



[_http://www.mot.gov.cn](http://www.mot.gov.cn)

欢迎使用交通智搜

交通运输部关于修改《民用航空器事件调查规定》的决定（中华人民共和国交通运输部令2022年第34号）

文号：交通运输部令2022年第34号

《交通运输部关于修改〈民用航空器事件调查规定〉的决定》已于2022年9月21日经第22次部务会议通过，现予公布，自2022年12月1日起施行。

部长 李小鹏

2022年11月1日

交通运输部关于修改《民用航空器事件调查规定》的决定

交通运输部决定对《民用航空器事件调查规定》（交通运输部令2020年第2号）作如下修改：

一、将规章名称修改为“民用航空器事件技术调查规定”。

二、将第二条修改为：“本规定适用于中国民用航空局（以下简称民航局）、中国民用航空地区管理局（以下简称地区管理局）负责组织的，在我国境内发生的民用航空器事件的技术调查，包括委托事发民航生产经营单位开展的调查。”

三、将第三条第二款修改为：“本规定所称事故，是指对于有人驾驶航空器而言，从任何人登上航空器准备飞行直至所有这类人员下了航空器为止的时间内，或者对于获得民航局设计或者运行批准的无人驾驶航空器而言，从航空器为飞行目的准备移动直至飞行结束停止移动且主要推进系统停车的时间内，或者其他在机场活动区内发生的与民用航空器有关的下列事件：

“（一）人员死亡或者重伤。但是，由于自然、自身或者他人原因造成的人员伤亡，以及由于偷乘航空器藏匿在供旅客和机组使用区域外造成的人员伤亡除外。

“（二）航空器损毁无法修复或者严重损坏。

“（三）航空器失踪或者处于无法接近的地方。”

四、将第五条修改为：“按照本规定开展的事件调查的唯一目的是预防类似事件再次发生，不是为了分摊过失或者责任。此调查应当与以追究责任为目的的其他调查分开进行。”

五、删去第十一条第一项中的“事故中有外国公民死亡或者重伤的，组织事件调查的部门应当允许死亡或者重伤公民所在国指派一名专家参加调查”。

第二项修改为：“（二）我国为航空器登记国、运营人所在国、设计国或者制造国的民用航空器，在境外某一国家或者地区发生事故、严重征候时，民航局或者地区管理局可以指派一名授权代表和若干名顾问参加由他国或者地区组织的调查工作”。

第四项修改为：“（四）我国为航空器运营人所在国、设计国或者制造国的民用航空器，在境外发生事故、严重征候时，但事发地点不在某一国家或者地区境内，且航空器登记国无意组织调查的，可以由我国负责组织调查”。

六、将第十二条修改为：“对于由民航局和地区管理局组织调查的事件，调查范围如下：

“（一）民航局组织的调查包括：

“1.国务院授权组织调查的特别重大事故；

“2.运输航空重大事故、较大事故；

“3.民航局认为有必要组织调查的其他事件。

“（二）地区管理局组织本辖区发生的事件调查，包括：

“1.运输航空一般事故；

“2.通用航空事故；

“3.征候；

“4.民航局授权地区管理局组织调查的事故；

“5.地区管理局认为有必要组织调查的一般事件。

“未造成人员伤亡的一般事故、征候，地区管理局可以委托事发民航生产经营单位组织调查。”

七、将第十六条第三项修改为：“（三）决定实施和解除事发现场的隔离，负责隔离期间的现场管理”。

八、将第十七条中的“有关国家授权代表及其顾问、专家”修改为“有关国家授权代表及其顾问”。

九、将第十七条第四项改为第十八条，修改为：“在我国境内发生的事故中遇有外籍人员死亡或者重伤时，组织调查的部门应当允许蒙受公民死亡或者重伤的国家指派一名专家，该专家有权：

“（一）查看事发现场；

“（二）掌握已对外公布的有关事实情况，以及关于调查工作进展情况的信息；

“（三）接收最终调查报告的副本。

“组织调查的部门还应当允许蒙受公民死亡或者重伤的国家协助辨认遇难者和与该国的幸存者见面。

“在国外发生的事故中遇有我国公民死亡或者重伤时，民航局或者地区管理局可以指派一名专家，该专家享有我国批准的国际公约中规定的权利和义务。”

十、将第二十条改为第二十一条，修改为：“民航局、地区管理局应当根据工作需要配备调查员、颁发证件并进行管理工作。民航生产经营单位负责本单位调查员管理工作。”

