# 失事客机搜救工作总结(必备60篇)

来源：网友投稿 作者：蓝色心情 更新时间：2024-06-13

*失事客机搜救工作总结1负责调查德国之翼客机坠毁事件的法国国家民航安全调查分析局6日发布初步调查报告确认，坠毁客机副驾驶卢比茨“故意”改变自动驾驶模式下的飞机巡航高度设定，导致飞机加速下降直至坠毁。基于对失事客机两个“黑匣子”内数据及无线电通...*

**失事客机搜救工作总结1**

负责调查德国之翼客机坠毁事件的法国国家民航安全调查分析局6日发布初步调查报告确认，坠毁客机副驾驶卢比茨“故意”改变自动驾驶模式下的飞机巡航高度设定，导致飞机加速下降直至坠毁。

基于对失事客机两个“黑匣子”内数据及无线电通讯记录等信息的分析研究，调查人员指出，坠毁客机在爬升阶段已开启自动驾驶模式，飞机在海拔11600米高空进入巡航阶段后机长离开驾驶舱。此后，独自留在驾驶舱的卢比茨“故意”将飞机巡航高度设定从海拔11600米调至海拔30米，导致飞机持续下降直至撞毁，机上150人全部遇难。

报告说，尽管机组人员试图通过使用数字密码键盘、驾驶舱内话机并拍打舱门请求进入驾驶舱，但卢比茨在飞机下降过程中始终未打开驾驶舱门。

目前，事件调查工作仍在进行，将继续围绕飞行员个人背景、“黑匣子”数据及无线电通讯记录等展开详细分析。此外，为避免类似惨剧发生，调查人员还将对飞行员健康状况管理和飞机驾驶舱安全两个主题进行研究。

今年3月24日，由卢比茨所在机组执飞的德国之翼航空公司客机从西班牙巴塞罗那飞往德国杜塞尔多夫，客机中途坠毁在法国南部上普罗旺斯阿尔卑斯省山区，机上144名乘客和6名机组人员全部遇难。

**失事客机搜救工作总结2**

事件名称：

事件单位：热点生产中心电气装置

事件时间：

2#炉2#磨跳停事件 10月26日

关于动力中心2#炉2#磨跳停事件的调查报告

一、事件发生单位概况。

1、热电生产中心总共四组机组，每号机组配有四台磨煤机。每台磨煤机配有两组稀油站高速油泵电机、低速油泵电机。高速油泵与低速油泵连锁，整个润滑油系统与磨煤机连锁。

二、事件发生的时间。

月26日

三、事件的类别和级别。

四、事件发生的经过。

年10月26日上午12时左右，电气二次班长XXX接到2#炉2#磨煤机1#高速油泵无法启动的通知，应运行班组要求着手进行此缺陷处理。二次班长XXX安排员工XXX作为工作负责人办理相关工作票进而准备处理该缺陷。一切准备就绪后，班长XXX又接到热电中心XX的通知：安排人手进行对化水装置3#、4#、5#、6#废液泵电动空气阀的更换。随即班长XXX安排员工XXX、XX二人进行该项工作，而自己则协同员工XXX在工作负责人XXX忙于其他工作不在场的情况下继续处理2#炉2#磨煤机1#高速油泵无法启动的缺陷。此时设备正在运行不具备倒磨条件，但该项紧急缺陷仍需处理。XXX在缺陷处理过程中发现1#高速油泵电机热继电器常闭触点96松动，继而对该触点进行紧固，在紧固过程中零线公共端虚连，导致润滑油系统失电，随即连锁使2#磨煤机动作跳闸。

五、事件应急救援情况。

快速紧固96常闭触点，恢复零线公共端正常连接。

六、事件造成的人员伤亡。

七、事件造成的直接经济损失和间接经济损失。

八、事件发生的原因。

直接原因：

检修人员工作过程中未意识到热继电器常闭触点96端子的重要性，风险预控措施分析不到位。

间接原因：

1、检修人员违反电气工作票操作规程，在工作负责人不在场的情况下对缺陷进行处理。

2、检修人员对系统的运行状态掌握不清，未意识到部分端子重要性，风险预控分析不到位，在不具备倒磨的情况下带电消缺。

3、热电生产中心安排监护人员不合理，监护人没有电气专业工作相关经验，无法对检修人员额外动作的隐形风险进行辨识和制止。

4、维保单位电气专业对此次的缺陷处理工作重视不够，没有明确的处理方案、步骤和方法。

九、事件责任分析、事件责任的认定以及对事件责任者的处理建议。

十、事件防范和整改措施。

1、加强维保单位电气检修人员电气工作票操作规程的培训工作，

严格遵守“两票三制”进行工作。

2、电气专业培训必须加强二次控制回路连锁的相关内容，提升检修人员的整体素质和风险预控分析，提高风险辨识能力。

3、热电生产中心加强对消缺过程中的监护力度，合理安排有相关经验的监护人进行监护再许可工作。

4、维保单位加强专业检修人员的管理，要求检修人员在进行重要设备消缺或者维修时必须具备明确的检修方案方可开工。

十一、事件调查组成员单位、人员签字。

**失事客机搜救工作总结3**

0 前言

20\_年9月保山市隆阳区瓦马乡河东村发生山体滑坡灾害，造成该村民小组21户89人受灾，终致29人死亡，19人失踪。灾难发生后我校及时组建心理救援小组，由12位教师组成，干预过程包括包括组成干预小组，确定干预基本原则、评估、干预的方法及步骤等，多次亲赴现场采取了放松、疏导、沟通、问卷调查等多种方式进行心理救助，取得了一定的成效。为了利用心理学专业知识更好地服务地方，笔者对本次心理危机干预工作进行了回顾总结，也尝试思考构建适合地方实际的心理危机干预机制。

2 心理危机干预是灾后重建的重要内容

灾后重建不仅是物质家园的恢复和重建，更是受灾群群众精神家园的救助和重建。世界卫生组织（WHO）的调查显示，自然灾害或重大突发事件之后，约20%～40%的受灾人群会出现轻度的心理失调，这些人不需要特别的心理干预，他们的症状会在几天至几周内得到缓解。30%一50%的人会出现中至重度的心理失调，及时的心理干预和事后支持会帮助症状得到缓解。而在灾难一年之内，20%的人可能出现严重心理疾病，他们需要长期的心理干预。

心理危机干预是指针对处于心理危机状态的个人及时给予适当的心理援助，使之尽快摆脱困难。危机干预是一个国家和地区精神文明与社会发展的重要标志之一。这是一个系统性的助人自助的过程，它可以通过心理救助人员积极的介入，采用信心支持、精神安抚等专业教育和辅导治疗，增强受灾人员的自助能力，是通过人际互动，传递与交流积极的生命能量的过程。心理危机干预主要涉及的领域包括创伤后的应激障碍 ，灾难后亲人伤害或死亡、财产损失或家园毁坏等造成的心理创伤 ，以及自杀、性暴力、家庭暴力、药物成瘾等诸多方面。

2 本次心理危机干预存在的问题

缺乏心理救助工作预案和专业队伍

我国长期以来只重视物质救灾，忽视了心理救灾，保山也存在这样的问题。本次心理救助工作源于突发性的自然灾害，始料未及，加上之前并没有这方面的经验，使得本次工作比较匆忙，没有时间把工作预案做好，导致工作过程主要依赖于应变，缺乏流畅性。另外工作队伍专业各异，且缺乏相关工作经验，处理问题比较感性，生活经验多于专业思考。

救助方法专业性不足

由于救助工作开展时间较短，经验缺乏，应对机制不健全，致使心理救助工作缺乏专业性，存在着无序性和某些非科学性的现象。不同人员进行干预，工作持续性有碍，影响了工作的时效性；由于在心理救助方面没有实践经验，特别是缺乏突发性灾害心理干预方面的经验，可能“不经意”地伤害了灾难亲历者，造成了“二次心理伤害”。

救助工作无法保证长期性系统性

灾难的强大破坏力在短时间内造成了生命、财产的大量损失，从而导致受灾人群出现创伤后应激障碍（PTSD）。这是一种慢性心理问题，短期内无法治愈，如果不进行积极长久的治疗，可能会影响受害者几年、几十年，甚至伴随其一生，并且可能出现严重的精神疾病，导致各种社会问题的出现。但是，由于各种原因我们的救助工作只能在业余时间进行，时间上的严重不足以及日后的随访工作无法跟进等都让救助效果大打折扣。

救助对象过于单一

正常情况下，需要接受心理干预和救助的人群分为以下几类：第一类是灾难的亲历者；第二类是灾难发生和灾后对废墟现场目击者、灾后幸存者和遇难者的亲属；第三类是参与救援的人员如军人、武警官兵、现场救治的医护人员、当地群众、各级政府工作人员、志愿者、参与现场报道的新闻记者以及关注灾区的群众和电视观众等。由于时间仓促，加之工作能力有限，此次心理救助工作只针对第一、二类展开，且工作内容比较笼统，针对性不够。

心理救助存在自我中心。

灾难促使我们的救助热情提升，与此同时帮助灾民时我们每个人也在帮助自己：比如，通过帮助他人，我们可以在内心获得某种安宁与幸福感。然而我们在助人的时候往往出现没有过多考虑受助群体的真实需求，而是带着自己对他人需要的猜想进行工作；其结果是满足了自己而不是灾民的需要，从而使得救助工作遭到拒绝或不被理解。

3 构建本地心理危机干预机制的设想

突发性的天灾人祸除了给事件当事人以及以当事人为圆心的人群带来身体上的伤害之外，还会给他们带来心理和精神上更大、更严重的伤害，以及由此造成的思维方式、情感表达、价值取向、生活信念及对生命价值的看法等许多人格上远期的变化。因此，在灾祸发生时和发生后有组织、有计划地为受害人提供心理援助和干预，是非常必要的。结合保山地方实际构想本地心理危机干预机制如下：

