



大会 — 第 42 届会议

技术委员会

议程项目 24：航空安全和空中航行优先举措

推动安全：加强事故调查报告发布与机制

（由国际航空运输协会（IATA）、
航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）
和航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALPA）提交）

执行摘要

根据国际民航组织附件 13 —《航空器事故和事故征候调查》的规定，及时发布飞机事故调查最终报告是一项基本要求。

第十四次空中航行会议（ANC/14）认识到，当未能及时应用从调查中吸取的安全教训时，会对全球航空系统构成风险。2018 至 2023 年间，如 IATA 年度安全报告所述，在 IATA 事故分类工作组（ACTF）分类的 269 起事故中，仅有 57% 发布了最终报告。

行动：请大会：

- a) 敦促国际民航组织通过呼吁所有国家充分执行附件 13 —《航空器事故和事故征候调查》的各项规定（包括严格遵守其中规定的时限），以促进提高其遵守程度，确保强制性、及时地发布全面且高质量的最终报告；
- b) 敦促国际民航组织积极鼓励缺乏开展事故调查所需能力的国家，提升其自身专业知识，或在资源有限的情况下，寻求通过与区域安全组织建立伙伴关系获得支持，以履行其附件 13 规定的义务；
- c) 要求国际民航组织持续要求各国调查机构通过专门的事故调查培训计划发展和保持其能力；
- d) 敦促各国建立完全独立的调查机构，该机构在组织架构和职能上独立于监管机构、运营人及政治当局；
- e) 建议国际民航组织向在安全实施方面存在明显差距的国家（特别是通过普遍安全监督审计计划（USOAP）审计发现的、在事故和事故征候调查方面存在缺陷的国家）提供有针对性的支持；和
- f) 呼吁国际民航组织审查区域事故及事故征候调查组织（RAIO）计划的有效性，并酌情采取必要措施，支持缺乏足够资源建立自身独立事故调查机构的国家。

¹ 中文、阿拉伯文、英文、法文、俄文和西班牙文版本由IATA提供。

战略目标：	本工作文件涉及战略目标：每次飞行都安全和安保。
财务影响：	鉴于此项工作可由现有工作机构开展，预计不会对国际民航组织产生重大财务影响。
参考文件：	《国际民用航空公约》附件 13（《航空器事故和事故征候调查》）

1. 引言

1.1 根据国际民航组织附件 13 —《航空器事故和事故征候调查》的规定，及时发布飞机事故调查最终报告是一项基本要求。该框架为事故调查过程确立了短期、中期和长期要求，并规定了事故调查机构独立性的要求。

1.2 第十四次空中航行会议（ANC/14）认识到，当未能及时应用从调查中吸取的安全教训时，会对全球航空系统构成风险。

1.3 在 2018 至 2023 年间，国际航空运输协会（IATA）事故数据和事故调查最终报告（如 IATA 年度安全报告所述）显示，在 IATA 事故分类工作组（ACTF）分类的 269 起事故中，仅有 57% 发布了最终报告。该数字凸显了显著的能力挑战及对国际民航组织附件 13 义务遵守的不一致。IATA 致力于解决此问题，并将通过全面的路线图加强努力，以提高最终调查报告的质量和完成率。ANC/14 会议也重申了各国及时报告和调查事故的紧迫性。

2. 讨论

2.1 安全是 IATA 的首要任务。宣传事故调查的重要性、提升调查能力的有效性、及时发布事故调查报告的必要性，以及建立源自事故调查报告的安全建议库，是纳入 IATA 工作计划的关键目标。

2.2 未能发布详尽及时的事故调查报告，会阻碍运营人、设备制造商、监管机构、基础设施提供商及其他相关利益相关方获取关键信息，而这些信息有助于预防未来事故发生并进一步提高航空安全。延迟发布这些报告会阻碍安全问题的识别，妨碍及时采取纠正措施，并最终损害航空安全。IATA 倡导及时发布高质量的事​​故调查报告，这些报告应详尽、完整，对事故进行详细描述，识别促成因素，并提供可操作的建议以防止未来发生类似事件。

