附件1

城市轨道交通运营险性事件

信息报告与分析管理办法

（征求意见稿）

注：黑体内容为新增，加 内容为删除。

第一条 为规范城市轨道交通运营险性事件的信息报告与分析工作，提升运营安全管理水平，依据《生产安全事故报告和调查处理条例》《国家城市轨道交通运营突发事件应急预案》《国务院办公厅关于保障城市轨道交通安全运行的意见》《城市轨道交通运营管理规定》等法律、行政法规和相关规定，制定本办法。

第二条 地铁、轻轨等城市轨道交通运营险性事件的信息报告与分析工作适用本办法。

第三条 本办法所称城市轨道交通运营险性事件是指在城市轨道交通运营过程中因隐患排查治理不到位造成风险失控而发生的，对城市轨道交通运营安全和服务造成较大影响的事件（主要险性事件清单见附件1）。

城市轨道交通运营险性事件达到国务院规定的事故等级的，按《生产安全事故报告和调查处理条例》有关规定开展信息报告和事故调查国务院规定的等级和分类标准，分为特别重大事故、重大事故、较大事故和一般事故。

第四条 城市轨道交通所在地城市交通运输主管部门或者城市人民政府指定的城市轨道交通运营主管部门（以下统称城市轨道交通运营主管部门）负责监督管理本行政区域内城市轨道交通运营险性事件的报告与分析工作。

对跨城市运营的城市轨道交通线路，由线路所在城市的城市轨道交通运营主管部门协商确定运营险性事件报告与分析工作的分工和职责。

1. 发生运营险性事件的，城市轨道交通运营单位（以下简称运营单位）应在1小时内向城市轨道交通运营主管部门报告。城市轨道交通运营主管部门应将信息逐级上报至交通运输部，每级上报时限不超过2小时，重大情况可越级上报。其中构成特别重大和重大运营安全事故的，按照国务院规定报告。

省级交通运输主管部门、城市轨道交通运营主管部门和运营单位应建立健全运营险性事件信息报告机制，明确信息报告责任部门、责任人，责任人应熟悉信息报告流程和相关工作要求。

1. 报告运营险性事件应包括下列内容：

（一）发生单位；

（二）发生的时间、地点、现场情况及简要经过；

（三）已经造成或者可能造成的伤亡人数（包括下落不明的人数）和初步估计的直接经济损失；

（四）已经采取的措施；

（五）对运营造成的影响；

（六）初步原因分析；

（七）下一步措施和需要协调事项；

（八）其他应报告的情况。

对运营险性事件处置的新进展、新情况应及时续报。信息报告表格式见附件2。

1. 运营单位应及时对事发现场关键信息进行影像记录，重要岗位和重要区域的录音、录像和操作日志，关键设备系统运行日志、维护记录等资料应保存完好，为开展技术分析工作提供基础条件。相关资料保存时间不少于180日。

第七八条 运营单位应组织设备供应商以及相关责任单位对运营险性事件开展技术分析，并在运营险性事件发生之日起30个工作日内形成分析报告。城市轨道交通运营主管部门可共同应参与技术分析工作，加强工作指导。结合运营险性事件性质、影响范围等，省级交通运输主管部门可成立专项工作组，组织开展技术分析工作。技术分析工作可并视情邀请专家或第三方专业机构共同参加，参与专家和专业机构不得擅自对外发布技术分析有关情况。

相关单位和个人应配合开展运营险性事件技术分析工作，按要求及时提供相关技术文件、数据和资料，并对所提供材料的真实性负责。

第八九条 运营险性事件技术分析工作应坚持客观公正的原则，真实还原事发经过，形成的运营险性事件技术分析报告，报告应至少包括以下内容：

（一）发生单位概况；

（二）发生经过和处置情况，含现场救援、行车组织调整、客流疏导等方面；

（三）造成的人员受伤和直接经济损失；

（四）事件发生的原因分析，含直接原因和间接原因；

（五）事件整改与防范措施；

（六）有关图文、视频、音频、数据、文件等资料。

第九十条 运营单位应在形成运营险性事件技术分析报告后5个工作日内，报送至城市轨道交通运营主管部门。城市轨道交通运营主管部门应在收到报告后逐级报送至交通运输部，每级报送时限不超过10个工作日。

重大运营安全事故调查报告按规定程序经批复后，省级交通运输主管部门应在10个工作日内报送至交通运输部。较大和一般运营安全事故调查报告批复后，城市轨道交通运营主管部门应逐级报送至交通运输部，每级报送时限不超过10个工作日。

第十十一条 城市轨道交通运营主管部门应督促运营单位吸取运营险性事件经验教训，制定相应整改措施消除隐患并监督落实，不断改进提升运营安全水平。

城市轨道交通运营主管部门应督促运营单位按规定及时对本单位发生的运营险性事件制作安全警示片等多种形式的安全警示材料，开展警示教育活动。安全警示片内容应包括运营险性事件基本情况、主要原因、造成后果、经验教训等。

