

# 中华人民共和国交通运输部令

2020 年第 2 号

《民用航空器事件调查规定》已于 2019 年 12 月 30 日经第 31 次部务会议通过,现予公布,自 2020 年 4 月 1 日起施行。

部 长



2020 年 1 月 3 日

# 民用航空器事件调查规定

## 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,包括委托事发民航生产经营单位开展的民用航空器事件技术调查及相关工作。

**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下列事件:

- (一)人员死亡或者重伤;
- (二)航空器严重损坏;
- (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** 事件调查的目的是查明原因,提出安全建议,防止类似事件再次发生。

**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的干涉。

(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。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。

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、运营人所在国或者由我国设计、制造的民用航空器,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委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)我国为运营人所在国或者由我国设计、制造的民用航空器,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. 外国公共航空运输承运人的航空器在我国境内发生的事故；

4. 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内发生的事件调查,包括:

1. 运输航空一般事故；

2. 通用航空事故；

3. 征候和一般事件；

4. 外国公共航空运输承运人的航空器在我国境内发生的严重征候；

5. 民航局授权地区管理局组织调查的事故；

6. 地区管理局认为有必要组织调查的其他事件。

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。一般事件原则上地区管理局委托事发民航生产经营单位自行调查,地区管理局认为必要时,可以直接组织调查。

**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保护措施；

(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、专家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。

(二)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顾问，有权参加与该国提供的资料、设备或者专家有关的调查工作。

(三)授权代表及其顾问的义务：

1. 应当向调查组提供其掌握的所有相关资料；

2. 未经调查组同意，不得泄露有关调查进展和结果的信息。

(四)蒙受公民死亡或者重伤的国家指派参加调查的专家有权：

1. 查看事发现场；

2. 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；

3. 协助辨认遇难者；

4. 协助与本国幸存旅客见面；

5. 接收最终调查报告的副本。

### **第三章 调查员的管理**

**第十八条** 民航局、地区管理局、接受委托开展事件调查的民航生产经营单位应当指定满足下列条件的人员担任调查员负责

事件调查工作：

(一)在航空安全管理、飞行运行、适航维修、空中交通管理、机场管理、航空医学或者飞行记录器译码等专业领域具有3年及以上工作经历,具备较高专业素质；

(二)按照民航局调查员培训大纲的要求参加初始培训和复训；

(三)有一定的组织、协调和管理能力；

(四)身体和心理条件能够适应调查工作。

**第十九条** 调查员应当实事求是、客观公正、尊重科学、恪尽职守、吃苦耐劳,正确履行职责、行使权力,遵守调查纪律。

未经调查组组长允许,调查员不得擅自发布调查信息。

**第二十条** 民航局负责民航局、地区管理局调查员委任和管理工作。民航生产经营单位负责本单位调查员管理工作。

**第二十一条** 民航局、地区管理局的调查员因身体、心理、离职或者培训考核不合格等原因不能正常履行调查员职责的,或者任期内有违法、违纪行为的,应当终止其调查员委任。

**第二十二条** 民航局、地区管理局和民航生产经营单位根据需要为本单位的调查员提供心理疏导,保护调查员职业健康。

## 第四章 事件的报告

**第二十三条** 事件发生后,事发相关单位应当按照《民用航空安全信息管理规定》的要求报告。事故、严重征候报告应当包括以

下内容：

- (一) 事发时间、地点和民用航空器运营人；
- (二) 民用航空器类别、型别、国籍和登记标志；
- (三) 机长姓名，机组、旅客和机上其他人员人数及国籍；
- (四) 任务性质，最后一个起飞点和预计着陆点；
- (五) 简要经过；
- (六) 机上和地面伤亡人数，航空器损伤情况；
- (七) 事发时的地形、地貌、天气、环境等物理特征；
- (八) 事发时采取的应急处置措施；
- (九) 危险品的载运情况及对危险品的说明；
- (十) 报告单位的联系人及联系方式；
- (十一) 与事故、严重征候有关的其他情况。

前款规定的报告内容暂不齐全的，事发相关单位应当继续收集和补充，不得因此延误初步报告时间。一旦获得新的信息，应当随时补充报告。

当事发地所在国或者地区不了解航空器登记国或者运营人所在国为我国的民用航空器在该国或者地区发生严重征候时，民航局应当将该情况通知有关设计国、制造国和事发地所在国。

**第二十四条** 由我国组织调查的事故或者严重征候，民航局应当将事故或者严重征候情况通知航空器登记国、运营人所在国、设计国、制造国和国际民航组织，并负责有关国家参加事故或者严重征候调查的具体联络工作。

**第二十五条** 当民航局收到其他国家或者地区有关事故或者严重征候信息后,应当向有关国家或者地区提供如下信息:

(一)尽快将所掌握的有关事故或者严重征候所涉及航空器和机组的资料提供给出事所在国;