2.3 此外，完整的事故调查和事故报告能使事故幸存者及遇难者家属了解事故相关事实。相反，不完整的调查和报告会削弱公众对航空安全的信心。

2.3.1 理想情况下，应始终发布英文版本的最终报告。作为国际航空语言，英语有助于共享重要信息，增进其他国家的航空专业人员对问题的理解，并确保安全建议更快地传播与实施。

2.4 安全建议库是预防未来事故和事故征候的宝贵工具。其作用包括：

2.4.1 识别系统性安全问题 — 当多次调查得出类似建议时，表明航空领域存在反复出现的安全缺陷；

2.4.2 赋予全球行动更大权重和紧迫性 — 当证据表明问题并非孤立时，鼓励所有利益相关方采取主动；

2.4.3 促进协调一致的安全改进 — 支持制定标准化的安全增强措施，并加强合规性监测工作；

2.4.4 提高调查有效性 — 使调查报告更有价值、更具针对性、更有影响力；

2.4.5 建立反馈循环 — 鼓励所有利益相关方减轻已知风险并采取积极措施预防未来事故。

2.5 重申一下，飞机事故调查及其产生的建议对于推进航空安全至关重要，其主要目的是预防未来事件的发生。调查事故是全球航空安全的基石，需有健全的法规、程序以及称职的调查员予以支持。培训对于发展和保持能力至关重要。IATA 鼓励国际民航组织确保各国调查机构通过专门的事故调查培训课程保持其能力。

2.6 与及时发布最终报告类似，初步报告也必须在事故或事故征候发生后及时发布，以确保在调查过程早期快速传播关键事实信息。这有助于防止误解、猜测和错误信息的传播。及时发布对于沟通和强调调查早期发现中识别的安全问题至关重要，使当局能及时采取纠正和预防措施。

2.7 社交媒体日益成为广泛讨论和审视的平台，用于推广社会事业、分享新闻和连接全球社区等各种目的。商用航空运输事故常常引起媒体的高度关注，导致迅速而持续的公众讨论。鉴于社交媒体的普遍性和信息的快速传播，及时发布基于事实的初步报告对确保事件沟通的准确性与责任感至关重要。

2.8 保护严重事故征候或事故中所有相关人员的身份至关重要，以减轻其压力、防止骚扰并保障他们的整体福祉。

2.9 尽管国际民航组织附件 13 提出了要求，但对芝加哥《国际民用航空公约》（Doc 7300 号文件）规定义务的不合规程度仍然不可接受，导致报告发布严重延迟或完全缺失。

2.10 国际民航组织普遍安全监督审计计划（USOAP）的安全监督审计结果支持了这一观点，该结果显示一些国家在建立有效的事故和事故征候调查系统方面面临困难。这些挑战主要源于：

2.10.1 缺乏足够的资源、技术专长或资金来及时进行附件 13 规定的调查。

2.10.2 调查员能力问题，强调所有飞机事故调查员应保持活跃状态、具备当前资质、掌握最新技能（接受过先进数据分析技术培训）。

2.11 对于缺乏必要调查资源的国家而言，建立区域事故及事故征候调查组织（RAIO）代表了一种切实可行的解决方案 — 该方案能有效实现从开展全面事故调查到提交最终报告的全过程。IATA 强烈鼓励国际民航组织通过区域安全监督组织（RSOO）和区域事故及事故征候调查组织评估计划（RRAP）评估 RAIO 计划的有效性。

2.12 此外，IATA 促请国际民航组织采取必要措施，支持并鼓励资源不足以建立自身独立事故调查机构的国家积极参与 RAIO。

2.13 一些调查机构或当局向交通部、司法部或民航局报告，这可能导致利益冲突。

2.14 当一国的事故调查机构未能如国际民航组织要求的那样独立于国家民航当局时，可能损害调查本身、最终报告、调查结果及其所提建议被采纳的可信度。

3. 结论

3.1 事故调查过程是提升全球航空安全标准最重要的学习工具之一。然而，为从事故中吸取教训，航空业需要独立、完整、可获取且及时的调查报告。各国应遵守国际民航组织附件 13 的要求，并根据该附件的要求，特别是规定的时限，发布详尽的事故调查最终报告，以确保持续改进航空安全。