



第十四次空中航行会议

2024 年 8 月 26 日至 9 月 6 日，加拿大，蒙特利尔

- 议程项目 1: 国际民航组织 2023 年至 2025 年业务计划和长期战略规划的最新情况
1.1: 重新确定国际民航组织 2023 年至 2025 年业务计划的优先排序

加强事故调查及事故调查报告的发布

(由国际航空运输协会 (IATA)、国际公务航空理事会 (IBAC) 和
国际航空公司飞行员协会联合会 (IFALPA) 提供)

执行摘要

根据《国际民用航空公约》附件 13 —《航空器事故和事故征候调查》的规定，国家有义务调查和发布飞机事故报告。

国际民航组织附件 13 调查的目的是生成安全信息，以帮助理解事故并预防未来事件。该附件及相关指导材料概述了航空事故和严重事件调查的结构化框架，以促进尽快发布事故调查最终报告。

最终报告提供了尽可能多的官方事故调查信息，并就如何在未来修改适用的航空安全框架以预防进一步事故提供了具体的安全建议。

未能发布及时、完整和彻底的事故调查报告会剥夺运营商、设备制造商、监管机构、基础设施提供商和其他相关利益方获得可使航空更加安全的关键信息的权利。

此外，完整的事故调查和事故报告使事故幸存者和事故受害者家属能够了解导致事故的事实，而不完整的调查和报告会影​​响公众对航空安全的信心。

国际航空运输协会 2023 年年度安全报告强调，2018 年 1 月至 2023 年 12 月期间所有商业客运和货运事故中，不到 49% 的事故发布了最终事故报告 — 51% 的事故未发布最终报告。

本工作文件提出了 IATA 对各国在遵守国际民航组织附件 13 方面不一致做法的关切，并强调了 IATA 正在采取行动，以支持根据《国际民用航空公约》附件 13 进行事故报告的调查和发布。

¹ 中文、阿拉伯文、英文、法文、俄文和西班牙文文本由 IATA 提供。

行动：邀请大会：

- a) 认识到事故发生国及时对其境内发生的所有飞机事故进行事故调查的重要性，并根据附件13的义务对这些事故进行调查；
- b) 向各国重申按照《芝加哥公约》附件13的时间表编写事故调查报告的重要性，以防止未来飞机事故和严重事件的发生；
- c) 请国际民航组织优先考虑各国的能力建设，以便能够进行适当的事故调查，特别是确保提供适当水平的培训和资源，以改进在提交事故报告方面发现的任何不足；和
- d) 注意并支持国际航空运输协会和业界就提请注意及时调查附件13规定的事故和严重事件、根据附件时间表发布事故调查报告相关的现存问题而开展的活动，以确保航空安全的持续改善。

1. 引言

1.1 有效的事故调查是提高全球安全标准的基石。

1.2 国际民用航空组织（ICAO）在附件 13 —《航空器事故和事故征候调查》内建立了一个框架，为彻底调查和发布关于航空事故的事实报告提供了指导方针。该框架强调了完整、可访问和及时报告的必要性，这对于从过去的事故中吸取教训并预防未来事故的发生至关重要。

1.3 附件为发布最终事故调查报告制定了明确的标准。特别是，这包括期望进行事故调查的国家在事故发生后 30 天内提出初步报告；并在事故发生后 12 个月内发布最终报告。

1.4 安全仍然是国际航空运输协会（IATA）的首要任务。宣传事故调查的重要性，提高调查能力的有效性，鼓励及时发布事故调查报告，通过单一存储库共享报告，并通过共享事故调查数据来促进安全绩效，这些都是 IATA 工作计划中包括的主要目标。

1.5 未能及时发布彻底的事故调查报告，会阻碍运营商、设备制造商、监管机构、基础设施提供商和其他相关利益方获取可使航空更加安全的关键信息。

1.6 此外，完整的事故调查和事故报告使事故幸存者和事故受害者家属能够了解导致事故的事实，而不完整的调查和报告会严重影响公众对航空安全的信心。

1.7 正如《国际航空运输协会 2023 年年度安全报告》中所强调的，2018 年 1 月至 2023 年 12 月期间所有商业客运和货运事故中，不到 49% 的事故发布了最终事故报告 — 51% 的事故未发布最终报告。

1.8 这导致国际航空运输协会创建了一项战略优先事项，以促进各国更好地遵守国际民航组织附件 13，特别是进行彻底、高质量、一致和及时的事故调查。

1.9 这一主题已在国际航空运输协会总干事的正式声明、国际航空运输协会年度大会、国际航空运输协会媒体日、众多新闻稿、国际航空运输协会世界安全与运营大会、区域航空安全小组和国际民航组织空中导航委员会中提出。

1.10 此外，IATA 与所有主要利益相关方合作，提高事故调查最终报告的报告水平，并协调和游说支持和资源，以提高附件 13 的有效实施。

2. 讨论

2.1 目前在遵守附件 13 所列时间表方面的不足使航空业利益相关方无法获得重要信息，以通过减少事故来显著改善飞行安全。

2.2 IATA 正在通过国际民航组织事故调查小组（AIGP）与各国合作，以了解事故报告没有按照国际民航组织附件 13 发布的原因。为了支持这一倡议，IATA 制定了一个五点路线图。



2.3 附件 13 的目标是调查事故，以了解事故原因并防止类似事件发生。如果事故调查报告没有及时发布，这一目标可能会受到影响。

2.4 不发布或延迟发布最终报告会妨碍了行业根据调查结果及时实施安全改进的能力。IATA 倡导及时和完整的报告，这符合该行业持续改进和积极预防航空事故的承诺。

2.5 根据 ICAO 普遍安全监督审计计划（USOAP）进行的安全监督审计的结果显示，一些国家未能建立一个有效的系统来调查在其境内发生的事故和事件。

3. 结论

3.1 事故调查过程是构建全球安全标准时最重要的学习工具之一。但是，为了从事故中吸取教训，航空业需要完整、可访问和及时的报告。各国应遵循国际民航组织附件 13 中列出的要求，并按照该附件要求的时间表发布彻底的事故调查最终报告，以保证航空安全标准的持续改进。

— 完 —