



# 咨询通告

中国民用航空局

---

文 号：民航规〔2022〕51号

编 号：AC-13-LR-2022-01

下发日期：2022年9月28日

## 民航单位法定自查工作规范

---

## 一、依据

为贯彻落实习近平总书记关于民航安全工作系列重要指示批示精神，强化民航生产经营单位的安全生产主体责任，提升民航生产经营单位自律意识和合规水平，确保民航持续安全、高质量发展，自 2015 年开始，民航局在行业推行法定自查工作。为深入学习贯彻习近平法治思想，进一步推动法定自查的开展，使之成为民航生产经营单位落实主体责任的有效抓手，督促民航生产经营单位形成主动合规、持续合规的长效机制，依据《中华人民共和国民用航空法》《中华人民共和国安全生产法》《民用航空行政检查工作规则》（以下简称《规则》）等规定，制定本通告。

## 二、定义

### （一）法定自查

法定要求的符合性自查（简称“法定自查”），指民航生产经营单位以监管事项库为基础建立法定自查事项清单，并利用法定自查事项清单，采取技术、管理措施，持续检查、监控生产经营过程各要素、各环节，落实作为民航安全管理体系核心的风险分级管控和隐患排查治理制度要求，及时纠正偏差、消除隐患，主动符合适用的民用航空相关法律、法规、规章、行政规范性文件、标准等要求的活动。

### （二）组织系统原因分析

体现系统监管理念的一种具体工作方法。为防止同类问题反复发生或隐患进一步扩大，通过正确运用科学评估工具，对导致

问题发生的原因进行分析，查找直接原因及深层次的组织、系统原因，明确导致问题发生的路径并针对性地制定解决方案。

### **三、目的**

通过督促民航生产经营单位按照本通告规范地开展法定自查工作，推动民航生产经营单位落实主体责任，单位领导履行领导责任，从业人员履行岗位职责，持续提升行业合规能力和合规运行水平。更加充分地发挥现有各类合规管理体系的优势，以系统融合降低民航生产经营单位合规成本。将系统监管理念融入法定自查，推动民航生产经营单位精准开展安全生产、经营运行、内部管理、程序标准、行为规范等方面的法定自查，持续监控生产经营的合规态势，及时纠偏，实现合规操作、合规运行。借助数据分析成果，使法定自查与民航行政机关行政检查两种检查方式紧密结合，相互促进。

### **四、适用范围**

中华人民共和国境内依法设立的公共航空运输企业、通用航空企业（包括无人机企业）、飞行训练单位、签派员训练单位、维修单位、维修培训机构、空中交通管理部门、民用机场（包括军民合用机场民用部分）、航空销售网络平台经营者、民用航空产品及零部件设计制造单位、油料单位、地面服务保障单位以及航空配餐企业等民航生产经营单位开展法定自查工作，适用本通告。

中国民用航空局、中国民用航空地区管理局及其派出机构

(以下统称“民航行政机关”) 对法定自查工作实施监督管理, 适用本通告。

## 五、工作原则

(一) 全面参与。民航生产经营单位应当开展法定自查工作, 提升全员参与法定自查工作的自觉性。民航行政机关应当支持民航生产经营单位开展法定自查, 通过行政检查等监管手段督促企业实施法定自查。

(二) 倡导提升。倡导民航生产经营单位满足《法定自查工作指南》要求, 不断按照更高级别标准要求开展法定自查工作, 持续提升法定自查工作水平。

(三) 鼓励共享。鼓励民航生产经营单位在法定自查工作开展过程中, 主动总结并在行业中共享成功经验和有效做法。民航行政机关持续公布行业法定自查的优秀案例, 加强指导。

(四) 有效融合。鉴于各业务系统的安全管理体系组成部分和要素基本相同, 安全管理体系四个组成部分中的“安全风险管  
理”及“安全保证”相关内容与《中华人民共和国安全生产法》中“安全风险分级管控和隐患排查治理双重预防机制”要求一致。因而民航生产经营单位推行的法定自查作为隐患排查的一种手段, 实施时可融入自身管理体系所需的各类检查、审核和审计之中, 在制度、机构、人员、文件、实施等要素和环节上互联互通、有效合并实施、结果互用互认, 提高管理系统性和效率。

(五) 精准监管。民航行政机关应当加强对民航生产经营单

位法定自查工作的监督指导，将生产经营单位法定自查情况，作为差异化监管的重要考量，提升监管的针对性。

（六）文化培育。鼓励民航生产经营单位推行“积极、主动、健康、公正”的安全文化，引导正确的安全价值观，通过有效的管理手段增强全员责任意识、安全意识、风险意识和合规意识，鼓励员工发现问题、报告问题、整改问题，避免因不合理的绩效考核指标、问责方式等影响自查发现问题的积极性。

