



大会 — 第40届会议

技术委员会

议程项目30：由技术委员会审议的其它问题

跟进安全建议

(由阿根廷提交)

执行摘要

本工作文件提出一项建议，论及由事故调查(AIG)机构实施一个安全建议(SRs)跟进方案可如何成为一种有效的工具，来处理持续改善安全的全球问题；按照国际民航组织附件13第6章的规定，这是事故调查机构的独立性。

行动：请大会注意到并评述本工作文件所载信息和提议，以及  
a) 将其发送至理事会，以使跟进方案能够在事故调查机构内得到传发和认可；和  
b) 对找到一个机制来管理必要资金以实施跟进方案的提议进行审查。

战略目标：本工作文件涉及安全战略目标。

财务影响：对国际民航组织无财务影响。

参考文件：附件13 — 航空器事故和事故征候调查  
Doc 9756号文件 — 航空器事故和事故征候调查手册第IV部分 — 报告  
欧洲议会 — 欧洲联盟航空安全机构(EASA)第996/2010号法规  
美国国家运输安全委员会(NTSB)安全建议方案  
法国航空事故调查局(BEA)2015年*Comité des Recommandations* [建议委员会].  
美国运输安全局(TSB)2014年评估等级指南.  
阿根廷民用航空事故调查委员会(JIAAC)安全建议跟进标准和程序手册(见背面)  
欧洲联盟航空安全机构、欧洲民用航空安全部门网络(ENCASIA)

<sup>1</sup>西班牙文本由阿根廷提供。

## 1. 引言

1.1 事故和/或事故征候调查的意图，是为了查明造成事故的彼此相关的促成因素和潜在风险。为了查明促成因素，调查需独立和公正地进行，以便暴露出在系统内存在的并导致事故发生的所有安全缺陷。

1.2 一旦查明了系统的缺陷，负责调查的机构就可发布安全建议(SRs)，以便促进行业安全的改善。如Doc 9756号文件第 Part IV部分第5.1段所述，“...调查部门发布安全建议可被视为是调查工作的最重要产出。”

1.3 评价和监测这些建议的实施不仅有助于改善其发布所涉及的系统，作为经验补充其他系统，而且还能改善调查本身，因为这是系统真实的反馈。

## 2. 对问题的分析

2.1 国际最佳做法表明，发布安全建议的国家的责任不是在发布安全建议后就完结，而是意味着要跟进安全建议对于安全系统的影响。

2.2 Doc 9756号文件第IV部分第1.6.3段就此规定：“进行调查的国家或发布安全建议的任何其他国家应采取有关程序，记录对发出的安全建议所采取的行动。收到安全建议的国家应执行有关程序，监测就安全建议采取的行动取得的进展。”

2.3 世界上许多事故调查机构已有程序和方法来跟进安全建议，例如美国、加拿大、法国、欧洲通过欧洲民用航空安全部门网络等均如此。为此目的而制定的文件见于本工作文件执行摘要。

2.4 尽管如此，仍有许多国家不具备跟进安全建议的既定程序，甚至尚未对安全建议或其回应进行跟进。

2.1 近年来，阿根廷实施了一个安全建议跟进方案，并在已2015年 - 2019年期间收到了160多份回应。此外，一份安全建议跟进程序手册正在等待批准。

2.2 各国的情况为什么大相径庭，可能是由于缺乏对于安全建议跟进方案和程序的重要性的意识，和事故调查机构没有独立性，在这种情况下，安全建议的管理往往属于民航当局的跟进领域。

2.3 不断追求更高的安全标准就要求实施一个安全建议跟进方案，并为此目的解释程序。这样，就能持续改善安全。

## 3. 难题的解决

3.1 鉴于以上，并根据包括阿根廷在内的一些带头国家的经验，提议鼓励尚未实施跟进方案的国家开展这项干作，并为此制定描述程序的文件。

- 3.2 在这一领域已经取得进展的国家提供协助和合作，转让其在跟进安全建议方面的知识和经验。
- 3.3 在地区一级实施一个联合数据库，内容涉及关于回应的统计资料、进展和安全建议对安全的贡献等。
- 3.4 开发一个交存处或单位，收集现有程序手册，确保正在编制其文件的国家易于查阅。
- 3.5 利用地区事故和事故征候调查组织 (RAIOs) 或地区合作机制，鼓励实施旨在跟进安全建议的各种方案。

#### 4. 结论

- 4.1 根据对本工作文件中所载全部信息的分析，提议：
  - a) 将安全建议跟进方案的实施作为一个优先事项，并为此目的制定程序文件；
  - b) 从在这一领域已经取得进展和刚刚起步或即将起步的国家、地区事故和事故征候调查组织或地区合作机制之间生成转让机制；和
  - c) 国际民航组织找到供资机制，支持开展本工作文件所述任务。