政府宏观统筹

由地方政府牵头，成立专门的抗震救灾指挥部统一领导负责灾区心理救助工作，把心理救援作为灾后重建的一部分，并制定相应的规章制度，并初步制定心理救助预案就是确保心理救助工作持续有效的首要问题。接下来就是在严格规范的指制度下，用专业的方法把其体工作进一步落实下去。

专门化队伍

此次心理救助成员属于临时组建，匆忙上阵，成员们专业各异，部门属性不同，工作方法缺乏统一性，这些对于心理救助的效果都是有影响的。如果建立一支专业的心理救助队伍，将极大促进心理救助工作的科学性和高效性。人员可由政府从各单位抽调相关专业人士和招募的志愿者通过集中宣讲——统一培训——考核上岗的方式确定，之后共同探索适合灾后心理危机干预的工作方式，构建积极主动的和预防相结合的系统危机干预模式。

长效机制

一方面天灾人祸无法避免，时有发生，灾后心理干预要持续跟进，不能把每次灾后干预工作作为孤立的情况来处理；另一方面灾后心理危机干预需要大量的、大面积的、持久的专业人才队伍及冷静科学的操作。所以我们必须以固定的队伍通过定期的职业培训和继续教育巩固地方心理救助体系，也加强专业队伍成员之间的联系，推进思考与探索，未雨绸缪，避免忙乱，保证时效。

理论研究

灾难是推动人类社会前进的动力。我们应该以这次山体滑坡灾害为切入点，全面开展灾后心理研究，在心理干预与救助的实践中探讨和总结，提高理论和实际操作水平，并将此项工作纳入科学的研究范畴中。通过研究，总结出一套切实可行、符合保山地方实际的心理救助模式。

4 结语

虽然在这次的山体滑坡灾后心理危机干预过程中我们只做到了对部分的受灾地区人群实施了心理危机干预；而且限于课题组心理危机干预小组刚刚成立不久，危机干预的经验还非常欠缺，危机干预的组织工作运转不够顺畅，但是我们成功运作了此次心理危机干预调查及干预活动，为以后保山本地的灾害后心理危机干预工作积累了经验，也促进了我们积极思考如何更好地把灾后心理危机干预做好。

参考文献

[1]李小融.灾后心理救助非政府组织的协调分析[J].四川教育学院学报，20\_，（12）.

[2]张侃，王日出.灾后心理援助与心理重建[J].科技赈灾，20\_，（7）：2.

[3]张海燕.危机干预：从防范到逾越[J].思想理论教育，20\_ （6）：37

[4]刘正奎，等.我国重大自然灾害后心理援助的探索与挑战[J].中国软科学，20\_，（5）：56-64.

**失事客机搜救工作总结4**

3月23日-24日，莫埌村下起雨，救援困难加大。

广西消防救援总队总队长郑西介绍，降雨造成了事故核心区域的积水，需要对核心区积水进行持续性的抽排；存在一定的山体滑坡和塌方的风险，出于安全考虑，部分搜救工作一度暂停；雨后的道路更加难行，事故区域远离公路，山路狭窄湿滑，大型消防救援车辆和设备无法靠近，消防救援队员主要是携带一些小型的装备徒步进入搜救，降雨之后，道路条件行进难度更大，搜索效率受到一定影响。

虽有困难，救援搜寻工作没有停止。23日，广西消防救援总队组织200名消防救援人员，对事故山体的西南侧坡面采取逐层环绕、梯次向上的方式进行地毯式搜寻，不放过任何一个草丛和角落。这天，第一个黑匣子被找到，并连夜由专人送达在北京的译码实验室，数据下载和分析工作正在进行中。

之后的搜救工作，进一步扩大搜救的区域，其重点是寻找幸存人员，全力寻找第二个黑匣子。

在客机坠毁现场，大小不一的飞机残骸散落各处，而且残骸抛散面积大，甚至出现在山的背面。24日，有消息称，搜救人员在梧州市藤县藤州镇四旺村鸦塘组一农田发现一个疑似飞机残骸碎片，长度约米，最宽约10厘米，离事故核心现场约有十多公里。

25日开始，气温开始回升，最高气温达到二十多摄氏度，救援现场由湿冷变成湿热。当天，消防救援人员穿上了医用防护服进入事故核心区现场，佩戴手套以及N95口罩。

据央视新闻报道，在核心区的消防救援人员，其首要任务是浅表层的挖掘，再是在专家的指导下勘查核心区的具体状况，为下一步的深挖工作做准备。

此前，浅表层的挖掘都是人工徒手挖掘，25日开始，挖掘机进入现场作业。据指挥部介绍，25日搜索范围还会扩大，除了现场的直接发掘，还增加了对周边群众的走访和监控的调取，希望通过这些信息比对，为接近真相做准备。

当天的发布会上，民航局航空安全监察专员、航空安全办公室主任朱涛表示，未发现幸存者和第二个黑匣子，已搜寻到与第二个黑匣子安装位置较近的一部应急定位发射机（ELT）。

当晚，事故以来第七场发布会举行，不幸的消息传来：“3·21”东航MU5735航班机上123名乘客和9名机组人员已全部遇难。

**失事客机搜救工作总结5**

（1）自治区森林草原防灭火指挥部办公室进入应急状态，加强卫星监测、热点反馈和航空巡护，及时调度火情信息；

（2）加强对火灾扑救工作的指导，根据需要协调相邻地（州、市）派出森林消防队伍、县级森林草原专业防灭火队伍、消防救援队伍进行支援；

（3）根据地（州、市）森林草原防灭火指挥机构的请求，就近协调应急航空救援飞机参加火灾扑救；

（4）根据火情及地（州、市）森林草原防灭火指挥机构的申请，由自治区森林草原防灭火指挥机构协调相关物资储备库做好火灾救援物资的调用准备工作；

（5）组织采取阻断、隔离森林草原火灾蔓延的措施；

（6）视情发布森林草原高火险预警信息。

**失事客机搜救工作总结6**

第二十九条举报人的合法权益受法律保护。除法律、法规另有规定外，任何单位和个人不得将举报情况透露给其他单位和个人。

第三十条举报的民用航空安全信息按照以下规定进行处理：

(一)地区管理局或^v^负责调查、处理涉及本辖区的举报的民用航空安全信息;

(二)在收到举报的民用航空安全信息3日内，应当向举报人反馈受理情况;

(三)举报的民用航空安全信息经调查构成事故、事故征候或一般事件的，负责调查的单位应当在调查结束后3日内，向民航局民用航空安全信息主管部门填报民用航空安全信息报告表。

第三十一条举报的民用航空安全信息调查结束后5日内，受理单位应当向被举报单位和举报人反馈查处结果。

**失事客机搜救工作总结7**

>一、全镇森林防火面临的形势

（一）林区人口密度大，从事生产活动频繁，生产人员带火入山或生产用火难于避免，加之林区环境优美，入山旅游来往人员多，稍有不慎，丢下火种就有发生林火的危险。

（二）我镇林区大多是以松杉树为主，易着火且燃烧时火势较旺。

（三）林区内地下植被丰富，特别是天然林保护原林木茂盛，枯落物增多，可燃量大，一旦着火，易漫延，难于扑救。

（四）林区通讯、交通、水源不便，扑火工具简陋，一旦发生火灾，信息不灵，施救车辆人员难以及时到达现场。

>二、组织机构

镇政府森林防火领导组成员名单

组长：

副组长：

成员：

镇森林防火领导组下设办公室，办公室设在农业服务中心，由同志兼任办公室主任，任成员，负责森林防火日常工作的开展。

镇森林防火领导组由扑救小组、后勤保障小组、医疗救护小组等组成。

>三、主要职责

（一）镇森林防火领导组。主要职责：制定扑火救灾《预案》；森林火灾发生后，视情况决定是否启用《预案》，并按照《预案》部署火灾扑救工作。统一组织、调动和调整扑火力量；负责后勤保障，火场保卫和医疗救护。

（二）各小组人员组成和主要职责：

1、扑救小组：由人大副主席担任组长，扑救小组由应急组、民兵应急分队和灭火队组成。职责是：负责火灾扑救工作，紧急制定现场扑火作战方案，并组织实施；准确掌握火情变化和发展趋势，及时调整和调动扑火队伍，并负责报告扑火进展情况及问题；及时提出扑火救灾人力、物资需求计划；根据部署和镇政府森林防火领导组决定，调整作战方案，做好火场看守人员的部署工作。

2.后勤保障小组：由副镇长担任组长，职责是：根据扑救小组提出的人力、物资需求计划，及时从后方组织扑火人力、物资（包括扑火人员、扑火工具、汽油、柴油、机油等）及食品、药品，保障前方扑火需求；统一组织管理扑火救灾车辆、工具；确保信息畅通；负责组织财产转移或受灾群众的转移安置。

3.医疗救护小组：由副镇长担任组长。职责是：及时组织抢救伤病员，管理救灾药品。

>四、预警预防

1、重点防火期内，实行24小时领导带班值班制度,确保通信畅通。

2、加大森林防火宣传教育力度，不断提高广大群众的森林防火意识。

3、规范生产、生活用火行为，严格控制和管理野外火源。加强对高火险时段和危险区域的监控检查。

**失事客机搜救工作总结8**

xx公司“”安全事件调查报告 一：事故概况

事故发生单位：\*\*公司xx车间(或部门) 事故发生时间：20xx年xx月xx日星期x (xx：xx左右) 事故发生地点： xx车间xx

起 因 物：

事故类别：

事故原因：

事故严重级别：

事故损失工作日总数：xxx天 伤亡人员情况：

作业种类：

二、事故损失

总损失：xx万元

①人员伤亡后所支出的费用：包括医疗费用(含护理费用)、丧葬费及抚恤费、补助及救济费歇工工资等;