## **六、工作指南**

为便于民航生产经营单位在遵守本通告的基础上规范、有效开展法定自查工作，制定《法定自查工作指南》（以下简称《工作指南》，附件1）。

《工作指南》为部分法定自查工作要求设置了提升性工作标准。相关工作标准均非强制性要求，民航生产经营单位自愿结合自身实际，以《工作指南》相关标准为指导，提升法定自查工作水平。

《工作指南》用于对民航生产经营单位法定自查工作水平的评价，所列标准的达成情况是评价法定自查工作水平高低的重要指标。

## **七、法定自查要求**

### **（一）法定自查制度**

民航生产经营单位应当建立健全法定自查制度，从制度层面保障法定自查工作有效开展。

## 1. 制度内容

民航生产经营单位应当在法定自查制度中明确法定自查要求、机构设置和 workflows，并至少包含以下内容：

- (1) 法定自查人员管理；
- (2) 法定自查事项清单管理；
- (3) 法定自查计划管理；
- (4) 法定自查实施和闭环管理；
- (5) 案卷整理；
- (6) 数据分析与应用。

## 2. 制度形式

民航生产经营单位可以新建法定自查制度，也可以利用已有制度。利用已有制度的，应当建立《法定自查制度内容索引单》（附件 2）备查。

鼓励民航生产经营单位将法定自查工作制度同生产经营中其他相关工作制度，如 SMS、SeMS、隐患排查治理、内审、安全审计、安保审计等统筹融合，避免重复建设。

### （二）法定自查机构和人员

民航生产经营单位应当确保有机构和人员承担法定自查职责，从机构和人员层面保障法定自查工作有效开展。

#### 1. 法定自查机构

民航生产经营单位应当建立本单位法定自查组织体系，可以建立专门的法定自查机构，也可以利用现有机构。明确法定自查

组织体系各层级、各业务单元的职责和工作要求。

## 2. 法定自查人员要求

民航生产经营单位应当明确本单位法定自查负责人和法定自查人员。

法定自查负责人应当由法定代表人或主要负责人担任。

法定自查人员分为专职和兼职法定自查人员。生产体系之外的专门负责开展法定自查工作的人员为专职法定自查人员。对于涉及特定专业知识的法定自查事项，仅能由具备相应专业资质要求的法定自查人员实施检查。

## 3. 法定自查人员培训

法定自查负责人和法定自查人员都应当接受初始培训和年度复训。

初始培训内容应当包括安全生产法律法规、民航法律法规和规范性文件、法定自查制度和程序、相关国家/行业标准、监管事项库或本单位法定自查事项清单、必要的专业知识、安全管理知识和技术等，以使法定自查负责人和法定自查人员胜任法定自查工作的要求。年度复训应当包括上次培训以来初始培训内容的更新等，以使法定自查负责人和法定自查人员持续胜任法定自查工作的要求。

培训可以由单位自行组织，也可以委托第三方机构开展。法定自查负责人和法定自查人员参加监察员入门培训或强化培训、各类民航安全管理培训，或学习民航行业监管执法信息系统

(含后继系统，以下简称 SES) 统一提供的监管事项解读材料，可视为满足培训要求。

民航生产经营单位应当做好培训记录，培训记录应当至少保存 3 年。其中通过学习 SES 提供的监管事项解读材料进行培训的，可以将自我声明作为培训记录，声明中应当注明所学习监管事项的 SID 编号。

### (三) 法定自查事项清单

民航生产经营单位应当根据适用的法律、行政法规、规章、行政规范性文件、国家标准、行业标准等要求，在对标监管事项库的基础上，结合自身生产经营运行特点和实际情况确定法定自查事项，明确法定自查要求，形成本单位法定自查事项清单，并持续提升法定自查事项清单编制水平。

#### 1. 清单范围

法定自查事项清单的内容应当至少覆盖监管事项库（全国库）中适用于本单位的所有安全类监管事项，跨区域运行的民航生产经营单位应当至少覆盖合格证管理局的辖区库。推荐将适用于本单位的经济类监管事项纳入法定自查事项清单。

#### 2. 清单要素

法定自查事项清单应当至少包括检查专业、检查项目、内容编号、检查内容、检查标准、符合性判断标准、检查依据、检查频次等要素（详见附件 3：法定自查事项清单样例）。

法定自查事项的内容编号应当以对应的监管事项的 SID 编号



为基础，编号中应当含有相关 SID 编号的字段，或者能够有效关联索引相关 SID 编号。

法定自查事项的检查标准不低于监管事项的要求。允许将对应的监管事项检查标准作为法定自查事项检查标准。

法定自查事项的符合性判断标准不低于监管事项库中对应监管事项的符合性判断标准，如法定自查事项的检查标准详尽，能够用于指导法定自查人员判断检查项目的符合情况，该标准可与检查标准一致。