第十一二条 运营单位应按年度对本单位城市轨道交通运营险性事件的发生情况、发生原因、发展趋势、变化规律，以及既往运营险性事件整改及防范措施实施效果等进行总结评估，形成书面报告并及时报送至城市轨道交通运营主管部门。城市轨道交通运营主管部门汇总分析后，形成本辖区运营险性事件分析报告，连同安全警示片等安全警示材料于次年1月底前逐级报送至交通运输部。

第十二三条 交通运输部根据行业运营安全动态，不定期发布警示案例、情况通报、分析报告，持续记录、动态跟踪行业安全态势，提出行业安全发展策略。

第十三四条 交通运输部总结行业出现的共性问题、新问题或可能带来严重后果的问题，组织年度专题研讨，并邀请行业专家参加，提出改进意见和措施，不断提升行业安全管理水平。

第十四五条 本办法自印发之日起施行2019年8月1日起实施，有效期5年。

附件1

城市轨道交通主要运营险性事件清单

1.列车脱轨

注：脱轨是指车辆在正线、配线、车场线等线路运行时，车轮落下轨面（包括脱轨后又自行复轨）或车轮轮缘顶部高于轨面（因作业需要的除外）而脱离轨道。

2.列车冲突

注：冲突是指在正线、配线、车场线等线路，列车相互间或列车与、机车、工程车、轨检车等车辆之相互间或与工程车、设备设施（如车库、站台、车档等）发生冲撞。冲突按照发生时车辆位置关系，分为正面冲撞、侧面冲撞和追尾等。

3.列车撞击

注：撞击是指在正线、配线、车场线等线路，列车或机车车辆在运行过程中与行人、机动车、非机动车及、其他障碍物及车库、站台、车档等设备设施发生碰、撞、轧。其他障碍物是指声屏障、防火门、人防门、防淹门等构筑物及射流风机、电缆、管线等吊挂构件或其他设备脱落侵入限界。

4.列车挤岔

注：挤岔是指在正线、配线、车场线等线路，由于道岔位置不正确、尖轨未能与基本轨密贴，导致列车通过道岔时将尖轨与基本轨挤开或挤坏过程，造成尖轨弯曲变形、转辙机损坏。

5.列车、车站公共区、区间、主要设备房、控制中心、主变电所、车辆基地等发生火灾

6.乘客踩踏

7.车站、轨行区淹水倒灌

注：车站、轨行区淹水倒灌是指雨水等通过出入口、风亭、过渡段洞口等倒灌车站和轨行区，导致车站公共区积水浸泡或漫过钢轨轨面。

8.桥隧结构发生严重变形、坍塌，路基塌陷

9.大面积停电

注：大面积停电是指单个及以上车站、变电所、控制中心或车辆基地范围全部停电。

10.通讯信网络瘫痪

注：通讯信网络瘫痪是指行车调度指挥通讯信、车地无线通讯信、通讯信网络传输系统等中断30分钟（含）以上。

11.信号系统重大故障

注：信号系统重大故障是指中央和本地自动监控系统（ATS）均无法监控列车运行或联锁故障错误持续60分钟（含）以上。

12.车辆重大故障

注：车辆重大故障是指制动失效、车厢分离、受电弓断裂、车辆零部件脱落等危及行车安全情况。

1312.接触网断裂或塌网

1413.电梯和自动扶梯重大故障

注：电梯和自动扶梯重大故障是指载客电梯运行中发生冲顶、坠落，或电梯轿厢滞留人员90分钟（含）以上，自动扶梯发生逆行、溜梯、梯级变形断裂。

1514.夹人夹物动车造成乘客伤亡

注：夹人夹物动车是指乘客或物品夹在列车车门或站台门时动车，含乘客或物品夹在列车和站台门之间时动车。

1615.网络安全事件

注：网络安全事件是指因系统漏洞、计算机病毒、网络攻击、网络侵入等对运营安全造成严重影响的事件。

1716.造成人员死亡、重伤、3人（含）以上轻伤，以及或正线连续中断行车1小时（含）以上，产生较大社会影响以及运营主管部门要求报告和分析的其他运营事件

注：中断行车是指线路中正线运营时段上行或下行单个及以上区间有2个及以上车站或区间发生单向行车中断，中断时间从事件发生时起至事发区间实际恢复行车条件时止。

附件2

城市轨道交通运营险性事件信息报告表

报告单位：

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **事件概况** | 准确反映事件发生时间、事发单位情况、人员伤亡情况、直接经济损失、对运营的影响（包括中断行车和恢复行车情况）等。 | | |
| **事发线路** |  | **事发地点** | 发生在车站的具体到站厅、站台或设备间；发生在区间的具体到区间名称、上下行和公里标，并注明该区间线路敷设方式（地下、地面、高架）；发生在车辆基地的具体到相关点位；发生在列车的，给出列车车次号等信息。 |
| **事发过程及采取的措施** | 宜按时间顺序概括事发过程，采取的措施可包括：相关负责人靠前指挥情况、应急指挥部成立情况、应急预案启动情况、乘客疏散情况、抢险救援和应急处置情况、组织小交路情况、公交应急接驳情况、对外发布信息情况等。附相关事发现场照片。 | | |
| **初步原因分析** | 引发事件的直接原因和当前掌握的间接原因。 | | |
| **下一步措施和需要协调事项** |  | | |

报告人： 联系电话： 报告日期： 年 月 日