②善后处理费用：包括处理事故的事务性费用、现场抢救性费用、清理现场费用、事故罚款偿费用;

③财产损失价值：包括固定资产损失价值和流动资产损失价值。

(2)间接经济损失(万元)：xx万元 ①停产、减产损失的价值： ②工作损失价值：

③源损失价值：

④治理环境污染的费用： ⑤补充新员工的培训费用： ⑥其他损失费用：

三、事故简要经过

事故调查组必须查明事故发生的经过，事故经过应包括以下内容：

(1) 事故发生前，事故发生单位生产作业状况;

(2) 事故发生的具体时间、地点;

(3) 事故现场状况及事故现场保护情况;

(4) 事故发生后采取的应急处置措施情况;

(5) 事故的报告经过;

(6) 事故抢救及事故救援情况;

(7) 事故的善后处理情况;

(8) 其他与事故发生经过有关的情况。

四、事故原因分析和事故性质认定 (对事故发生进行详细的原因分析，该部分为报告书核心部分)

(1)事故发生的直接原因

直接原因指直接导致事故发生的原因。它可分为三类： ①物的不安全状态。是指由于设备不良所引起的，也称为物的不安全状态。所谓物的不安全状态是使事故能发生的不安全的物体条件或物质条件。

②环境原因。指由于环境不良所引起的。 ③人的原因。是指由人的不安全行为而引起的事故。所谓人的不安全行为是指违反安全规则和安全操作原则，使事故有可能或有机会发生的行为。

(2)事故发生的间接原因 间接原因指间接原因产生和存在的原因。包括技术、设计上的原因和管理上的原因。间接原因主要有：

①技术的原因。包括：主要装置、机械、建筑的设计，建筑物竣工后的检查保养等技术方面不完善，机械装备的布置，工厂地面、室内照明以及通风、机械工具的设计和保养，危险场所的防护设备及警报设备，防护用具的维护和配备等所存在的技术缺陷。 ②教育的原因。包括：与安全有关的知识和经验不足，对作业过程中的危险性及其安全运行方法无知、轻视不理解、训练不足，坏习惯及没有经验等。 ③身体的原因。包括：身体有缺陷或由于睡眠不足而疲劳、酩酊大醉等。 ④精神的原因。包括怠慢、反抗、不满等不良态度，焦燥、紧张、恐怖、不和等精神状况，偏狭、固执等性格缺陷。 ⑤管理原因。包括：企业主要领导人对安全的责任心不强，作业标准不明确，缺乏检查保养制度，劳动组织不合理等。

(3)事故发生的主要原因

综合以上原因，事故调查组认为事故的性质是一起xxxx事故

五、总结事故教训

事故发生单位要认真总结事故的教训，主要是在安全生产管理、安全生产投入、安全生产条件等方面存在那些薄弱环节、漏洞和隐患，要认真对照问题查找根源：

1、事故发生单位应该吸取的教训;

2、事故单位主要负责人应该吸取的教训;

3、事故单位有关主管人员和有关部门应该吸取的教训;

4、从业人员应该吸取的教训;

六、事故防范和整改措施 事故防范和整改措施是在事故调查分析的基础上针对事故发生单位在安全生产方面的薄弱环节、漏洞、隐患等提出的。

七、事故责任认定和对责任者处理的意见 通过事故调查分析，对事故的性质有明确结论。其中对认定为自然事故或非责任事故的可不追究事故责任人，对认定为责任事故的，要按照责任大小和承担责任的不同分别认定下列事故责任者，确定事故主要责任者的原则是以事故的主要原因确定事故的主要责任者。

1、直接责任者：是指其行为与事故发生有直接因果关系的人员。如违章作业人员等。

2、主要责任者：是指对事故发生负有主要责任的人员。如违章指挥者等。

3、领导责任者：是指对事故发生负有领导责任的人员。如有关部门的主管人员。 对责任事故者的处理意见包括行政处分、纪律处分或者追究民事责任。 直接责任者就是指其行为与事故发生有直接因果关系的人，行为表现为：

(1)违章指挥或违章作业、冒险作业;

(2)违反安全生产责任制、违反劳动纪律、玩忽职守;

(3)擅自开动机器设备，擅自更改、拆除、毁坏、挪用安全装置和设备、设施。 领导责任者就是指其行为对事故发生负有领导责任的人，行为表现为： (1]没有按规定对从业人员进行安全教育和技术培训，或未经特殊工种考试合格就上岗操作;

(2)缺乏安全技术操作规程或不健全;

(3)设备严重失修或超负荷运转;

(4)缺少或没有安全措施及安全信号、安全标志、安全用具、个人防护用品缺乏或有缺陷;

(5)对现场工作缺乏检查或指导错误的。 主要责任者就是指在直接责任者和领导责任者中对事故发生负有主要责任的人。

八、其他附件篇五：关于xx事件的调查报告 关于xx事件的调查报告 \*\*\*\*年\*\*月\*\*日\*\*时，接到\*\*单位关于\*\*疫情的电话报告(\*\*中心实验室发现\*\*疫情)，\*\*疾控中心于\*\*月\*\*日\*\*时派出专业队伍，包括流病、实验室、消杀等人员前往现场，目的是。。。。。。。。现将调查情况报告如下：

**失事客机搜救工作总结9**

20xx年10月6日17时许，xxxx居民小区19号楼外墙维修现场发生一起高处坠落事故，导致一人死亡，直接经济损失102万元。根据《\_安全生产法》、《生产安全事故报告和调查处理条例》和《安徽省安全生产条例》等有关法律法规的规定，区政府成立了由区安监局、公安分局、住建局、人社局、总工会和xx乡政府组成的xx居民小区高处坠落亡人事故联合调查组（以下简称调查组）。调查组在妥善处理善后工作以后，通过现场勘验、调查取证、综合分析，查明了事故发生的经过、原因、应急处置、人员伤亡和直接经济损失等情况，认定了事故的性质和责任，提出了对事故有关责任单位和责任人员的处理建议、事故防范及整改措施建议，现将具体情况报告如下：

一、事故单位和相关人员情况

1．xx市龙福置地有限公司，住所：安徽省xx市xx经济开发区\*\*\*\*\*；法定代表人：黄某；注册资金：贰仟万；成立日期：20xx年9月1日；营业期限：20xx年9月1日至20xx年8月31日；经营范围：房地产开发与经营。

2．霍某（死者），女，汉族，47岁，1972年3月5日出生，家住\*\*\*\*\*\*\*\*，身份证号：342\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*26。

3．姚某，男，52岁，系xx亚杰建设工程有限责任公司xxxx居民小区18、19号楼总承包人。20xx年10月24日该项目竣工验收。保修期截止20xx年10月24日。

二、事故经过及应急救援情况

1．事故经过：20xx年10月6日下午16时20分左右，xx市龙福置地有限公司工程部经理朱某安排的外墙维修工人霍某，独自一人在xx居民小区19号楼2单元准备进行外墙维修施工作业时，在没有彻底做好安全防护措施的情况下，不慎踩空，从18层楼位置坠落至2层楼的雨棚上。后经120医务人员现场抢救无效死亡。

2．应急救援情况：事故发生后，xx居民小区19号楼106住户、新华物业公司和xx市龙福置地有限公司有关人员分别拨打了120、110和119电话，并积极配合他们做好应急救援工作和死者家属安抚工作。接到事故报告后，区委常委、副区长聂贵廷带领安监、住建、公安、xx乡等相关部门和单位工作人员及时赶赴现场，了解情况，坐镇指挥，同时安排相关部门和单位做好死者家属的安抚工作和现场保护工作，并就善后处置事宜提出了具体要求。10月9日xx市龙福置地有限公司与死者家属达成一致协议，一次性赔偿人民币100万元.

三、事故原因分析

调查组经过现场勘验、询问了解和笔录取证，并对收集的资料进行综合分析认为，造成此次事故发生的原因是：

1．直接原因：霍某在没有安全防护的情况下进入简易的绳索控制的施工脚手板时，不慎踩空坠落，导致事故发生。

2．间接原因：xx市龙福置地有限公司工程部安排未取得高处维修特种作业资格证的从业人员进行高层楼房外墙维修；未安排使用安全的设备设施从事高处维修作业；从业人员安全意识淡薄；施工现场无监管人员是此次事故发生的间接原因。

四、事故性质

经调查认定，该起事故是一起一般生产安全责任事故。

五、事故责任分析及处理意见

按照事故发生四不放过的原则，对此次高处坠落亡人事故的责任单位和责任人处理建议如下：

1．霍某（死者），安全意识淡薄，违反高处安全生产规章制度和安全操作规程，在没有安全防护的高处临边进入简易的绳索控制的施工脚手板时，不慎踩空坠落。其违反了《安全生产法》第五十四条的规定，对事故的发生负有直接责任，鉴于其已在事故中死亡，建议不再追究其责任。

2．xx市龙福置地有限公司作为生产经营单位，擅自将外墙维修项目发包给不具备安全条件的个人，未严格执行《特种作业人员安全技术培训考核管理规定》（安监总局令第30号）的规定，安排未取得高处安装、维修、拆除特种作业操作证资格的霍某进行高处外墙维修。未教育和监督从业人员严格按规定安装和使用安全防护设施设备；施工现场监管不力。其行为违反了《安全生产法》第二十七条第（一）款、第四十一条、第四十三条第（一）款的、第四十六条第（一）款的规定，对事故的发生负有重要的安全管理责任，依据《安全生产法》第一百零九条第（一）项的规定，建议给予xx市龙福置地有限公司罚款人民币贰拾肆万元的行政处罚。

