



大会 — 第40届会议

技术委员会

议程项目 29：航空安全和空中航行地区实施协调机制

建立地区事故和事故征候调查工作组 (AIWGs)

(由阿拉伯联合酋长国提交)

执行摘要

本工作文件介绍了建立地区事故和事故征候调查工作组 (AIWGs) 的好处，以通过分享信息、知识和经验来加强地区国家的航空器事故和事故征候调查能力。

行动：请大会：

- a) 注意本工作文件的内容；和
- b) 注意并敦促各国以中东 (MID) 地区国家战略和南美地区事故调查地区合作机制 (ARCM) 的实际模式为例。

战略目标：本工作文件涉及安全战略目标。

财务影响：不适用。

参考文件：
附件13 — 航空器事故和事故征候调查
Doc 10004号文件 — 《全球航空安全计划》
Doc 9946号文件 — 《地区事故和事故征候调查组织手册》
MID 安全支持团队 (SST) 报告和工作文件

1. 引言

1.1 根据“公约”第 26 条，发生航空器事故的国家有责任对事故情况进行调查。通过安全建议，这项活动产生了非常显著的改善，除了空中航行和机场等其他航空学科外，实施还改善了航空器设计、制造，维修和运行。

1.2 为协助维持公众对商用航空安全的信心，必须妥善调查航空器事故和事故征候，以确定可能的原因，并妥善公布所产生的安全建议。

1.3 为了使调查有效，考虑到现代航空器的精密性和复杂性以及运行的环境，事故或事故调查的进行通常需要来自许多专业技术和运行领域的专家参与，并且得到特别配备的设施。这将要求各国制定并实施准备计划，该计划将在事故或事故征候发生时启动。由于缺乏资源或计划不充分，某些国家可能无法实施这样的计划。其他一些国家则没有专门技术和运行调查专门知识或适当设施。

2. 讨论

2.1 国际民航组织普遍安全监督审计计划(USOAP)调查结果表明,一些国家尚未为其航空活动实施有效的事故和事故征候调查系统。总的来说,调查结果与缺乏资源、适当的立法和法规、组织、培训系统、设备、政策、法规和指导材料有关。

2.2 如果一个国家缺乏足够的资源,这些调查结果可能不容易纠正。结果将是无效的调查,消耗国家有限的资源,其结果与事故或事故征候的实际原因无关。这种困境可能有碍全球航空业从事故和事故征候调查中学到宝贵的安全教训。

2.3 另一方面,一些国家可能具有获得必要资源(人力和财力)的财务能力,采用了适当立法和规章,并建立了组织结构,为调查人员实施昂贵的培训制度,拥有最新设备,有能力制定事故和事故征候调查的政策、程序和指南。但是,这些国家的航空系统可能不会发生事故,因此,调查人员可能在相当长的一段时间内不会进行调查。这可能会使事故调查机构(AIA)失去更新其调查员知识和经验的机会,并且组织的专有技术可能会随着时间推移而消耗殆尽。

2.4 各国在事故和事故征候调查方面的合作将为交流信息、知识和经验提供平台。这将使各国有机会更新其系统,分享其资源,并为一国观察或参与另一国的调查创造积极的环境。

2.5 该平台可以利用一个包括国家代表在内的团体建立,可以定期开会并维持一个开放的沟通网络来讨论调查问题。该平台最务实的规模将在地区一级,这可能对事故调查专家组(AIGP)所体现已建立的全球平台带来积极影响。

2.6 作为此类地区工作组的一个实际例子,中东地区提出了一项倡议,该倡议得到了地区航空安全小组(RASG)-MID/7会议的批准,该会议于2019年4月15日到18日期间在埃及开罗举行,建立了国际民航组织中东地区事故和事故征候调查工作组,其任务是推进与中东地区国家AIA相关的战略、政策和规定。职权范围也提交给会议审查和批准,其中包括事故和事故征候调查工作组的目的、组成、角色和职责。

2.7 国际民航组织中东地区事故和事故征候调查工作组的目标主要是通过以下方式提高中东地区国家航空器事故和事故征候调查能力的有效性:分享知识和经验;通过管理AIG地区合作机制(ARCM)的活动,支持和促进中东地区国家之间的合作;因此,有助于附件13—航空器事故和事故征候调查中规定的事故和事故征候有效调查,并支持全球航空安全计划(Doc 10004号文件—GASP)。

2.8 一般而言,地区事故和事故征候调查工作组可以解决的潜在工作项目例子是对调查方法的讨论、新的调查主题,如无人驾驶航空器系统(UAS)和城市空中机动(UAM),以及鼓励和支持航空器的发展事故和事故征候调查符合国际民航组织规定的共同标准、规则和条例。

2.9 此外,地区事故和事故征候调查工作组可与所有合作伙伴合作和协调,以有效利用地区各国可用的AIG资源,包括专业知识、培训能力、设备、调查知识和信息,标准和指导等;审查所进行的航空器事故和事故征候调查结果以及地区国家发布的安全建议,包括查明可能的趋势;制定商定和统一的事​​故和事故征候地区数据集,并利用该数据库确定运行安全风险及其相应的控制措施;并讨论国际民航组织和其他组织建立的AIGP或任何其他国际论坛的举措和紧急或重要议题。

2.10 除了国家的 AIA 之外，事故和事故征候调查工作组还可以包括航空运营商、空中航行服务提供商和航空器制造商的代表，以及国际航空运输协会 (IATA) 等地区和国际专业组织、地区航空器事故和事故征候组织 (RAIO)、航空公司驾驶员协会国际联合会 (IFALPA)、空中交通管制员协会国际联合会 (IFATCA)、国际航空安全调查协会 (ISASI) 及其地区分会。

2.11 事故和事故征候调查工作组可定期召开会议讨论主题议程，也可临时利用电话或视频会议网络，就与事故和事故征候调查有关的任何紧急问题进行讨论和交换意见。

2.12 地区事故和事故征候调查工作组必须归属于相应的地区航空安全组框架下，并且是 AIG 职能的推动者。此特色将赋能事故和事故征候调查工作组，使其专注于任务并加快流程。

— 完 —