十一、将第三十三条改为第三十四条，第一款第三项修改为：“（三）相关人员的姓名、医疗或者私人资料”。

第五项修改为：“（五）机载影像记录及其记录文本”。

增加一项，作为第八项：“（八）调查报告草案”。

十二、将第三十九条改为第四十条，其中的“民航局”修改为“组织事件调查的部门”。

十三、将第四十条改为第四十一条，修改为：“民航局、地区管理局的航空安全委员会或者其授权的部门负责审议调查报告草案，并形成最终调查报告。审议发现问题，应当进行补充调查或者重新调查。”

十四、将第四十一条改为第四十二条，第一款修改为：“在调查的任何阶段，民航局、地区管理局应当及时向有关部门、单位、国家以及国际民航组织提出加强和改进航空安全的建议。发布全球关切的安全建议（SRGC）时，无论建议是否提向国际民航组织，都应当将发布的建议及其回复情况发送国际民航组织，并在文件上标注发送日期。”

十五、删去第四十三条、第四十四条。

十六、将第四十五条改为第四十四条，修改为：“调查报告经国务院或者民航局、地区管理局批准后，调查工作即告结束。”

十七、将第四十六条改为第四十五条，修改为：“组织调查的部门应当在事故发生后30日内按规定向国际民航组织和有关国家送交初步调查报告。

“组织调查的部门应当按规定向国际民航组织和有关国家送交事故和严重征候最终调查报告。”

十八、将第四十九条改为第四十八条，修改为：“事故和严重征候的最终调查报告应当在事发12个月内依法及时向社会公布，依法不予公开的除外。

“未能在事发12个月内公布最终调查报告的事故或者严重征候，组织事件调查的部门应当在事件周年日向社会公布调查进展情况。”

十九、将第五十一条改为第五十条，修改为：“事故发生单位及其有关人员有下列行为之一的，依照有关法律、行政法规的规定予以处罚：

- “（一）谎报或者瞒报事故的；
- “（二）伪造或者故意破坏事故现场的；
- “（三）销毁有关证据、资料的；
- “（四）拒绝接受调查或者拒绝提供有关情况和资料的；
- “（五）在事故调查中作伪证或者指使他人作伪证的。”

二十、将第五十四条改为第五十三条，删去第二项中的“但是由于自然原因、自身或者他人原因造成的人员伤害，以及藏匿于供旅客和机组使用区域外的偷乘航空器者所受的人员伤害等情况除外”。

第三项修改为：“（三）航空器严重损坏，是指对航空器的结构强度、性能或者飞行特性有不利影响，并通常需要修理或者更换有关部件，但是符合下列情形之一的除外：

“1.仅限于单台发动机的失效或者损坏，包括其整流罩或者附件；

“2.仅限于螺旋桨、翼尖、天线、传感器、叶片、轮胎、刹车、机轮、整流片、面板、起落架舱门、风挡玻璃或者航空器蒙皮上的小凹坑或者穿孔等的损坏；

“3.仅限于主旋翼叶片、尾桨叶片、起落架的轻微损坏；

“4.仅限于由冰雹或者鸟撞击造成的轻微损坏，包括雷达天线罩上的洞；

“5.其他类似情况。”

增加一项，作为第四项：“（四）航空器失踪，是指官方搜寻工作结束仍不能找到航空器残骸”。

二十一、将第五十七条改为第五十六条，修改为：“按照本规定开展的事件调查，民航组织调查的部门应当根据工作需要与司法部门进行协调。”

二十二、增加一条，作为第五十九条：“《国际民用航空公约》附件13《航空器事故和事故征候调查》修正案颁布后，民航局应当对其进行评估；决定采纳的，及时修订本规定，需要保留差异的，及时将差异通报国际民航组织。”

本决定自2022年12月1日起施行。

《民用航空器事件调查规定》根据本决定作相应修改并对条文序号作相应调整，重新公布。

民用航空器事件技术调查规定

（2020年1月3日交通运输部公布 根据2022年11月1日《交通运输部关于修改〈民用航空器事件调查规定〉的决定》修正）

第一章 总 则

第一条 为了规范民用航空器事件调查，根据《中华人民共和国安全生产法》《中华人民共和国民用航空法》和《生产安全事故报告和调查处理条例》等法律、行政法规，制定本规定。

