负责人负责组织开展本单位、本部门内的安全隐患排查治理工作;一线员工应积极参与安全隐患排查治理,掌握自身工作岗位中存在的安全隐患,并积极采取措施进行治理。

### 2.6.2 实施问责

民航生产经营单位和民航行政机关应针对安全隐患排查治理工作不履职建立问责机制,明确问责的职责、程序和标准,对安全隐患排查治理工作落实不到位的单位和个人实施问责,应重点针对下列情况实施问责:

(1)安全隐患排查治理机制不健全;

(2)安全隐患排查治理资源投入不足;

(3) 安全隐患治理措施不落实、无跟踪检查、无治理效果验证；

(4) 安全隐患治理未达到预期效果,安全隐患重复出现等。

针对单位和个人的问责,应重点分析组织、制度层面存在的深层次问题和不足,从根本上提高安全隐患排查治理的实效性。

民航行政机关针对民航生产经营单位安全隐患排查治理工作不履职的问责依据《民用航空安全管理规定》(CCAR-398)相关条款执行。

## 2.7 安全隐患排查治理监管机制

民航行政机关应建立安全隐患排查治理监管机制,明确监管职责,落实监管措施。

### 2.7.1 安全隐患排查治理监管职责

民航行政机关的主要负责人总体负责辖区安全隐患排查治理监管工作,主要承担以下职责:

(1) 建立辖区安全隐患排查治理监管机制,明确职责及相关制度、程序,定期组织开展监管工作;

(2) 建立辖区安全隐患清单,定期组织对安全隐患开展统计、分析;

(3) 建立基于安全隐患的安全监管政策调整机制,根据安全隐患统计、分析结果及时调整安全监管政策、分配安全监管资源;

(4) 建立重大安全隐患治理督办机制,对重大安全隐患的治理情况及效果实施督办。对规定时限内未达到预期治理效果的重

大安全隐患,加大督办力度,保证达到安全隐患治理的预期效果。

民航行政机关的分管负责人以及飞标、机场、适航、航务、空管、运输、公安等业务部门负责人,按照“管行业必须管安全、管业务必须管安全、管生产经营必须管安全”的原则,负责对辖区内相应业务单位的安全隐患排查治理工作进行日常监管,并根据监管结果及时采取必要的行政措施。

### 2.7.2 实施监管

民航行政机关应建立安全隐患排查治理监管的制度和程序,定期对辖区民航生产经营单位安全隐患排查治理工作开展情况实施监管,重点关注以下内容:

- (1)安全隐患排查治理机制建设情况;
- (2)安全隐患排查治理资源保障情况;
- (3)安全隐患治理措施落实及跟踪验证情况;
- (4)安全隐患排查治理效果情况。

民航行政机关应建立根据辖区安全隐患排查治理工作开展情况,调整监管政策、分配监管资源的职责、制度和工作程序,有针对性地调整安全监管政策、分配监管资源,提高监管效能。

### 2.8 安全隐患排查治理工作持续完善机制

民航生产经营单位应结合 SMS 管理评审工作,定期对安全隐患排查治理工作的质量和有效性进行评审,并根据评审结果视情改进、完善安全隐患排查治理机制,提升工作实效。安全隐患排查治理工作评审应重点关注以下内容:

- (1) 安全隐患排查治理的职责分配；
- (2) 安全隐患排查治理的流程、标准及方法；
- (3) 安全隐患排查治理人员的能力和水平；
- (4) 安全隐患治理环节的资源投入；
- (5) 安全隐患排查治理工作的质量和实际效果。