法定自查事项的检查依据应当注明相应依据文件及条款，包括但不限于法律、行政法规、规章、标准、行政规范性文件等，依据应当具体到条款。如有多个依据来源，应逐一一列明。

法定自查事项的检查频次应当不低于对应的监管事项或法定要求的检查频次。

法定自查工作可以与 SMS、SeMS、隐患排查治理、内审、安全审计、安保审计等制度的对应项目关联工作进行统筹融合。进行统筹融合的，应当通过建立索引的方式将法定自查事项清单中的事项与相关管理制度的对应项目关联。

### 3. 清单更新

民航生产经营单位应当根据监管事项库中对应的监管事项的变动情况及时更新法定自查事项清单。每季度第一个月应当查询一次 SES 中监管事项库的更新情况。

针对监管事项库的更新事项，民航生产经营单位应当进行评

估，综合考虑适用性、检查频次要求、安全风险等因素，视情调整法定自查计划。

#### （四）法定自查计划

民航生产经营单位应当编制自查计划，并依据法定自查事项清单的更新和实际运行情况调整，以计划的针对性、科学性来提升法定自查效能。

##### 1. 编制计划

民航生产经营单位应当在每年 12 月 31 日之前完成下一年度法定自查计划的编制。

民航生产经营单位也可以采取航季、季度等作为法定自查计划的编制周期，但需确保相关法定自查计划在航季、季度开始前完成编制且满足自查事项的检查频次要求。

法定自查计划应当明确需要检查的法定自查事项及开展检查的时间，时间应当至少具体到月份。

##### 2. 调整计划

民航生产经营单位应当建立法定自查计划调整制度。对计划进行调整时，不得低于相关法定自查事项的检查频次要求，且应当如实记录法定自查计划的调整情况及调整理由。

#### （五）法定自查实施和闭环

民航生产经营单位应当按照制定的法定自查计划实施法定自查，针对所发现的问题进行归类，视情开展组织系统原因分析，制定有效的整改措施并跟踪验证，使法定自查工作形成闭环。

## 1. 实施检查

民航生产经营单位在检查过程中应当及时准确记录发现的问题，经被检查部门确认后并填写日期。发现的问题应当以书面、法定自查网络信息系统等正式形式告知存在问题的部门，对于现场已经完成整改的，应当在自查检查单上予以说明，可以不再以正式形式告知。

## 2. 问题分析

民航生产经营单位应当将法定自查发现的问题纳入企业隐患清单，并建立问题分析机制，对法定自查所发现的问题及其他企业隐患按照民航局规定的问题分类方法进行归类（相关问题分类方法将另行提供），并按照民航行政机关的要求对相关问题开展组织系统原因分析，找出导致问题发生的不同层级原因，并做好记录。

## 3. 问题整改

民航生产经营单位应当建立整改机制，制定整改措施，明确整改期限，按照制定的整改措施和期限完成整改，形成必要的整改记录，落实民航局关于“问题隐患动态清零”的有关要求。

## 4. 跟踪验证

民航生产经营单位应当对整改进行跟踪验证，确认整改措施按要求落实，评估整改的有效性，如不足以有效解决问题，应当再次启动整改、跟踪验证的流程，直至问题有效解决。对整改期限较长的问题，民航生产经营单位应当对整改情况进行持续监

控。跟踪验证应当形成必要的文件记录。

## （六）案卷整理

自查任务完成后，民航生产经营单位应当对自查过程中形成的案卷进行整理，确保法定自查案卷完整真实，具有可追溯性。

### 1. 案卷要求

法定自查案卷应当至少包括以下内容：自查计划、自查检查单、整改通知书、整改措施和情况报告、验证材料。

法定自查案卷应当真实，内容不得虚假，禁止伪造材料。

如能保证案卷要素符合以上要求，且法定自查工作与 SMS、SeMS、隐患排查治理、内审、安全审计、安保审计等工作融合开展的，可以认可 SMS、SeMS、隐患排查治理、内审、安全审计、安保审计等工作形成的案卷。

通过法定自查网络信息系统保存法定自查案卷的，可以不再保存纸质案卷。

### 2. 保存期限

法定自查案卷保存期限不得少于 3 年。企业确定的法定自查事项全覆盖期限大于 3 年的，法定自查案卷保存期限不得少于法定自查事项全覆盖期限。

## （七）数据分析与应用

民航生产经营单位应当汇总分析法定自查的相关数据，按要求收集并报送相关内容，同时利用数据分析结果指导法定自查工作优化、改进，持续提升法定自查工作水平。

### 1. 数据收集

民航生产经营单位应当收集法定自查数据，至少包括法定自查事项数据、发现问题的法定自查事项数据、整改闭环的数据。

### 2. 年度总结

民航生产经营单位应当于每年3月1日前对上一年度的法定自查工作情况进行分析、总结，编制法定自查工作情况年度总结并留存备查。总结内容至少包括法定自查制度建设情况、法定自查队伍建设情况、法定自查清单管理情况、法定自查计划实施情况、发现问题及整改情况、发现问题的分析和法定自查工作自评情况。总公司或母公司还应当留存全部分子公司的总结。