3．朱某，xx市龙福置地有限公司工程部经理，其作为公司负责安全质量的直接主管人员，违反安全管理规定指派无特种作业操作证资格的人员进行高处维修作业，作业现场监管不力，未能及时排查生产安全事故隐患，未能制止和纠正违章冒险作业，对事故的发生负有管理责任，其违反了《安全生产法》第二十二条第（五）项、第（六）项的规定，依据《安全生产法》第九十四条第（七）项的规定，建议给予朱某罚款人民币壹万元的行政处罚。

4．住建局，作为行业主管部门，监督管理不到位，对事故的发生负有管理责任，建议责成住建局向区人民政府作出书面检查。

5．xx乡人民政府，作为属地，对本辖区内的生产经营单位的安全生产监督检查不到位。对事故的发生负有管理责任，建议责成xx乡人民政府向区人民政府作出书面检查。

六、事故预防及整改防范措施

1．xx市龙福置地有限公司要认真汲取此次事故教训，举一反三，加强对建设项目的安全管理。

2．向职工通报事故发生的原因、责任及处理情况，让职工认清事故的危害及造成的严重后果，吸取事故教训，以提高对安全生产的重视。

3．制定隐患排查制度，组织人员对在建项目和竣工项目进行全面的安全隐患排查，对查出的问题，由专人负责督促承包单位落实整改。特别是竣工验收项目在保修期内一定要督促施工单位履行合同，及时消除安全隐患。

4．根据相关法律法规标准等对企业安全组织管理机构、安全管理制度、安全操作规程、安全岗位责任制、技术规程以及应急救援方案等进行逐条审订、完善和补充。

5．组织职工进行全面的安全教育培训，认真学习法律法规，提高安全意识，认真学习企业安全管理制度、安全操作规程、安全岗位责任制，全面掌握规章制度和安全操作技能，并建立好安全教育培训档案。

6．加大安全投入，严格执行特种作业人员安全操作规程，提高企业整体安全水平。

**失事客机搜救工作总结10**

随着我国社会经济的高速发展，工农业生产及科学技术的快速进步，化学物品的品种不断增多，应用范围更趋广泛，在工农业生产、生活、使用中，急性化学物品中毒现象时有发生，在急诊科日常工作中最常见的危害人民群众生命安全的事件时有发生，为了减轻人民群众的疾苦、减少人民生命财产的损失，我们在急诊救治过程中积累了一些工作经验，总结经验教训，作一总结，与同仁共勉，从中找出不足，总结经验，为在今后急救工作中提高诊断质量及抢救成功率，更好地服务人民群众，减少痛苦，延长生命，提高生活质量，帮助基层急诊科医生提高业务水平，解决实际问题。

现场急救：立即切断毒源。措施是否得力、及时是挽救生命的首要因素。到达现场根据目击者叙述、患者自述，立即切断、远离毒物，这其中有服毒自杀者不愿说或者不说实话，就需要接诊医生根据经验判断，根据病情、生命体征、中毒症状等进行判定，并进行进一步处理，立即催吐，有条件的可立即予洗胃。

转运 现场处理好，立即救护车转移患者，途中继续对症治疗，根据病情及毒物给予不同的解毒剂，有时基层急救车受条件所限没有相应的药物，应给予补液、利尿等对症治疗，以减缓毒物吸收、争取救治时间。

院内急救 安全转运后，进入急诊室要根据病情给予彻底洗胃、催吐、清除有毒衣物等处理，畅通静脉通路，生命维持，气管切开、呼吸、心电监护，根据不同中毒药物给予相应解毒剂应用，同时保肾、护肝等治疗。病情稳定后，根据患者恢复情况、生命体征及中毒好转程度可以转入急诊ICU、病区ICU、普通病房或者急诊留观室继续治辽。

我院地处苏北农村，90%以上农业人口，农业生产生活中自服、误服、使用中毒时有发生，常见有机磷农药中毒、毒鼠药中毒、除虫除草药物中毒等，一旦救治不及时、措施不当都可能给人民生命构成威胁，在多年工作中总结经验，本急救中心总结了多种药物中毒的院前、院内急救经验，在实际工作中不断改进，取得了良好效果有效救治广大人民群众生命，保障经济建设有序发展。

**失事客机搜救工作总结11**

航空安全六个常识

一位飞过波音多个机型的国有航空机长介绍，如果飞机是遭遇^v^或者飞机故障，机组会发送7500、7600、7700等信号，地面空管肯定会接收到，如果没有那说明飞机遭遇了非常迅速的事态以至于无法发送信号。但如果是遭遇坠落，机上的ELT(应急定位发射机)也能发送信息，且该设备按照设计原理遇水便会发送信号。飞机如果遭遇发动机、发电机统统失灵的情况也会有应急发电机自动启动，向ELT系统供电。

但综合目前越南、马来西亚方面的信息，并无空管部门知晓飞机的地址。该机长表示，据此判断飞机可能遭遇了非常紧急的事件。Flightradar24的数据显示，MH370失事前最后一次高度为0，而倒数第二次数据为FL350(正常飞行高度)，多名飞行员或航空人士据此在微博等平台分析，飞机可能遭遇高空解体，以至于机组无法及时发出信号。

乘坐飞机旅行对现代人来说已是越来越平常的选择，但由于飞行在天空这块人无法掌控的区域，人们潜意识中不免认为飞机是一种很危险的交通工具。事实真的是这样么?我们来为盘点下航空安全的六个常识。

1.飞机失事概率远小于其他交通工具

据美国全国安委会对1993～1995年间所发生的伤亡事故的比较研究，坐飞机比坐汽车要安全22倍。重大事故绝少发生，造成多人伤亡的事故率约为三百万分之一。国际民航的统计也显示，飞机失事几率远小于其他交通工具，坐飞机比坐火车、汽车等更安全。但飞机失事常在瞬间，如果在高空，除非能顺利迫降，否则一旦坠毁往往同时引发爆炸，旅客生还的几率极小。从这个层面上来说，空难的后果又是最严重的。

2.飞机的“黑色10分钟”

所谓飞机的“黑色10分钟”，是指绝大多数空难都发生在飞机起飞阶段的三分钟与着落阶段的七分钟。但事故一旦发生，留给机上旅客的逃生时间远没有三分钟、七分钟这么长。业内人士认为，失事后一分半钟内是逃生的“黄金”时间。此时无论是一个常识的错误或是设备使用的不熟练都足以致命，

3.国际航班安全性优于国内航班

美国的大数据专家通过对全球航空公司的运营数据的分析，揭示出，各国的\'航空安全指数实际上相差无几，并不是说发达国家的飞机就更加安全，当然，那些被制裁和处在混乱状态的非正常国家除外。数据统计显示，国际航班往往比国内航班出事故的概率要低。

4.芬兰航空是目前全世界最安全的航空公司

位于德国的航空事故数据评估中心(JACDEC)综合全球60家航空公司30年的飞行里程以及事故数据，对各家航空公司的安全性进行了评估。根据他们的数据，芬兰航空是目前全世界最安全的航空公司，已经有50年没有发生严重事故。紧随其后的是新西兰航空、国泰航空和阿联酋航空。中国的海南航空排名第8，东航、国航和南航分别位列36、43和48名。最安全的9家航空公司在过去30年中没有损失一架飞机，也没有造成任何生命损失。

5.远离紧急出口最危险

调查发现，在飞机起火燃烧时，生存几率最高的座位是紧急出口处及其前后各一排的座位。在距离紧急出口两排至五排座位之内的乘客，生还几率高于平均几率。最危险的座位则是距离紧急出口6排以及6排以上的座位。报告称：“这些座位上的乘客，死亡几率远远超过了生存几率。”调查报告称，飞机起火燃烧时，坐在飞机机舱前部的乘客逃生机会为65%;而坐在后部的乘客逃生机会则降低为53%。坐在靠过道座位的乘客的生存机会为64%，其他座位上乘客的逃生机会则为58%。

6.逃生黄金90秒

飞机失事无人生还的情况，一般是发生空中爆炸，或事故发生在开阔水域。飞机失事后的90秒，是逃生的黄金时间。在“黄金90秒”里，人们该做些什么?专家说，最重要的是，事先搞清楚最近的紧急出口位置。上飞机后，数一数自己的座位与出口之间隔着几排。这样，即使机舱内烟雾弥漫，也可以摸着椅背找到出口。

最后，祈愿马航平安!

**失事客机搜救工作总结12**

森林火灾发生后，各有关地方和部门要根据工作需要，组织采取应急处置措施。

扑救火灾

森林火灾发生后，由林业部门负责火情早期处理，组织地方专业、半专业森林消防队伍赶赴现场处置；根据火情发展，火灾发生地森防指组织国家驻河南森林消防机动队伍、国家综合性消防救援队伍、地方综合应急救援队伍赶赴现场处置；必要时组织协调民兵、当地解放军和武警部队等救援力量，调配航空救援飞机等大型装备参与火灾扑救；动员林区职工、机关干部、当地群众等力量协助做好火灾扑救工作。火情早期处理和火灾扑救要坚持“人民至上、生命至上”，严格落实“三先四不打”“十个必须”“十个严禁”等原则，未经扑火安全培训人员不得参与火灾扑救，不得动员残疾人、孕妇和未成年人以及其他不适宜参加火灾扑救的人员参加。

各扑火力量服从前线指挥部的统一调度指挥，明确任务分工，落实扑救责任。现场指挥员要认真分析地理环境和火场态势，在扑火队伍行进路线确定、驻地选择和扑火作业时，时刻注意观察天气和火势变化，确保扑火人员安全。

转移安置

当居民点、人员密集区、在建工地受到森林火灾威胁时，及时采取有效阻火措施，制定紧急疏散方案，有组织、有秩序地疏散居民、受威胁人员，确保人民群众生命安全，保证转移群众有饭吃、有干净水喝、有衣穿、有住处和有必要的医疗救治。