民航行政机关应建立持续改进、完善安全监管工作的制度、职责、程序及方法,定期查找和管理安全监管工作中存在的薄弱环节和不足,不断提升监管效能。

### **3 保障措施**

民航生产经营单位应充分认识安全隐患排查治理工作的重要性,加强安全隐患排查治理的组织管理和资源投入,将安全隐患排查治理与 SMS 有机融合,从系统建设高度建立安全隐患排查治理长效机制,明确各单位、各部门、各岗位的安全隐患排查治理职责,细化问责办法及标准,坚持“排查”与“治理”并重,将安全隐患排查治理作为日常安全管理工作的重要抓手。同时,加大安全隐患排查治理的宣传教育和培训,增强全员安全意识,提高安全管理人员安全隐患排查治理的能力和水平,努力营造全员关注安全隐患、了解安全隐患、报告安全隐患、治理安全隐患的良好氛围。

### **4 附则**

本指南由中国民用航空局航空安全办公室负责解释。

本指南涉及安全隐患排查治理有关的安全监管事项,按照 CCAR-398 相关监管事项内容执行。

本指南自发布之日起施行,并替代《民航安全隐患排查治理工作指南》(MD-AS-2017-02)。

附件 1

## 民航生产经营单位安全隐患清单样例

序号	隐患名称	发现时间	来源	类型	等级	主体单位/部门	涉及的业务	涉及的流程	监管单位	原因分析	等效措施	整改措施、责任人	整改时限	治理效果验证标准	措施实施情况跟踪	治理效果情况跟踪	整改进展	备注
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
2019-001																		
2019-002																		



## 填写说明：

- 1、序号：可按照“2019-00X”的格式进行编号。
- 2、隐患名称：安全隐患描述尽量具体、明确，与后面的类型相一致。
- 3、发现时间：指排查出安全隐患的具体时间，如 2019/5/20。
- 4、来源：指排查出安全隐患的途径，如：安全检查、员工报告、调查、信息统计等。
- 5、类型：包括人的不安全行为、物的不安全状态和管理上的缺陷。
- 6、等级：包括一般安全隐患和重大安全隐患。
- 7、主体单位/部门：指报送安全隐患清单的主体单位或部门。
- 8、涉及的业务：指安全隐患所属的业务内容。
- 9、涉及的流程：指安全隐患所属的工作流程。
- 10、监管单位：指报送单位所属的监管局。
- 11、原因分析：应尽量深入，不能是安全隐患的概括描述。
- 12、等效措施：指自发现该安全隐患的时间至整改措施完成时间内的过渡性缓解措施，如：治理措施为购置新设备，购置周期为三个月，那么等效措施就是在这三个月中，需要采取的过渡性或替代性措施。
- 13、整改措施、责任人：措施与原因应相呼应，针对原因制定措施；措施应详细、具体、可操作，不能过于泛泛、笼统；措施尽量纳入手册或程序，保证措施的持续性；严禁出现以下用词：加强、提高、改进、完善、要求、提升、强化等；每项措施要注明具体的责任人。
- 14、整改时限：指完成治理措施的时间点，如：6月3日。
- 15、治理效果验证标准：具体表述为：时间段+标志性事件；标志性事件尽量是过程类事件，尽量不用严重后果类事件作为效果验证标准，如：三个月内，不出现违规倒车事件。
- 16、措施实施情况跟踪：在约定的整改时限到期后，进行措施落实情况

验证，并记录完成情况；此处记录的完成情况应与前面措施内容须一一对应，不能漏项；注明具体的跟踪验证时间和跟踪人。

17、治理效果情况跟踪：在约定的效果评价时限到期后，进行效果评价，并记录评价情况；此处记录的效果情况应与前面效果验证标准相对应；注明具体的效果验证时间和验证人。

18、整改进展：注明安全隐患治理所处的阶段，在未达到治理效果前，实施阶段均为“正在整改”，在治理效果达到效果验证标准后，实施阶段为“关闭”。

19、备注：针对该安全隐患，其他需要说明的事项。

附件 2

### 民航行政机关安全隐患清单

序号	安全隐患描述	整改措施	整改进展	责任单位	整改期限	督办监管局
1						
2						
3						