### 3. 数据提供

公共航空运输企业、从事载人载客业务的通用航空企业、运输机场和空中交通管理部门（以下简称特定民航生产经营单位）应当自2023年1月，于每季度开始后的20个工作日内提供上一季度的法定自查指定数据（详见附件4：法定自查计划及情况跟踪表和附件5：法定自查发现问题清单）。

在SES具备信息脱敏功能前，特定民航生产经营单位应当向民航局指定的专家组提供上述法定自查指定数据。当SES具备信息脱敏功能后，特定民航生产经营单位应当通过SES提供上述法定自查指定数据。SES开放数据接口，支持通过系统对接方式提供法定自查数据。

民航行政机关应当利用收集的行业法定自查数据分析行业的

合规态势，向行业共享数据，指导、规范行业法定自查工作。民航行政机关不得将法定自查数据用于对民航生产经营单位的处理。民航行政机关法制部门对处理措施开展法制审核时，应当排除相关数据的证据效力。

## **八、管理要求**

### **（一）监管事项库**

各地区管理局的辖区库不得与全国库冲突。

对于多个地区管理局辖区库均有的监管事项，相关地区管理局应当做好协调，确保监管事项要求一致。确实难以协调的，应当向相关监管事项的主管司局报告后确定。

### **（二）行政检查计划**

各地区管理局科学编制、动态调整行政检查计划时应当结合民航生产经营单位的法定自查情况，合理确定监管事项、频次和方式等。如对于法定自查情况较好的民航生产经营单位，适当优化监管方式，对于法定自查情况较差的民航生产经营单位，应当加大监管力度。

### **（三）行政检查实施**

综合专业监察员应当按照监管事项库“企业规章符合性法定自查组织实施”监管项目下的监管事项，对民航生产经营单位法定自查开展情况实施检查。其他监管专业监察员每年至少要对本专业相关监管事项开展法定自查的情况了解一次。发现法定自查明显存在走过场等问题的，视为监管事项“法定自查效能”不符

合，下达整改通知书，并要求进行组织系统原因分析。

#### （四）法定自查评价

民航生产经营单位应当自 2023 年开始，每年自行或委托第三方机构对自身法定自查工作情况进行评价，自评的范围包括法定自查制度完善程度、法定自查各要素和环节运行质量、法定自查对运行安全的保障效能，《工作指南》所列标准的达成情况等，评价结果用于优化、改进法定自查工作。

民航局可以自行或委托第三方机构对民航生产经营单位和行业整体的法定自查工作进行评价。各地区管理局及其派出机构可以自行或委托第三方机构对辖区民航生产经营单位和辖区整体的法定自查工作进行评价。民航行政机关开展的法定自查工作评价不得对被评价单位收取费用。民航生产经营单位已经接受民航行政机关开展的法定自查工作评价的，当年可以不再自评。

法定自查工作评价应当公正、客观。民航局、地区管理局、民航生产经营单位当年计划组织实施 SMS 外部审核的，法定自查工作评价作为 SMS 外审的一部分，由符合条件的第三方机构实施，与 SMS 外部审核同步进行、分头开展。

### 九、附则

#### （一）保障措施

各单位应当高度重视法定自查工作，作为本单位年度重点工作来抓，作为本单位落实《中华人民共和国安全生产法》及《民用航空安全管理规定》关于隐患排查治理要求的一项重要任务来

抓，作为本单位领导落实“一岗双责”重要事项来抓。加大投入力度，在全体人员中宣贯法定自查制度和工作要求，确保法定自查工作取得实效。

## （二）通告细化

各地区管理局可以依据本通告制定针对辖区或辖区某一专业的法定自查细化工作文件，但不得高于本通告的要求。本通告下发前已经下发的法定自查相关工作文件，应当与本通告保持一致。

## （三）生效日期

本通告自 2022 年 10 月 1 日起生效，《关于民航单位法定自查有关问题的通告》（AC-13R1-LR-2019-03）同时废止。



## 附件 1

# 法定自查工作指南

## 第 1 章 概述

### 1.1 目的

本指南旨在规范民航生产经营单位法定自查工作，持续提高民航生产经营单位法定自查工作水平，并为法定自查评价提供指引。

### 1.2 依据

本指南依据《民用航空行政检查工作规则》《民航单位法定自查工作规范》等相关文件制定。

### 1.3 内容

本指南针对法定自查工作体系中的关键要素和主要环节提出了不同层次的实施方法和工作标准，在民航生产经营单位满足《民航单位法定自查工作规范》要求的基础上，为其不断优化、改进单位法定自查效能提供指导。