救治伤员

迅速将受伤人员送医院治疗，必要时对重伤员实施异地救治。视情派出医疗卫生应急队伍赶赴事发地，设立临时医院或者医疗点，实施现场救治。

保护重要目标

当林区和靠近林缘的居民区、学校、医院、重要民用设施（油库、液化气站、加油站、重要仓库）、军事设施（弹药库、军械库、射击场）、危险化学品生产储存设施、输油气管道、供电设施等重要目标物、重大危险源，自然保护区、风景名胜区、原始森林等高保护价值森林受到火灾威胁时，迅速调集专业队伍，在专业人员指导下，在确保扑火人员安全的前提下消除威胁，保护目标安全。

维护社会治安

加强受森林火灾影响区域的社会治安管理，严厉打击借机盗窃、抢劫、哄抢救灾物资及传播谣言、阻碍救援等违法犯罪行为。

发布信息

**失事客机搜救工作总结13**

随着改革开放的深入发展和国民经济水平的不断提高，中国经济作为一支具有强大支撑力、引擎作用的重要力量，为中国航空制造企业的发展提供了广阔的市场空间。党的十八大报告明确指出，加快推进国防和军队现代化，建设与我国国际地位相称、与国家安全和发展利益相适应的.巩固国防和强大军队，是我国现代化建设的战略任务。

当前，中国的航空事业已经迈上了新的台阶，飞行安全是航空事业发展的坚实基础，没有安全就没有一切。因此，在飞行工作中我们必须将飞行安全工作放在首位，保证飞行安全既是飞行安全监督员这一特殊岗位职责所必须，也是每一位从事飞行安全保障人员为之奋斗的目标。下面结合我自己实际工作情况谈一谈我对飞行安全的感悟与体会：

一、树立安全思想，提高安全意识

人的思想观念和动机决定人的行为，因此，要确保飞行安全必须从提高人的安全意识做起。作为一名飞行安全监督员，在时刻秉持“安全第一，预防为主”的工作作风的前提下，还应将试飞安全管理体系（SMS）的理念不断深入人心，实现人人想安全，人人保安全，作为我们的重要工作内容，通过各种途径和方法不断提升全体飞行保障人员的安全意识。

安全工作任重而道远，在日常工作中，只有扎实工作，戒骄戒躁，树立安全工作警钟长鸣、常抓不懈的思想，与时俱进，开拓创新，才能不断开创飞行安全工作的新局面。

二、加强监管力度，提升安全质量

安全管理工作能否形成闭环，实现预期效果、取得优异成绩，监督监管和持续改进的作用尤为关键。

在日常的工作过程中，飞行安全监督员应积极配合飞行安全监管部门对飞行现场采取不定期或定期的安全检查、安全审计等监控手段，对飞行与安全生产全过程进行持续的跟踪与评估，提高飞行安全预警能力，以试飞安全管理体系（SMS）为指导，大力加强飞行安全风险管控。

三、拓展业务知识，提高安全技能

快节奏的生活使人们业余的学习时间越来越少，现有的飞行安全管理知识已不能完全满足当前飞行安全保障工作的需要，这就需要我们不断地拓展相关领域的业务知识，努力提高自己的安全技能。同时，通过各种方式不断推进各类飞行保障人员的业务技术水平的提高，如专业技术培训、岗位练兵、技术比赛等。

良好的安全技能是飞行安全的可靠保证，安全技能的培养是一个长期不间断过的艰苦磨练过程，不是一时一事就能养成的。从自身来讲，我应从点滴做起，时刻不忘自我监督、自我审核、自我纠正和自我完善，根据实际工作岗位性质，在保障飞行安全的前提下进一步提高自己的业务技能。同时，结合安全监督检查与整顿，督促各类飞行保障人员不断提高专业技术水平和操作技能。

四、总结经验教训，加强安全整顿

在工作过程中应善于发现、善于总结，定期对所做工作进行回顾，每个环节、每个细节都不放过，从中理出头绪，找出可能影响到飞行安全的薄弱环节，力求找到与各项相关规章制度相悖的问题项，尽可能的在总结经验的基础上，不断进行专题与全方位的安全整顿，提升安全管理水平和全员的安全意识，最终实现保证飞行安全万无一失。

飞行安全是航空事业永恒的生命线，为了使我们的航空制造业兴旺发达，作为一名飞行安全监督员，职务赋予我们的使命是关荣的，责任是重大的，应时刻牢记飞行安全这一头等大事，为实现自己航空事业的理想和信念，全身心投入到飞行安全工作中来，不断探索飞行安全工作的新思路、新手段、新方法，一切以安全为先，以发展为重，扎实稳步的做好每一项工作，为全面提升飞行安全管理水平，为企业的健康稳步发展做出不懈努力！

**失事客机搜救工作总结14**

xx机场应急救援工作目前已被纳入xx市应急救援体系中。根据市政府要求，组建了xx市突发航空事件应急救援指挥部，作为xx市航空事故应急救援处置最高指挥机构，由分管副市长担任总指挥，民航、公安、消防、交通、铁路、卫生、海事、驻军、通信等市直有关部门参加。

同时，根据民航上级业务主管部门和当地政府的要求，xx机场组建成立了突发航空事件应急救援指挥中心，作为xx机场应急救援专项指挥机构，市民航局局长任指挥中心主任，机场各部门、驻场单位参加，在xx市政府应急办公室领导下积级开展应急管理工作，明确领导机构，确定相关责任机构和人员。作为常设办事机构，机场现场指挥中心承担日常应急管理的各项职责和任务，承接民航上级业务主管部门和当地政府应急管理的.各项任务，建立应急机制建设的领导责任制和工作责任制，按照“有人管、有人做”的要求，逐步健全应急管理专项机构，初步形成分类管理、分级负责，条块结合、属地管理为主的应急管理体制。

在日常工作中我们的主要做法是：(1)加强对应急工作的组织领导，进一步完善应急机制建设的领导责任制和工作责任制。建立和完善xx机场应急救援预案文件体系。不断加强应急队伍建设，充分发挥消防救援、医疗救护等专职队伍在应急工作中的骨干主用。按照“一专多能、一队多用”的要求，抓好专职队伍建设，做好人力资源的统筹规划，形成统一高效的应急救援机制。配备应急保障物资和装备，确保应急物资随时调用，便于及时处置突发事件所需。(2)充分发挥统筹协调和监督指导作用，努力加强对各部门应急管理工作的督查和指导。本年度，进一步加强了对各重点要害部位的应急管理工作，做到应急有预案，救援有队伍，联动有机制，善后有措施，切实提高应急专职队伍在处置突发事件中的快速反应和协同应对能力，全面提高应急管理工作水平。(3)坚持值班制度，认真做好日常值守和信息汇总工作。进一步提高信息报告的效率和质量，进一步严格执行重大事项报告制度和值班登记、交接班制度。规范突发事件信息接收、采集和报送工作，通过良好值班制度的执行以及及时上报应急管理工作信息来保障突发事件应急管理工作的有效落实。

**失事客机搜救工作总结15**

20\_年和20\_年，在各村（社区）开展政府购买困难群众主动发现和分散供养特困人员探访等工作。利用2年左右时间，建立困难群众主动发现和定期探访分散特困供养人员常态化机制，实现变“人找政策”为“政策找人”，防范触及社会道德底线事件发生，进一步提高困难群众幸福指数，提升社会救助服务水平。

二、工作措施

（一）建立困难群众主动发现机制

1.服务对象：未享受民政救助的困难群众（包含困境儿童）

2.购买主体：区民政局

3.责任主体：各镇人民政府

4.承接主体：具有相关资质的社会组织

5.资金来源及支付标准：困难群众主动发现工作资金按有效救助户数计算费用（有效救助数指经过区民政局复核审批实施救助的户数），每户50元，在困难群众救助资金中列支。

6.具体措施：承接服务的社会组织通过进村入户、走访摸排，深入了解周围困难群众的生活情况，主动发现未享受社会救助的困难群众，将排查出的特殊困难群众收集汇总，建立困难群众信息台账。

7.实施方式

（1）社会组织入户摸排时填写《困难群众走访信息表》，详细注明困难群众的家庭收入和财产状况，并注明造成困难的具体原因以及困难群众的救助需求。

**失事客机搜救工作总结16**

为贯彻民航华东地区管理局《关于做好防汛防台工作的通知》精神和地方各级政府有关要求，结合《xx机场防汛防台抢险应急预案》，制定本预案，机场防止台风正面袭击应急预案。本预案与《xx机场防汛防台抢险应急预案》配合使用。

>一、工作原则

按照台风到来前以“防”为主，台风到来时以“避”为主，台风过后以“救”为主的原则，有条不紊地开展好防止台风正面袭击的应急处置工作。

>二、组织机构

xx机场防止台风正面袭击的应急处置工作在xx机场防汛防台抢险指挥部的统一领导下进行。

>三、各部门职责

当接到台风袭击的的预警通知后，在xx机场防汛防台抢险指挥部的统一领导下，各部门要迅速行动，按照各自的职责，做好各项“防”、“避”、“救”的准备与实施工作。各部门职责如下：

1.机场办公室：在接到台风袭击的预警通知后，及时通报公司领导和机场各部门。在请示公司领导同意后，启动预案，安排人员值守，承担xx机场防汛防台抢险指挥部办公室职责。

2.现场指挥中心：在接到台风袭击的预警和启动预案通知后，及时会同机场建设管理处、机务保障处和安检站，做好停场飞机、机坪设施设备的系留、加固或移除工作，并及时将有关情况报告xx机场防汛防台抢险指挥部办公室。

3.航务管理中心：在接到台风袭击的预警通知后，做好预达航班备降和在场航班转场的联络事宜；导航台站点的防风除险、排水加固等工作；做好应急通讯保障；按照局方要求落实机场航管防止台风正面袭击的预案内容。