第二条 本规定适用于中国民用航空局（以下简称民航局）、中国民用航空地区管理局（以下简称地区管理局）负责组织的，在我国境内发生的民用航空器事件的技术调查，包括委托事发民航生产经营单位开展的调查。

第三条 本规定所称民用航空器事件（以下简称事件），包括民用航空器事故（以下简称事故）、民用航空器征候（以下简称征候）以及民用航空器一般事件（以下简称一般事件）。

本规定所称事故，是指对于有人驾驶航空器而言，从任何人登上航空器准备飞行直至所有这类人员下了航空器为止的时间内，或者对于获得民航局设计或者运行批准的无人驾驶航空器而言，从航空器为飞行目的准备移动直至飞行结束停止移动且主要推进系统停车的时间内，或者其他在机场活动区内发生的与民用航空器有关的下列事件：

（一）人员死亡或者重伤。但是，由于自然、自身或者他人原因造成的人员伤亡，以及由于偷乘航空器藏匿在供旅客和机组使用区域外造成的人员伤亡除外。

（二）航空器损毁无法修复或者严重损坏。

（三）航空器失踪或者处于无法接近的地方。

本规定所称征候，是指在民用航空器运行阶段或者在机场活动区内发生的与航空器有关的，未构成事故但影响或者可能影响安全的事件。

本规定所称一般事件，是指在民用航空器运行阶段或者在机场活动区内发生的与航空器有关的航空器损伤、人员受伤或者其他影响安全的情况，但其严重程度未构成征候的事件。

第四条 事故等级分为特别重大事故、重大事故、较大事故和一般事故，具体划分按照有关规定执行。

征候分类及等级的具体划分按照民航局有关规定执行。

第五条 按照本规定开展的事件调查的唯一目的是预防类似事件再次发生，不是为了分摊过失或者责任。此调查应当与以追究责任为目的的其他调查分开进行。

第六条 事件调查遵循下列基本原则：

（一）独立原则。调查应当由组织事件调查的部门独立进行，不受任何其他单位和个人干涉。

（二）客观原则。调查应当坚持实事求是、客观公正、科学严谨，不得带有主观倾向性。

（三）深入原则。调查应当查明事件发生的各种原因，并深入分析产生这些原因的因素，包括航空器设计、制造、运行、维修、保障、人员培训，以及行业规章、企业管理制度和实施方面的缺陷等。

（四）全面原则。调查不仅应当查明和研究与本次事件发生有关的各种原因和产生因素，还应当查明和研究与本次事件发生无关，但在事件中暴露出来的或者在调查中发现可能影响安全的问题。

第七条 民航局和地区管理局应当做好调查经费的保障，按照有关装备标准配备专用车辆、通信设备、摄影摄像设备、录音设备、勘查设备、绘图制图设备、危险品探测设备、便携电脑、防护装备等必要的调查专用设备和装备，并保持设备和装备的正常使用。

第八条 接受委托开展事件调查工作的民航生产经营单位应当具备相应的事件调查能力，明确调查部门和职责，编写调查程序，配备调查员以及现场勘查、调查防护和摄影摄像等调查设备。

第九条 事发相关单位和个人应当对事件调查给予协助配合，无正当理由，不得拒绝。任何单位和个人不得提供或者指使他人提供虚假材料、虚假证言证词。

第十条 民航局或者地区管理局新闻发言人或者指定的人员负责事件调查信息的发布工作，其他单位和个人不得以任何形式发布或者透露事件调查信息。

第二章 调查的组织

第十一条 根据我国批准的国际公约有关规定，组织、参与事件调查时，按照下列规定执行：

（一）在我国境内发生的事件由我国负责组织调查。在我国境内发生事故、严重征候时，组织事件调查的部门应当允许航空器登记国、运营人所在国、设计国、制造国各派出一名授权代表和若干名顾问参加调查。

有关国家无意派遣授权代表的，组织事件调查的部门可以允许航空器运营人、设计、制造单位的专家或者其推荐的专家参与调查。

（二）我国为航空器登记国、运营人所在国、设计国或者制造国的民用航空器，在境外某一国家或者地区发生事故、严重征候时，民航局或者地区管理局可以指派一名授权代表和若干名顾问参加由他国或者地区组织的调查工作。

（三）我国为航空器登记国的民用航空器，在境外发生事故、严重征候时，但事发地点不在某一国家或者地区境内的，由我国负责组织调查。

（四）我国为航空器运营人所在国、设计国或者制造国的民用航空器，在境外发生事故、严重征候时，但事发地点不在某一国家或者地区境内，且航空器登记国无意组织调查的，可以由我国负责组织调查。