本指南为部分法定自查工作要求设置了提升性工作标准。工作标准分为三级，从第一级到第三级，工作难度逐步提高。具体到某一法定自查工作要求，三级标准不一定都有，某一级标准也不一定只有一个。各单位可以依据自身实际情况，自由选择任意法定自查工作要求的任意级别标准加以达成，没有达成顺序的限制。标准和标准之间没有包含关系，达成了某一法定自查工作要

求的高级标准，不视为达成了该法定自查工作要求的低级标准。达成标准的数量多少，高级标准占比的大小，将影响法定自查评价结果的高低。

#### 1.4 适用范围

本指南适用于中华人民共和国境内依法设立的公共航空运输企业、通用航空企业、飞行训练单位、签派员训练单位、维修单位、维修培训机构、空中交通管理部门、民用机场（包括军民合用机场民用部分）、民用航空产品及零部件设计制造单位、油料单位以及地面服务保障单位等民航生产经营单位的法定自查工作。

## 第 2 章 法定自查制度

### 2.1 制度内容

#### 2.1.1 建立法定自查实施细则（一级）

民航生产经营单位在建立法定自查基本制度的基础上，为进一步规范法定自查工作实施，针对法定自查中的关键环节，如法定自查事项清单管理、自查人员管理、自查实施和闭环管理等，根据本单位运行实际，建立能够指导工作规范开展的实施细则，如实施程序和表单等。

#### 2.1.2 明确岗位工作标准（一级）

员工按章操作是保障单位生产经营合法、合规的基础，为使法定自查理念深入一线，融入各相关岗位工作中，民航生产经营单位编制员工岗位工作标准操作程序（SOP），既为员工提供了

工作规范，也便于员工对照规范自查自己工作的合规情况。

#### 2.1.3 建立员工岗位职责与法定自查事项对照表（二级）

民航生产经营单位建立员工岗位职责与法定自查事项对照表，明确岗位职责与相关法规要求的对应关系，从而形成企业落实全员安全生产责任制的方法，提高员工对法规和单位管理要求的熟悉程度，使员工明确了解做好本职工作与工作合规性和落实安全岗位责任的关系。

#### 2.1.4 建立单位和员工风险清单（三级）

知敬畏能够促使组织和个人更好地守法合规，民航生产经营单位建立单位的风险清单和员工的风险清单，在单位风险清单中明确各法定自查事项不符合要求时单位面临的纪律风险、法律风险、安全风险、经济风险等不利后果。在员工风险清单中明确各法定自查事项不符合要求时不同岗位人员面临的人身损害风险、经济风险、纪律风险、法律风险等不利后果。

#### 2.1.5 建立数据驱动的法定自查制度持续优化机制（三级）

民航生产经营单位充分利用信息化技术手段持续改进单位管理水平和效能，通过跟踪分析本单位法定自查数据、生产运行数据、行业法定自查数据，发现生产经营过程中的薄弱环节和法定自查制度的不足，持续优化法定自查制度，优化单位运行管理。

## 第 3 章 机构和人员

### 3.1 法定自查人员要求

### 3.1.1 设置两级法定自查人员（一级）

法定自查工作涉及民航生产运行环节多，岗位种类多，民航生产经营单位设置单位级和部门级两级法定自查人员，两级人员分工负责，协调工作。

### 3.1.2 明确法定自查人员任职经历要求（二级）

民航生产经营单位的法定自查负责人具备2年以上的管理工作经历。

民航生产经营单位的法定自查人员具备民航相关专业3年以上工作经历。

## 3.2 法定自查人员培训

### 3.2.1 确保法定自查人员培训学时（一级）

民航生产经营单位明确法定自查人员培训学时，确保培训效果，初始培训时长不少于20学时，年度复训时长每两年不少于16学时。

### 3.2.2 不断提高法定自查人员培训针对性（一级）

民航生产经营单位不断提高法定自查人员培训的针对性，培训内容除安全生产法律法规、民航法律法规和规范性文件、法定自查制度和程序、相关国家/行业标准、监管事项库或本单位法定自查事项清单、专业知识和技术之外，还包括不安全事件案例、优秀法定自查经验及案例等实践内容。

### 3.2.3 设置法定自查人员上岗考核标准（二级）

民航生产经营单位设定法定自查人员上岗考核标准，严把法

定自查人员资质能力，考核标准包括正确理解法规、SID、单位管理规定、法定自查要求等内容，法定自查人员熟悉单位的生产运行业务，能够有效识别不符合法定自查标准的情形。