4.机务保障处：在接到台风袭击的预警通知后，按照《机务保障处防风害应急预案》的要求，系留停场航空器，特种车辆要入库存放，对不能入库存放的特车应远离系留的航空器，停放在背风处，要设置好刹车并添加轮挡。机坪上的设备设施也要采取防风措施防撞锥入库，牵引杆和工作梯要入库或者系留，防止被风吹动，损坏其它的设施，规划方案《机场防止台风正面袭击应急预案》。加强工作人员值班并保持通讯畅通。

5.机场建设管理处：在接到台风袭击的预警通知后，加强对供电系统的防护工作，做好电力抢修准备，确保供电正常。机坪上的设备设施要采取防风措施。大风过后，立即巡视飞行区场道、灯光设施，为机场开放做准备。

6.安检站：在接到台风袭击的预警通知后，做好廊桥加固系留，防止出现意外。

7.货运中心：在接到台风袭击的预警通知后，对货运仓库外的货运设备设施采取防风措施，将机坪上的货运设备设施转移至货运仓库。

8.机场公安分局：在接到台风袭击的预警通知后，及时将消防车辆和空防警卫车辆全部入库或者停放在背风处，要设置好刹车并添加轮挡。全体干警处于待命状态，随时听候xx机场防汛防台抢险指挥部的调遣，参加抢险救援工作。

9.其他部门：根据《xx机场防汛防台抢险应急预案》的职责要求，待命值守，保持通讯畅通。

>四、工作要求

**失事客机搜救工作总结17**

今年，xx机场在往年编制的系列应急预案的基础上，加强对预案的动态管理，针对人员变动和不足之处，及时编制及修订了各类应急预案、糙作程序、工作方案等，印发了包括《xx市突发航空事件应急救援预案与糙作手册》、《xx市突发航空事故专项应急救援预案及糙作手册》、《xx市民航局突发航空事件应急救援预案与糙作手册》、《xx机场应急救护预案》、《xx机场反恐怖(防非法干扰)工作预案》、《xx机场公务飞行、通用飞行保障方案》、《xx机场除冰除雪工作预案》、《xx机场防汛抢险应急预案》等一批预案，同时做好各类应急预案的衔接工作，不断增强预案的针对性和实效性，初步形成了有系统、分层次、上下一致、分工明确、相互协调、信息畅通的事故应急预案文件体系。

**失事客机搜救工作总结18**

①飞行员zi sha

但驾舱有机长 副机 观察员三人，概率很小；

②空中解体

机龄年，还是很新，很扛造的，且飞机是直角向下俯冲，无螺旋式下沉解体又不像。

但不排除其他可能，不管如何，尽量向社会公开结果，这方面我不太怀疑，明面上的东西还是会直接公之于众。

希望细节不是掌控在少数人的手里。

毕竟偌大一东航，不了解可以搜搜背景，当年的包头空难也是东航云南分司好像。有自媒体称，东航身负上百亿的亏损严控维修费用，以压降成本，但东航方面出面澄清，其20\_年较20\_年的维修费用增加12%。

这种事，寻找和解析黑匣子，一般是环环相扣的因素，不是一蹴而就，调查也需要几周、数月甚至更久，等正式结果掉出出来差不多都要一到两年了，比如马航，查的人都没了一点欲望，去年还是前年，突然宣布黑匣子找到了。

**失事客机搜救工作总结19**

为确保敬老院全体人员的生命财产安全，确保敬老院工作正常运行，防范消防安全事故的发生，确保消防安全事故发生时损失减少，危害降低，能快速、高效、合理有序地处置消防事故，根据上级有关部门文件精神和相关法律法规，结合我我乡消防环境建设与准备的实际，制定本预案。

一、消防安全工作领导组织机构

组长：

副组长：

成员：

二、消防安全工作成员的责任分工

组长负责定时召开消防安全工作领导小组会议，传达上级相关文件与会议精神，部署、检查落实消防安全事宜。

副组长负责各具体负责组织对紧急预案的落实情况，做好准备，保证完成各级政府领导部署的各项任务。

领导组各组员具体负责火险发生时的处理、报告、监控与协调，保证领导小组紧急指令的畅通和顺利落实；做好宣传、教育、检查等工作，努力将火灾事故减小到最低限度。

消防安全领导组织机构下设通讯组、灭火组、抢救组、紧急疏散组，分别具体负责通讯联络、组织救火、抢救伤员、疏散老人等工作。

（一）通讯组：组长： ，火险发生时，负责立即电话报告敬老院消防安全工作组和上级相关部门，以快速得到指示，视火情拨打119，及时告知全体院民，逃离现场）。

（二）灭火组：组长： ，负责消防设施完善和消防用具准备，负责检查全院的用电、用火安全；火险发生，立即参加救火救灾工作。

（三）抢救组：组长： ，成员： ，负责做好及时送往医院的准备工作，负责火险发生时受伤院民及救火人员伤痛的紧急处理和救护。

（四）紧急疏散组：组长： 。成员： ，负责制定紧急疏散方案，明确各栋居住院民的逃生途径与办法指导。

三、灭火工作预案

1、发现火情，在场人员要立即引导室内人员进行有序疏散，并迅速利用室内的消防器材控制火情，争取消灭于火灾初级阶段。

2、如不能及时控制、扑灭火灾，在场人员要立即采取措施妥善处理（如切断电源等），防止火势蔓延。

3、在场人员要以最快的方式向领导组成员汇报，尽快增加援助人员，协助救火。

4、领导组成员接到报告后，要立即到达火情现场，并视火情拨打“119”报警求救。

四、逃生预案

1、火情发生后，按照灭火预案，管理人员及各工作人员要立即通知领导小组领导，尽快增加援助人员，如发生重大火情，同时向“119”报警，并根据火情发生的位置、扩散情况及威胁的严重程度逐个区域通知人员撤离。

2、管理人员及工作人员应该正确引导撤离院民奔向疏散通道，并将正确的逃生方法告知负责同志，其余人员按照既定位置，统一使用灭火器灭火，并进行伤员抢救等工作。

3、为更好地应付紧急情况，管理人员及工作人员必须一切听从现场指挥部的指挥。

4、紧急疏散的`负责同志必须接受基本灭火技术的培训，正确掌握必要的方法，对行动不便的院民及时安排人员帮助其迅速转移，切实保证逃生院民的安全撤离。

**失事客机搜救工作总结20**

为及时、有效地处置停机坪发生的油料溢流泄漏事故，规范停机坪溢油后各单位信息传递、协作能力、反应速度、应急处置等有关事宜，根据局方有关规章要求和威海机场运行实际，制订本预案，机场停机坪溢油应急处置预案。

>一、适用范围

本预案适用于威海机场停机坪发生的各类油料溢流泄漏事故。

>二、处置原则

停机坪油料溢流泄漏事故可分为航空器油料溢流泄漏和地面保障设备油料溢流泄漏。

当发生航空器油料溢流泄漏事故后，责任部门与机场建设管理处立即根据现场情况着手清理，有关部门根据处置小组要求协助清理，清理费用由责任部门到机场财务室结算。当发生保障设备油料溢流泄漏事故后，设备所属单位在机场建设管理处的指导下，立即根据现场情况着手清理，所需物料由机场建设管理处提供，清理费用由设备所属单位到机场财务室结算。

>三、组织机构及其职责

1.组织机构

一旦发生停机坪油料溢流泄漏事故，即由机场当日值班领导组织现场指挥中心、机场建设管理处、机务保障处、机场公安分局消防大队、中国航油威海供应站和责任部门等单位组成停机坪溢油应急处置领导小组，对停机坪溢油事故处置实施统一指挥，提出启动或终止本预案，监督各责任部门的预案落实情况。各有关单位根据各自职责，开展停机坪溢油应急处置工作。

停机坪溢油应急处置小组办公室设在现场指挥中心，现场指挥中心值班员协助机场当日值班领导开展停机坪溢油应急处置工作。

2.工作职责

①现场指挥中心：承担停机坪油料溢流泄漏事故应急处置小组办公室的职责，做好信息通报工作，负责现场医疗救护准备与实施。

②机场建设处：负责吸取、阻挡溢油物资的准备与提供；组织清理溢油现场，监督各单位在清理溢油现场的行为，验收清理现场，使其符合适航要求。

③航务管理中心：信息通报，经授权发布机场临时关闭、开放或暂停使用事故区域的通告。

④机务保障处：负责协助航空运输企业对航空器的技术检查、维修，协助机组关闭相关装置，协助清理溢油现场，对机位是否符合适航要求提出意见，协助现场医疗急救用救护车准备工作。