(二)通知出事所在国我国是否将任命授权代表,如任命,提供该授权代表的姓名和详细的联系方式;如授权代表前往出事所在国,提供其预计到达日期;

(三)如运营人所在国为我国,应当尽快向出事所在国或者航空器登记国提供航空器上危险品载运的详细情况。

## **第五章 事件的调查**

**第二十六条** 事发相关单位应当根据调查工作需要,立即封存并妥善保管与此次事件相关的下列资料:

(一)飞行日志、飞行计划、通信、导航、监视、气象、空中交通服务、雷达等有关资料;

(二)飞行人员的技术、训练、检查记录,飞行经历时间;

(三)航空卫生工作记录,飞行人员体检记录和登记表、门诊记录、飞行前体检记录和出勤健康证明书;

(四)航空器国籍登记证书、适航证书、无线电台执照、履历、有关维护工具和维护记录;

(五)为航空器加注各种油料、气体等的车辆、设备以及有关化验记录和样品;

(六)航空器使用的地面电源和气源设备；

(七)为航空器除、防冰的设备以及除冰液化验的记录和样品；

(八)旅客货物舱单、载重平衡表、货物监装记录、货物收运存放记录、危险品运输相关文件、旅客名单和舱位图；

(九)旅客、行李安全检查记录，货物邮件安全检查记录，监控记录，航空器监护和交接记录；

(十)有关影像资料；

(十一)其他需要封存的文件、工具和设备。

应当封存但不能停用的工具和设备，应当通过拍照、记录等方法详细记录其工作状态。

封存资料的单位应当指定封存负责人，封存负责人应当记录封存时间并签名。

所有封存的文件、样品、工具、设备、影像和技术资料等未经调查组批准，不得启封。

**第二十七条** 事发现场的保护按照下列规定进行：

(一)民用机场及其邻近区域内发生的事件，现场保护工作按照《民用运输机场突发事件应急救援管理规则》执行；其他区域发生的事件按照《中华人民共和国搜寻援救民用航空器规定》执行；

(二)参与救援的单位和人员应当保护事发现场，维护秩序，禁止无关人员进入，防止哄抢、盗窃和破坏。救援工作结束后，救援人员无特殊情况不得再进入现场，防止事发现场被破坏；

(三)任何单位或者个人不得随意移动事发航空器或者航空器

残骸及其散落物品。航空器坠落在铁路、公路或者跑道上或者为抢救伤员、防火灭火等需要移动航空器残骸或者现场物件的,应当作出标记,绘制现场简图,进行书面记录、拍照和录像,妥善保护现场痕迹和物证;

(四)先期到达现场的调查先遣人员对现场各种易失证据,包括物体、液体、冰、资料、痕迹等,及时拍照、采样、收集,并做书面记录;

(五)幸存的机组人员应当保持驾驶舱操纵手柄、电门、仪表等设备处于原始状态,并在救援人员到达之前尽其可能保护事发现场;

(六)救援人员到达后,由现场的组织单位负责保护现场和驾驶舱的原始状态。除因抢救工作需要,任何人不得进入驾驶舱,严禁扳动操纵手柄、电门、改变仪表读数和无线电频率等破坏驾驶舱原始状态的行为。在现场保护工作中,现场组织负责人应当派专人监护驾驶舱,直至向调查组移交;

(七)现场救援负责人怀疑现场有放射性物质、易燃易爆物品、腐蚀性液体、有害气体、有害生物制品、有毒物质等危险品或者接到有关怀疑情况报告的,应当设置专门警戒,注意安全防护,并及时安排专业人员给予确认和处理;

(八)参与救援的单位和人员应当避免对事发现场周边环境造成损害。

**第二十八条** 调查组到达事发现场后,按照下列规定管理事

发现场：

(一)接管现场并听取负责现场保护和救援工作的单位的详细汇报；

(二)负责现场和事发航空器或者残骸的监管工作。未经调查组同意,任何无关人员不得进入现场;未经调查组组长同意,不得解除对现场和事发航空器的监管;

(三)进入事发现场工作的人员应当服从调查组的管理,不得随意进入航空器驾驶舱、改变航空器、残骸、散落物品的位置及原始状态。拆卸、分解航空器部件、液体取样等工作应当事先拍照或者记录其原始状态并在调查组成员的监督下进行;

(四)调查组组长应当指定专人负责现场的安全防护工作并及时采取下列措施:

1. 对事发现场的有毒物品、放射性物质及传染病源等危险品采取相应的安全措施,防止对现场人员和周围居民造成危害;

2. 采取相应的防溢和防火措施,防止现场可燃液体溢出或者失火;

3. 采取相应的措施,防止航空器残骸颗粒、粉尘或者烟雾对现场人员造成危害;