## **第 4 章 法定自查事项清单**

### **4.1 清单范围**

#### **4.1.1 细化法定自查事项（一级）**

为了提高法定自查事项的覆盖范围和操作性，民航生产经营单位结合单位运行和管理实际，在法定自查事项清单中根据本单位制度和程序细化监管事项库的监管事项，并将本单位自身的管理制度、程序、标准等要求融入法定自查事项清单的检查项目和检查内容。

#### **4.1.2 扩大法定自查事项范围（二级）**

经营风险、财税风险等也会对民航生产经营单位的安全运行产生直接冲击，为了提高民航生产经营单位全面合规运行水平，单位将与本单位经营运行和安全生产有关的行业外法律法规要求纳入法定自查事项清单。

### **4.2 清单要素**

#### **4.2.1 明确法定自查事项基本检查频次（一级）**

对于无法定检查频次要求的法定自查事项，民航生产经营单位明确这些法定自查事项的基本检查频次，检查频次设置不低于每三年一次。

#### **4.2.2 提高法定自查事项检查频次（二级）**

对于无法定检查频次要求的法定自查事项，民航生产经营单位适当提高这些法定自查事项的检查频次，检查频次设置不低于每年一次。

#### 4.2.3 将系统监管理念融入符合性判断标准（二级）

民航生产经营单位在法定自查事项符合性判断标准中融入系统监管理念，设置包含组织系统因素的判断标准。根据法定自查事项不同，融合系统监管理念的符合性判断标准可能包括制度程序、职责分工、资源保障、教育培训、监督评价、安全文化等要素。

#### 4.2.4 建立符合性判断标准持续更新机制（二级）

民航生产经营单位建立符合性判断标准的持续更新机制，根据监管事项库更新、合规管理水平提升等情况对相关法定自查事项的符合性判断标准进行更新优化。

#### 4.2.5 按照“路径监管”<sup>1</sup>理念将法定自查事项关联（三级）

民航生产经营单位按照“路径监管”理念，将同一致因路径上的管控手段涉及的法定自查事项进行关联，以便按照“路径监管”理念进行法定自查。

---

<sup>1</sup> 一种基于组织系统理念的监管方法。根据系统安全理念，通过法规、监管事项库、标准、管理制度等途径设置了多层技术手段或管控措施（以下简称管控手段）以预防不安全事件发生，在同一致因路径上的一组管控手段在防护作用上具有联动性，一旦其中一层失效，其它管控手段必须正常、有效，才能保证整个防护体系有效，这就要求在监管中，如果发现同一致因路径上的管控手段存在缺陷，就必须启动对同一致因路径上的其它管控手段的检查，避免该组管控手段被穿透，导致不安全事件发生，这种针对同一致因路径上的一组管控手段进行关联监管、检查的方法即为路径监管。

## 第 5 章 法定自查计划

### 5.1 编制计划

#### 5.1.1 关注法定自查重点事项（一级）

对以往检查中发现问题较多或者发生较大调整变化的法定自查事项，民航生产经营单位考虑列入下一年度法定自查计划，在确保法定自查事项覆盖正常计划内容之外，关注重点事项。

#### 5.1.2 统筹融合相关检查计划（一级）

为提高法定自查效率和法定自查质量，民航生产经营单位将法定自查计划和其他安全管理相关的检查计划融合，统筹实施。

#### 5.1.3 关注行业安全运行趋势（二级）

编制法定自查计划时，民航生产经营单位考虑行业不安全事件发生情况、行业法定自查多发问题等数据，将行业多发问题列入下一年度法定自查计划。

### 5.2 调整计划

#### 5.2.1 及时响应外部驱动因素（一级）

对于已经发布的行业预警信息、行业不安全事件，或局方临时检查要求等涉及的监管事项，民航生产经营单位及时作出响应，及时调整法定自查计划，加强对相关监管事项涉及的法定自查事项进行检查。

#### 5.2.2 通过数据驱动调整法定自查计划（二级）

民航生产经营单位建立基于数据分析的法定自查计划调整制度，根据对本单位历史检查数据和运行数据、行业运行数据、局

方监管数据等的分析，针对发现问题较多的法定自查事项，或行业多发问题涉及的法定自查事项，主动增加检查频率，及时对法定自查计划进行动态调整，推进精准法定自查。

## 第 6 章 法定自查实施和闭环

### 6.1 实施检查

#### 6.1.1 实施“四不两直”<sup>2</sup>式的法定自查（一级）

为了促进员工养成优良工作作风，提高现场问题发现率，民航生产经营单位按照“四不两直”要求开展部分法定自查。

#### 6.1.2 按照“路径监管”理念开展法定自查（三级）

民航生产经营单位按照“路径监管”理念开展法定自查，当处在同一致因路径上的某一法定自查事项出现问题之后，立即开展对同一路径上其他关联法定自查事项的自查，提高自查的系统性。