⑤机场公安分局:负责现场处置、火灾预防和设置安全警戒线，维持现场治安，疏导交通，协助清理溢油现场。

⑥中国航油威海供应站：向机场现场指挥中心通报溢油情况信息，负责吸取、阻挡溢油物资的准备与提供，协助机组关闭相关装置，负责清理溢油现场。

⑦安全检查站：负责航空器监护、警戒，禁止无关人员、车辆接近现场。做好提供人员支援的准备。

⑧候机楼管理处：溢油现场航空器的旅客安排。做好提供人员支援的准备。

⑨货运中心：溢油现场航空器的货物、行李、邮件安排。做好提供人员支援的准备。

⑩安全监察处：航空器溢油事故现场调查部门，根据有关规章及时报送相关信息，规划方案《机场停机坪溢油应急处置预案》。

>四、处置基本程序

1.机场当日值班领导

①接报后迅速进入现场指挥中心实施指挥，发出启动或终止本预案的命令。

②亲自前往或指派现场指挥中心人员现场协调各部门的行动，组织人员采取相应措施。

③对现场情况及时做出果断决策，视情进一步指令有关部门行动。

④报告机场公司主要领导。

⑤评估污染情况，采取必要措施，并提出消除建议。

2.现场指挥中心

①通知消防救援、公安警戒、医疗救护到现场戒备和待援。

②报告机场当日值班领导，进行处置现场的联络协调。

③将情况向塔台通报，视情暂停使用该区域。

④视情向有关部门建议或指示疏散航空器上的旅客。

⑤视情通知有关部门转移现场或附近的航空器和地面设备。

⑥根据场务部门请求，经机场当日值班领导同意，调动有关部门的人员支援溢油清理现场。

⑦制作详细地应急指挥现场工作记录。

3.机场公安分局消防大队

①接报后，迅速派出消防车到达现场戒备，指挥车辆、人员绕行，在距溢油地点至少50米范围设立警戒线，严禁出现明火。

②根据现场情况，在领导小组的统一指挥下，行使独立消防指挥权，如有必要，使用泡沫覆盖溢油现场。

③监护加油车和其它车辆驶离现场。

④在机场建设管理处（场务）组织下进行现场溢油清理工作，并提出处理意见。

⑤当恢复正常后，报告现场指挥中心。

4.机场建设管理处（场务）

①接报后，通知有关部门到达现场协助清理。紧急调运阻挡溢油物资，确保随时处于待命状态。

②及时向塔台和现场指挥中心通报现场情况。

③尽快采取有效措施，组织中国航油威海供应站、消防大队等部门利用吸油毡、泥沙、沙包、木屑、消防锹、消防瓶等物资、工具处理泄露的油品或冲洗油迹，防止溢出的油料进入土壤、下水道和排污管。

④事故处置结束后，经机场当日值班领导同意，消防大队在现场警戒的前提下，组织开展清理现场。

⑤监督各单位在清理溢油现场的行为，验收清理现场，使其符合适航要求。

5.安检站

①接报后，增派人员做好航空器的监护工作，协助机场公安做好航空器周边警戒工作，防止无关人员和车辆靠近。

②经停机坪溢油应急处置小组同意，开放并值守2号道口，保持应急通道安全、畅通。

6.机务保障处

①接报后，立即赶赴现场协助航空运输企业对航空器进行技术检查，协助机组关闭相关装置。

②做好特种车辆和设备的征调任务，确保随时处于待命状态。

③协助有关部门进行现场清理。

④随时向现场指挥中心和塔台通报处置情况。

7.中国航油威海供应站

①立即停止加油，车辆熄火。

②溢油时，立即报告机场现场指挥中心。

③通知机组人员。

④要求其他在溢油区域内无关人员迅速撤离现场，要求停止运转溢油区域内的地面动力装置、空调装置和飞机辅助动力装置（APU）及其他车辆和设备。

⑤尽可能拆卸所有胶管。

⑥在安全有保证前提，或在消防队的监督下将加油车转移出溢油区域。

⑦尽快采取有效措施，防止溢出的油料进入土壤、下水道和排污管。

8.航务管理中心（塔台）

①接到现场指挥中心通报的航空器溢油情况后，通过与机组和机场建设管理处（场务）联系，按规定及时发布航空器情况通报，根据事故处理情况发布临时关闭、开放或暂停使用事故区域的通告；

②随时与现场指挥中心保持联系。

9.候机楼管理处做好旅客安置工作。

10.货运中心做好货物、行李、邮件的处理工作。

>五、事故调查与取证

由机场有关领导、安全监察处和机场公安分局等组成事故调查组，听取飞行机组、目击者和有关人员的陈述，做出有陈述者签字、有详细联系方式的正式记录，同时组织现场其他人员做好现场证据保护工作，详细记录应急指挥工作情况后，按规定上报有关部门。

>六、应急处置工作要求

1.根据本预案分工，各部门均要制定实施细则，做到权责分明，进一步细分处置任务，力求做到处置稳妥有序。

2.各相关单位在处置过程中一定要顾全大局，服从命令，听从指挥。在应急处置航空器溢油期间无论哪个部门因处置不当造成后果，将追究部门负责人的责任。

>七、本预案自公布之日起施行。

**失事客机搜救工作总结21**

十堰郧西县郧西兴强金矿有限公司 “5·12”较大透水事故调查报告20xx年5月12日13时30分左右，位于十堰市郧西县香口乡的郧西兴强金矿有限公司发生一起较大透水事故，造成3人死亡，3人受伤，直接经济损失万元。

事故发生后，省委、省人民政府高度重视，李鸿忠书记、王国生省长分别作出批示，要求全力开展应急救援，认真进行事故调查，深刻吸取事故教训。省安监局和十堰市委、市人民政府领导立即赶赴现场指导协调救援工作。 依据《安全生产法》和《生产安全事故报告和调查处理条例》（\_第493号令）等有关规定，经省人民政府批准，5月14日，成立了由省安监局副局长杨爱东任组长，省安监局、省监察厅、省公安厅、省总工会和十堰市人民政府有关负责同志等参加的湖北省人民政府十堰市郧西县郧西兴强金矿有限公司 “5·12”较大透水事故调查组（以下简称事故调查组），开展事故调查工作。同时，邀请省人民检察院派员参加，并聘请有关专家参加事故调查工作。

事故调查组按照“四不放过”和“科学严谨、依法依规、实事求是、注重实效”的原则，通过现场勘验、调查取证、专家论证，查明了事故发生的经过、原因，人员伤亡和财产损失情况，认定了事故性质和责任，提出了对有关责任人员和责任单位的处理建议，并针对事故原因及暴露出的突出问题，提出了事故防范措施建议。现将有关情况报告如下：

一、基本情况 事故单位和相关单位基本情况： 1.郧西兴强金矿有限公司（以下简称兴强金矿），位于十堰市郧西县香口乡仓房村，原名鄂陕金矿，20xx年6月更名为郧西县六斗构家河金矿，为陈兴国独资企业，年产矿石2万吨，经营范围为黄金矿石开采、金矿产品加工、销售。20xx年增资扩股，成立股份合作制企业，吸纳毛军朝、王建朝入股并签订了增资扩股协议。20xx年5月，变更为郧西兴强金矿有限公司，股东为陈兴国、毛军朝、王建朝。其中，陈兴国占有30%股份，毛军朝、王建朝二人共同持有70%的股份。法人代表为陈兴国，毛军朝任矿长，是该矿实际控制人，王建朝不参与管理。兴强金矿现持有的采矿许可证证号为C4005412000，有效期限至20xx年5月27日；安全生产许可证证号为（鄂）FM安许证字（20xx）072130号，有效期限至20xx年12月13日；企业法人营业执照编号为：420322000002463。矿长毛军朝未取得非煤矿山矿长安全资格证,分别委托常天峰负责对外协调和日常管理工作，王苏芳负责生产和安全工作。该矿现有职员16人

兴强金矿采矿许可范围由8个拐点坐标圈定，拐点坐标如下：1，，；2，，；3，，；4，，；5，，；6，，；7，，；8，，。该矿井开采深度+825m～+970m。20xx年12月，湖北省荆襄磷化学工业公司设计研究院为兴强金矿编制了《开采设计方案》，设计生产规模为万吨/年。《开采设计方案》对主平硐（又称1坑、881硐，井口实际标高为+866m）以南200m、标高+840m～+880m范围内赋存的矿体进行了开采设计，面积平方公里。经过多年开采，设计范围内资源已回采结束。在未重新进行开采设计的情况下，其余井下采掘作业点继续沿AuI号矿脉向南延伸布置，部分采掘区域已越过南部矿区边界，并逐步临近曾于1992年开采的YD13号老窑采空区。

2.河南省灵宝市阳平矿业工程有限责任公司（以下简称阳平矿业），位于河南省三门峡灵宝市阳平街，20xx年6月7日成立，法人代表贺照民，营业执照编号为411282100002876（1-1），有效期至20xx年11月2日;安全生产许可证编号为豫FM安许证字﹝20xx）XMSG301Y），有效期至20xx年3月11日（事故发生时已过期）。阳平矿业具有矿山工程施工总承包叁级资质，资质证书编号为A3074041128205-4/4。 20xx 年10月23日，阳平矿业设立郧西项目部，任命宋学国为该项目部经理，并在郧西县安监局进行了本区域安全生产许可外委施工备案。20xx年8月25日，兴强金矿与阳平矿业郧西项目部签订了《矿山开采合同》，由该项目部承包兴强金矿的矿山采、掘工程施工，并签订了《安全生产合同书》。阳平矿业郧西项目部经理宋学国，持有安全管理人员资格证，证号13400029，有效期至20xx年1月15日。

3.湖北天神爆破有限责任公司（以下简称天神爆破），20xx年5月，民爆产品生产企业湖北天神实业股份有限公司牵头组建十堰市天神民爆器材有限公司（以下简称天神民爆），并作为天神民爆的控股股东。20xx年2月，天神实业通过收购重组十堰市内的爆破服务企业，成立湖北天神爆破有限责任公司，是天神爆破的母公司。天神爆破位于十堰市茅箭区江苏路8号，爆破作业许可证编号为 4200001300016， 资质等级为三级，从业范围为C级及以下爆破作业项目设计施工、安全监理，有效期至20xx年2月20日止。天神爆破在郧西等县成立了分公司，其各分公司共用天神爆破的资质。天神实业、天神民爆的法定代表人均为杨军，天神爆破的原法人代表为冉惠祥，现实际负责人为张玉武。

天神民爆郧西分公司，位于郧西县城关镇西安大道387号，负责人胡世详。天神爆破郧西分公司，位于郧西县城关镇武汉路118-3号，20xx年4月7日组建，负责人段天周。营业执照注册号为420322000008757,有效期至20xx年2月20日止。经营范围为C级以下爆破作业项目设计、施工、安全监理。天神民爆郧西分公司的管理人员在天神爆破郧西分公司任职,负责日常爆破服务活动的管理。