4. 组织专业人员将现场的高压容器、电瓶等移至安全地带进行处理。处理前应当测量和记录有关数据,并记录其散落位置和状态等情况;

5. 及时加固或者清理处于不稳定状态的残骸及其他物体,防

止倒塌造成伤害或者破坏；

6. 采取设立警戒线等安全防护措施，隔离事发现场的危险地带；

7. 在事发现场配备急救药品和医疗器材。

**第二十九条** 调查组到达现场后，应当立即开展现场调查工作并查明下列有关情况：

(一) 事发现场勘查；

(二) 航空器或者残骸；

(三) 飞行过程；

(四) 机组和其他机上人员；

(五) 空中交通服务；

(六) 运行控制；

(七) 天气；

(八) 飞行记录器；

(九) 航空器维修记录；

(十) 航空器载重情况及装载物；

(十一) 通信、导航、监视、航行情报、气象、油料、场道、机场灯光等保障情况；

(十二) 事发当事人、见证人、目击者和其他人员的陈述；

(十三) 爆炸物破坏和非法干扰行为；

(十四) 人员伤亡原因；

(十五) 应急救援情况。



**第三十条** 对事件调查中需要试验、验证的项目,按照下列规定进行:

(一)组织事件调查的部门应当满足调查组提出的试验、验证要求,并提供必要的支持和协助;

(二)由调查组组长指派调查组成员参加试验、验证工作;

(三)采用摄像、拍照、笔录等方法记录试验部件的启封和试验、验证过程中的重要、关键阶段;

(四)试验、验证结束后,试验、验证的部门应当提供试验、验证报告。报告应当由操作人、负责人和调查组成员签署。

**第三十一条** 事故发生后,事发单位应当如实向组织事件调查的部门报告直接经济损失。决定修复航空器的,应当开列详细的修复费用清单,列明各单项费用和总费用。

航空器修复费用及相关经济损失的核定,应当遵守民航局有关规定。

**第三十二条** 调查中需要对专门性问题进行鉴别和判断并提供鉴定意见的,调查组委托专业机构进行检测;需要司法鉴定的,调查组委托司法鉴定机构出具相关鉴定意见。

**第三十三条** 调查组成员和参与调查的人员不得对外公开下列信息:

(一)调查过程中获取的有关人员的所有陈述记录;

(二)与航空器运行有关的所有通信记录;

(三)相关人员的医疗或者私人资料;

- (四) 驾驶舱语音记录及其记录文本；
- (五) 驾驶舱影像记录及其记录文本；
- (六) 与空中交通服务有关的所有记录；
- (七) 原因分析资料，包括飞行记录器分析资料和技术会议记录。

前款规定的信息仅在与调查事件分析和结论有关时才可纳入调查报告或者其附录中，与分析和结论无关的部分不得公布。

**第三十四条** 民航局应当根据其他组织事件调查的国家或者地区的要求，提供所掌握的与调查有关的资料。

## **第六章 调查报告的管理**

**第三十五条** 调查报告应当包括下列内容：

- (一) 调查中查明的事实；
- (二) 原因分析及主要依据；
- (三) 结论；
- (四) 安全建议；
- (五) 必要的附件；
- (六) 调查中尚未解决的问题。

**第三十六条** 专业小组应当向调查组组长提交专业小组调查报告，调查组组长应当组织审议专业小组调查报告。

**第三十七条** 调查组组长负责组织编写调查报告草案。草案完成后，由调查组组长提交给组织事件调查的部门审议。

**第三十八条** 组织事件调查的部门可以就调查报告草案向下列有关单位征询意见：

- (一)参加调查的有关单位；
- (二)事发相关单位；
- (三)其他必要的单位。

被征询意见的民航生产经营单位在收到征询意见通知后，应当在规定期限内以书面形式将意见反馈给组织事件调查的部门。对调查报告草案有不同意见的，应当写明观点，并提供相应证据。

组织事件调查的部门应当将征询的意见交给调查组研究，调查组组长决定是否对调查报告草案进行修改。调查报告草案修正案及征询意见的采纳情况应当一并提交组织事件调查的部门。

**第三十九条** 对于涉外的事故和严重征候调查，民航局应当就调查报告草案向航空器登记国、运营人所在国、设计国、制造国和参与调查的国家征询意见。

**第四十条** 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。

**第四十一条** 在调查的任何阶段，民航局、地区管理局应当按权限及时向有关部门、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。

收到民航局、地区管理局提出安全建议的部门或者单位，应当自接到安全建议 30 日内，书面回复安全建议的接受情况。

收到国(境)外调查机构发来安全建议的部门或者单位，应当

自接到安全建议 90 日内,书面回复安全建议的接受情况。

**第四十二条** 接受安全建议后,相关单位应当根据建议制定相应措施。民航局、地区管理局应当及时跟踪安全建议落实情况和实施效果。

**第四十三条** 调查报告应当在规定期限内尽快完成。

不能在规定期限内提交调查报告的,组织事件调查的部门应当在期限到达日之前向接受报告的部门提交调查进展报告。

**第四十四条** 民航局对地区管理局提交的最终调查报告应当在 10 个工作日内完成审议。审议发现问题的,民航局可以要求组织调查的地区管理局进行补充调查或者重新调查,也可以组织重新调查。民航局未在 10 个工作日内对地区管理局提交的最终调查报告提出意见的,视为批准调查报告。