### 6.2 问题分析

#### 6.2.1 建立启动组织系统原因分析的标准（一级）

民航生产经营单位建立启动组织系统原因分析的标准，以此标准确定法定自查发现问题中哪些应当开展组织系统原因分析。

启动标准的可以参考下列条件制定，但不局限于这些条件。

(1) 相关法定自查事项过去 3 个月内已经发现 2 次及更多

---

<sup>2</sup> 原国家安全生产监督管理总局 2014 年 9 月建立并实施的一项安全生产暗查暗访制度，即：不发通知、不打招呼、不听汇报、不用陪同接待、直奔基层、直插现场。在本通告中指民航生产经营单位的法定自查人员利用这种方式，开展检查，以掌握现场真实状态，加大现场问题排查力度。



问题；

(2) 相关法定自查事项在过去 12 个月内触发过民航不安全事件；

(3) 相关法定自查事项是根据路径监管理念被触发；

(4) 相关法定自查事项所对应的监管事项在民航行政机关发布的监管数据分析报告中属于同类企业高频违反的监管事项。

### 6.2.2 建立有效的问题分析方法（一级）

民航生产经营单位研究建立有效的组织系统原因分析方法，按照局方要求对发现问题进行归类，研究建立在问题归类基础上的原因分析策略、方法和表单，通过有效的组织系统原因分析，找出导致问题发生的不同层次原因，特别是组织系统原因，从组织管理、系统设计等方面对单位的生产经营进行优化改进。

### 6.2.3 统筹衔接问题分析机制（一级）

将发现问题的组织系统原因分析工作与危险源识别和风险分析工作、隐患排查治理工作关联、融合开展。

## 第 7 章 数据分析与应用

### 7.1 数据提供

#### 7.1.1 主动提供法定自查指定数据（一级）

除《民航单位法定自查工作规范》规定的特定民航生产经营单位之外，非特定民航生产经营单位也按照《民航单位法定自查工作规范》的规定提供法定自查指定数据。

### 7.2 自查系统

### 7.2.1 开发法定自查网络信息系统（一级）

特定民航生产经营单位开发、利用法定自查网络信息系统，提高管理水平和管理效率。

### 7.2.2 实现与局方系统对接（二级）

开发了法定自查网络信息系统的民航生产经营单位将该系统与 SES 对接，实现相关数据自动更新。

### 7.2.3 主动建立法定自查网络信息系统（二级）

除《民航单位法定自查工作规范》规定的特定民航生产经营单位之外，非特定民航生产经营单位也开发、利用法定自查网络信息系统，提高管理水平和管理效率。

## 第 8 章 管理要求

### 8.1 法定自查评价

#### 8.1.1 法定自查评价与单位安全绩效管理融合（一级）

民航生产经营单位将法定自查评价与单位的安全绩效管理融合，设计合理的安全绩效指标引导员工积极自查，努力发现问题、上报问题、整改问题，通过安全绩效监控评价法定自查工作成效，通过法定自查工作有效促进单位安全水平提升。

## 附件 2

### 法定自查制度内容索引单

法定自查制度以下内容利用已有制度建立：

机构和人员

利用的已有制度名称：\_\_\_\_\_

章节、条款：\_\_\_\_\_

建立法定自查事项清单

利用的已有制度名称：\_\_\_\_\_

章节、条款：\_\_\_\_\_

编制和调整法定自查计划

利用的已有制度名称：\_\_\_\_\_

章节、条款：\_\_\_\_\_

法定自查实施和闭环

利用的已有制度名称：\_\_\_\_\_

章节、条款：\_\_\_\_\_

案卷整理

利用的已有制度名称：\_\_\_\_\_

章节、条款：\_\_\_\_\_

数据分析与应用

利用的已有制度名称：\_\_\_\_\_

章节、条款：\_\_\_\_\_

法定自查评价

利用的已有制度名称：\_\_\_\_\_

章节、条款：

说明：相关内容利用已有制度建立的，在对应内容前面的内打“√”。

附件3

法定自查事项清单样例

序号	检查专业	检查项目	内容编号	检查内容	检查标准	符合性判断标准	检查依据	检查频次
1	航空安全	安全隐患排查治理制度及落实	16011	1. 安全隐患排查治理制度及工作程序； 2. 安全隐患管控、治理台账； 3. 人员责任落实情况。	是否按照《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）建立安全隐患排查治理制度，包括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。	1.建立了安全隐患排查治理制度，明确了工作职责、程序、方法、分级标准、工具、排查范围与频次等内容； 2.有隐患排查记录； 3.建立了安全隐患排查治理台账，安全隐患治理清单包括隐患名称、类别、关联的风险控制措施、关联的后果、来源、发现时间、整改部门、整改时间、整改措施、整改资金、措施验证人、措施验证时间、治理效果验证情况等。 4.询问主要负责人、分管负责人掌握安全隐患的整体情况，包括重大隐患、隐患数量、治理进度、存在问题等； 5.询问部门负责人掌握本部门的安全隐患整体情况，包括隐患数量、治理进度、存在问题等； 6.询问一线员工参与情况。	1.《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） 2.《XX公司安全管理手册》第XX条	每2年1次
2	航空安全	安全隐患排查治理台账	16011-1	1. 安全隐患排查治理台账的建立； 2. 安全隐患排查治理台账的要素； 3. 安全隐患排查治理台账的填写。	安全隐患排查治理台账的建立、要素、填写符合单位手册的要求。	1. 按单位手册要求建立了安全隐患排查治理台账； 2. 安全隐患排查治理台账的要素符合单位手册的要求； 3. 按单位手册要求及时、正确填写了安全隐患排查治理台账。	1.《XX公司安全管理手册》第XX条 2.《XX公司安全隐患排查治理工作程序》第XX条	每1年1次