二、事故发生经过、应急救援及善后处理情况 1．事故发生经过 5月12日事故发生前，881平硐先后有12人入井，其中+890m掘进工作面3人：阳平矿业钻眼工吴昌明、宋学交、朱荣府；+835m水仓4人：阳平矿业清碴工成良俭、杨俊和运输工阮班胜、罗龙江；郧西民爆爆破员3人：吴胜靖、冯广飞、张兆；以及阳平矿业安全员何孝国和兴强金矿生产负责人周钢。

5月12日8时，吴昌明、宋学交、朱荣府3人入井，经主平硐到达+890m掘进工作面，接好风管开始钻眼。钻眼过程中，朱荣府开三轮车出井到民爆物品临时仓库领取炸药，12时20分左右，郧西民爆爆破员吴胜靖、冯广飞（带着炸药）步行，爆破员张兆押运炸药随朱荣府的三轮车入井到达工作面，周钢随后出井。钻眼工作结束后，吴昌明等人协助爆破员进行装药联线并退至+866m主巷放炮点准备放炮，此时吴胜靖、冯广飞2人先行出井，何效国在井内巡视后出井。12时50分左右，张兆实施放炮作业，随即出井。吴昌明等人在放炮点等待约30分钟后，朱荣府和宋学交朝井口方向行进至局部通风机处准备启动风机吹散炮烟。风机尚未启动，吴昌明突然发现有一股很大的水流从上面涌过来，并瞬间涨到自己的颈部，立即抓住巷道边帮上的电缆线固定木桩，仰着头躲避水流。约7、8分钟后水流消退，吴昌明开始在附近寻找工友，并发现朱荣府在巷道边的一个岔道里，且已受伤，便背着朱荣府走向主平硐。约15时，吴昌明将朱荣府背出井口。宋学交因被水流推送至+866m平巷前面，经自救脱离险境，已在吴昌明2人之前出了井口。

水流沿+866主巷向下倾泄，在41＃测量点冲垮2处密闭墙，灌入+865m采空区，从该采空区1处废弃的巷道窜入+845m水平以下区域，快速淹没了+845m水平以下所有巷道。

水流流向井底+835m水仓掘进工作面时，运输工阮班胜正驾驶三轮车行至+848m水平，涌出的水流瞬间将三轮车淹没，阮班胜抓住巷道边帮上的电缆线，慢慢趟水走出淹水区并出井。在水仓掘进工作面等待装碴的罗龙江、成良俭、杨俊等3人被水流封住出口，无法脱险。

2．事故报告情况 阮班胜出井后，立即向阳平矿业项目部经理宋学国报告。14时48分，宋学国到兴强公司办公室向公司分管生产的负责人王苏芳汇报。王苏芳立即赶赴现场，一边安排将受伤的人员送往医院，一边指挥人员开启井下潜水泵向井外排水施救。16时50分，王苏芳向兴强公司总负责人常天锋电话汇报事故情况，并等待外部救援。17时30分，常天锋向郧西县香口乡人民政府报告事故。

3．事故救援和善后处置情况 5月12日18时许，十堰市人民政府和郧西县人民政府接到事故报告，迅速启动了事故抢险和公共突发事件应急预案，调动全县力量展开救援，迅速将3名受伤工人送医急救，搜救失踪的3名工人。

按照李鸿忠书记、王国生省长和许克振副省长的指示要求，省安监局领导率领专家赶赴现场指导救援，并协调有关方面紧急调集设备和专业人员支援。十堰市委、政府领导相继赶赴现场组织指挥，调动当地公安、安监、水电、医疗等部门和矿山救护队展开抢险救援。经过61小时不间断抢险救援，最终在井下水仓掘进工作面附近找到3名被困的遇难者遗体。郧西县组织工作专班妥善处理了遇难者家属安抚、补偿等善后事宜。 4．事故伤亡和经济损失情况 （1）罗龙江，男，32岁，郧西县关防乡包耳场村6组人，运渣工，死亡； （2）成良俭，男，54岁，郧西县关防乡钟坪村8组人，杂活工，死亡； （3）杨 俊，男，22岁，保康县后坪镇堰塘冲村3组人，运渣工，死亡； （4）宋学交，男，45岁，郧西县关防乡包耳场村3组人，掘进（钻眼）工，重伤； （5）朱荣府，男，35岁，郧西县关防乡回龙村1组人，掘进（钻眼）工，轻伤； （6）阮班胜，男，37岁，关防乡关防铺村8组人，运渣工，轻伤。 事故造成直接经济损失万元。 三、事故原因和性质 （一）直接原因 兴强金矿在881平硐长期存在越界开采，该平硐的+890m探矿巷道掘进工作面上部存在老窿积水，该巷道越界掘进至AuⅢ矿体老窿水下部，工作面与老窿水体间的岩层厚度左右，作业人员在水体下冒险顶水作业后，受自重和爆破震动影响，抗压强度不足以抵抗老窿水体的压力，导致岩层被压穿，发生透水事故。透水后,水流沿+866主巷道向下倾泄，在该巷道41＃测量点冲垮2处密闭墙，灌入+865m采空区，经该采空区废弃的

巷道窜入+845m水平以下区域，并淹没了+845m水平以下所有巷道，将正在+835m水仓清渣的工人淹没，造成人员伤亡。

（二）管理原因 1.兴强金矿安全管理混乱，存在大量违法违规行为。一是矿山防治水不到位。企业防治水组织机构和工作制度形同虚设，无防治水综合措施，没有专用探放水设备，没有调查核实矿区范围内的详细情况。工作面掘进出现顶板淋水加大现象，没有作为透水预兆处理，继续安排爆破施工。二是技术管理不到位。兴强金矿和阳平矿业项目部均未明确技术总负责人，设置生产技术管理机构和人员。图纸作假，图实不符。施工不进行技术交底，工作盲目冒险作业。开采方式不规范，矿山20xx年开采设计范围外的所有延伸工程项目和4个独立生产系统都未进行安全设施设计，履行建设项目“三同时”手续。探矿掘进巷道和水仓施工无专项设计、无操作作业规程、无专项应急预案。三是安全投入不到位。＋845M水平以下作业区域无第二安全出口，独眼作业。井下存在国家明令禁止使用的非阻燃风筒和非矿用局部通风机。未按照规定建设完善井下安全避险“六大系统”。四是安全管理不到位。安全责任体系不健全，矿长长期不在岗位，委派人员无非煤矿山安全资格证，实际控制人无任职文件，无相应资格证书。发包单位以包代管，承包单位对项目部不进行实际管理。矿领导带班下井制度不落实。爆破作业不规范。安全教育培训不到位，从业人员安全意识淡薄，对透水预兆识别能力差，对水害防治认识不足。五是长期违法越界开采。兴强金矿超设计范围开采，将延伸开拓巷道布置在矿区范围之外，并将巷道故意指向矿界外的金矿体，最终导致巷道与老窿水之间的岩层被压穿发生透水事故。同时，该矿还在安全隐患尚未整改到位的情况下，向当地政府和有关部门申报虚假整改材料，擅自组织探矿巷道和水仓施工等生产活动。

2.阳平矿业对兴强金矿项目部安全管理缺失。阳平矿业对兴强金矿采掘工程实行总承包，其项目部负责人不认真履行职责，无技术人员，安全生产教育和培训不到位，员工对透水预兆不能正确辨识和处置，冒险作业。现场安全管理负责人、安全员在发现掘进工作面淋水增大后，未采取探放水措施。矿领导带班下井制度不落实。安全生产许可证过期后，未及时向发包单位和郧西县安监局报告，仍然组织生产。

3.天神爆破郧西分公司爆破作业不规范。该公司违反《民用爆炸物品安全管理条例》的规定，为非法违法开采活动提供爆破服务；没有按照《爆破作业安全技术规范》等规定和《爆破作业委托服务合同》约定，做好安全防范工作；爆破人员违反爆破作业规程，起爆后未进行“是否存在盲炮和其他安全隐患”的检查，放弃了防止事故的把关环节，致使透水事故隐患发展为较大事故。

4.相关部门执法不严，监管不到位。一是当地安监部门对矿山安全生产监管不到位。一方面，尽管当地安监部门对该矿山企业进行过多次执法检查，排查出了一些隐患并要求企业整改，但对企业整改与否没督办到位。另一方面，没有认真开展复工前的隐患整改工作，没有严格执行复工审批程序，对企业的虚假申报不严格把关，甚至放任自流，让企业钻空子进行违规生产。二是当地国土资源管理部门对该矿越界开采监管不力。该矿长期越界开采，仅5号坑一个掘进探矿方向就越界迂回掘进300多米，当地国土资源管理部门从未制止。今年以来，郧西县国土资源管理局及其下属管理所先后两次联合到该矿进行例行巡查，均在检查表格中“是否存在越界开采行为”的项目上填写“否”，对该矿越界开采的违法行为严重失察。以致该矿的非法越界开采活动没有受到依法打击，乱采乱挖最终引发事故。三是当地\_门对爆破物品购买把关不严，对爆破公司监管不力。在该矿春节停产、未批准复工期间，批准给该矿供应3吨炸药用于生产，客观上使该矿的非法开采活动具备了爆破条件。对天神民爆和天神爆破公司生产作业活动监管不力，没有监督企业严格执行爆破作业规程，制定爆破作业专项方案。

5.当地政府属地管理责任落实不到位。当地县、乡政府没有牢固树立安全发展的理念，没有始终坚守安全生产“红线”意识，尚未健全完善“党政同责、一岗双责、齐抓共管”安全生产工作机制，全面落实安全生产责任制。在组织领导、协调指导有关部门抓安全生产工作特别是安全生产监督管理上还存在薄弱环节，抓安全生产隐患排查和整改的力度不大。

（三）事故性

本文档由站牛网zhann.net收集整理，更多优质范文文档请移步zhann.net站内查找