**第四十五条** 事件调查报告经国务院或者民航局批准后,调查工作即告结束。

**第四十六条** 对于事故,民航局应当在事故发生后 30 日内向国际民航组织送交初步调查报告。对于事故和严重征候,调查结束后,民航局应当向国际民航组织和有关国家送交调查报告。

**第四十七条** 调查工作结束后,发现新的重要证据,可能推翻原结论或者需要对原结论进行重大修改的,组织事件调查的部门应当重新进行调查。

**第四十八条** 组织事件调查的部门应当在调查结束后对调查工作进行总结,并对调查的文件、资料、证据等清理归档,档案保存

时限按照民航局档案保存有关规定执行。

**第四十九条** 事故调查报告应当依法及时向社会公布,依法应当保密的除外。

## 第七章 法律责任

**第五十条** 民航生产经营单位违反本规定第四十一条第二款、第三款规定,未按时限书面回复安全建议的接受情况的,由地区管理局责令限期改正,给予警告;逾期未改正的,处违法所得3倍以下、最高不超过3万元的罚款,没有违法所得的,处1万元以下的罚款。

**第五十一条** 事故发生单位及其有关个人有《生产安全事故报告和调查处理条例》第三十六条所列行为之一的,依照《生产安全事故报告和调查处理条例》的规定予以处罚。

**第五十二条** 民航行政机关工作人员在事件调查中有滥用职权、玩忽职守行为的,由有关部门依法处分;构成犯罪的,依法追究刑事责任。

**第五十三条** 民航生产经营单位和个人在事件调查中提供虚假材料、虚假证言证词的,依法记入民航行业严重失信行为记录,并按照有关规定进行公示。

## 第八章 附 则

**第五十四条** 本规定中下列用语的含义是:

(一)民航生产经营单位,是指在中华人民共和国境内依法设立的民用航空器经营人、飞行训练单位、维修单位、航空产品型号设计或者制造单位、空中交通管理运行单位、民用机场(包括军民合用机场民用部分)以及地面服务保障等单位。

(二)人员死亡或者重伤,是指因事件导致在下列情形中发生的人员死亡或者重伤,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所受的人员伤害等情况除外:

1. 在航空器内;
2. 与航空器的任何部分包括已脱离航空器的部分直接接触;
3. 直接暴露于发动机喷流。

在事故发生之日起 30 日内经抢救无效死亡的,视为事故导致的人员死亡。

(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。

(四)授权代表,是指根据我国批准的国际公约有关规定,由一国指派代表该国参加由另一国组织的调查的人员。授权代表通常来自指派国的事故调查部门。

(五)顾问,是指协助授权代表开展调查工作的人员。

(六)事发相关单位,是指与所发生事件有关的、能提供事件直接信息的航空器运营人(含分、子公司)和航空运行服务保障单位。

(七)航空器运行阶段,是指从任何人登上航空器准备飞行起

至飞行结束这类人员离开航空器为止的过程。

**第五十五条** 民用航空器在交付前的科研、生产试飞期间发生的事件的调查不适用本规定。

**第五十六条** 执行军事、海关、警察等飞行任务的国家航空器发生与民用航空器相关的事件,按照国家有关规定进行调查,其中民用部分按照本规定进行调查。

**第五十七条** 调查中涉及司法调查时,民航组织事件调查的部门应当与司法部门进行协调。

**第五十八条** 公安部门依法调查因非法干扰造成的事件的,民航组织事件调查的部门应当协助公安部门进行调查。

**第五十九条** 民航局或者地区管理局参与由国务院组织的民用航空器事故调查组开展技术调查工作时,参照本规定执行。

我国参与由其他国家或者地区组织的民用航空器事件调查工作时,按照我国批准的国际公约和本规定的有关要求执行。

**第六十条** 本规定自 2020 年 4 月 1 日起施行。原民航总局于 2007 年 3 月 15 日公布的《民用航空器事故和飞行事故征候调查规定》(民航总局令第 179 号)同时废止。

---

分送：全国人大常委会办公厅(2),全国人大常委会法制工作委员会(3),  
司法部(5),中国交通报社,本部领导,法制司存档(15)。

---

交通运输部办公厅

2020年1月7日印发

---