（五）由民航局或者地区管理局组织的事故、严重征候调查，可以部分或者全部委托其他国家或者地区进行调查。

（六）根据我国要求，除航空器登记国、运营人所在国、设计国和制造国外，为调查提供资料、设备或者专家的其他国家，有权任命一名授权代表和若干名顾问参加调查。

第十二条 对于由民航局和地区管理局组织调查的事件，调查范围如下：

（一）民航局组织的调查包括：

- 1.国务院授权组织调查的特别重大事故；
- 2.运输航空重大事故、较大事故；

3.民航局认为有必要组织调查的其他事件。

(二) 地区管理局组织本辖区发生的事件调查, 包括:

- 1.运输航空一般事故;
- 2.通用航空事故;
- 3.征候;
- 4.民航局授权地区管理局组织调查的事故;
- 5.地区管理局认为有必要组织调查的一般事件。

未造成人员伤亡的一般事故、征候, 地区管理局可以委托事发民航生产经营单位组织调查。

第十三条 由民航局组织的调查, 事发地地区管理局和事发相关单位所属地地区管理局应当参与。由事发地地区管理局组织的调查, 事发相关单位所属地地区管理局应当给予协助, 民航局可以根据需要指派调查员或者技术专家给予协助。

事发地地区管理局可以委托其他地区管理局组织调查, 事发地地区管理局和事发相关单位所属地地区管理局应当给予协助。

第十四条 调查组组长组成应当符合下列规定:

(一) 组织事件调查的部门应当任命一名调查组组长, 调查组组长负责管理调查工作, 并有权对调查组组长组成和调查工作作出决定。

(二) 调查组组长根据调查工作需要, 可以成立若干专业小组, 分别负责飞行运行、航空器适航和维修、空中交通管理、航空气象、航空安保、机场保障、飞行记录器分析、失效分析、航空器配载、航空医学、生存因素、人为因素、安全管理等方面的调查工作。调查组组长指定专业小组组长, 负责管理本小组的调查工作。

(三) 调查组由调查员和临时聘请的专家组成, 参加调查的人员在调查工作期间应当服从调查组组长的管理, 其调查工作只对调查组组长负责。调查组成员在调查期间, 应当脱离其日常工作, 将全部精力投入调查工作, 并不得带有本部门利益。

(四) 与事件有直接利害关系的人员不得参加调查工作。

第十五条 调查组应当履行下列职责:

- (一) 查明事实情况;
- (二) 分析事件原因;
- (三) 作出事件结论;
- (四) 提出安全建议;
- (五) 完成调查报告。

第十六条 调查组依法行使下列职权:

(一) 决定封存、启封和使用与发生事件的航空器运行和保障有关的文件、资料、记录、物品、设备和设施;

(二) 要求发生事件的航空器运行、保障、设计、制造、维修等单位提供情况和资料;

(三) 决定实施和解除事发现场的隔离, 负责隔离期间的现场管理;

(四) 决定移动、保存、检查、拆卸、组装、取样、验证发生事件的航空器及其残骸;

(五) 对事件有关单位和人员、目击者和其他知情者进行询问并录音或者录像, 要求其提供相关文件、资料;

(六) 提出开展尸检、病理及毒理检验等工作要求;

(七) 确定可公开的信息及资料;

(八) 调查组认为有必要开展的其他行动。

第十七条 根据我国批准的国际公约有关规定, 有关国家授权代表及其顾问应当在调查组组长的管理下进行调查工作, 并有以下权利和义务:

(一) 航空器登记国、运营人所在国、设计国、制造国的授权代表及其顾问有权参加所有的调查工作, 包括:

- 1.查看事发现场;
- 2.检查残骸;
- 3.获取目击信息和建议询问范围;
- 4.尽快完全掌握全部有关证据;
- 5.接收一切有关文件的副本;
- 6.参加记录介质的判读;
- 7.参加现场外调查活动以及专项实验验证;
- 8.参加调查技术分析会, 包括分析报告、调查结果、原因和安全建议的审议;
- 9.对调查的各方面内容提出意见。

(一) 除航空器登记国、运营人所在国、设计国、制造国以外国家的授权代表及其

预览已结束, 完整报告链接和二维码如下:

https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=11_11577