注释：1. 样例主要提供格式参考，内容不是最终标准，各单位应根据工作实际进行描述；

2. 样例中第1项演示了直接引用监管事项库SID的检查项目，第2项演示了在监管事项库基础上根据单位手册进行细化的检查项目，项目编号中均包含了对应SID的编号字段。

附件 4

### 法定自查计划及情况跟踪表

序号	检查专业	计划时间 (月)	检查项目编号	检查项目	实施检查单位/部门	被检查单位/部门	是否执行	调整情况	是否关闭	备注
1							是/否		是/否	
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										
.....										

注：如检查计划未执行，请在调整情况处填写调整理由及结果。

附件 5

## 法定自查发现问题清单

编号	安全隐患名称	重大安全隐患	关联自查事项编号	问题类型		隐患的类别	原因分析 (含组织系统原因,如适用)	关联的风险控制措施 (法规、制度或者风险控制措施的具体要求)	关联的后果 (如适用)	来源	发现时间	整改单位/部门	整改时间	整改措施	整改资金 (如适用)	应急预案 (涉及重大隐患时填写)	措施验证人	措施验证时间	治理效果验证情况	是否关闭	关闭时间
				一级分类	二级分类																
1	某进近管制室部分管制员违反管制协议,向相邻管制单位过早进行电子移交。	否				风险控制措施失效	1.部分管制员对管制协议向相关内容存在误解; 2.进近管制室对管制协议开展了培训,但无相关考核; 3.进近管制室的《业务培训管理规定》中没有明确需要考核的条件及要求。	进近管制室的《业务培训管理规定》规定:协议签订后,应对全体人员开展不少于2小时的培训。	飞行冲突	内部检查	2022/1/3	进近管制室	2022/1/9	1.修订进近管制室《业务培训管理规定》,增加业务培训后应对受训人员进行考核,不合格的直到补考合格后方可上岗的要求。 2.进近管制室对全体人员开展管制协议培训和考核,对不合格的人员进行了补考,直到全体人员考核合格。	无		安质部检查员	2022/2/1	1.2022年2月1日检查了进近管制室修订的《业务培训管理规定》,该规定明确业务培训后应对受训人员进行考核,不合格的直到补考合格后方可上岗的要求。 2.2022年2月1日检查进近管制室对全体人员进行管制协议培训和考核记录,均已经考核合格。 3.2022年2月1日随机抽查了过去两个月中每周各1小时的录像,没有发现过早进行电子移交的情况。	是	2022/3/1
2	货运平板车阻挡加油车前方的紧急通道。	否				重复性违规违章	1、作业人员违反车辆靠机作业规范; 2、作业人员对加油车紧急通道的要求不熟悉。	公司《航站运行手册》“航空器活动区道路交通安全管理规则”第XXX条“当飞机正在加油时,在停机位内的车辆不得阻碍加油车前方的紧急通道。	1、紧急情况 下阻挡加油车的撤离; 2、车辆与飞机或车辆与车辆刮碰	日常安全检查	2022/1/3	货运部	2022/1/5	1、对违规操作人员进行批评教育并现场纠正; 2、组织装卸处员工再次学习《航空器活动区道路交通安全管理规则》的相关要求; 3、安质处组织对车辆靠机作业安全检查频次由每周3次增加至5次,并协调机场进行视频抽查。	无		货运部安全质量管理经理	2022/2/3	1.2022年2月3日检查了装卸处员工学习《航空器活动区道路交通安全管理规则》的记录和考核记录,所有员工学习和考核合格 2.2022年2月3日随机抽查过去两个月的车辆靠机作业安全检查记录,发现连续两个月没有发生类似违规事件	是	2022/3/6

注:1.上述内容均为示例。

2.“问题类型”需要按照民航局规定的问题分类方法进行分类,相关问题分类方法将另行提供。提供前,此栏不填写。

---

抄送：西藏区局、各监管局。

---

民航局综合司

2022年9月29日印发

---