



事故调查和预防（AIG）专业会议（2008 年）

2008 年 10 月 13 日至 18 日，蒙特利尔

议程项目 1：附件 13

1.2：附件 13 的第 5 章

事故和严重事故征候的调查

（由秘书处提交）

摘要

本文件讨论了事故调查与相应的配置资源的关系，以及为了取得更多的安全信息而对所有的严重事故征候进行调查的必要性。

会议的行动在第 3 段。

1. 引言

1.1 附件 13 ——《航空器事故和事故征候调查》第 5.1 段要求各国对事故的情况进行调查。有些国家为调查所有事故配置了大量的资源，而严重事故征候调查则基本上只是附件 13 中的一项建议措施。

2. 讨论

2.1 事故调查

2.1.1 作为附件 13 中长期存在的一项标准，事故调查对于防止事故再次发生的价值是无容置疑的，而且通过调查已经在安全方面实现了重大的进展。航空业界对于事故调查的必要性和有用性是有共识的，而且广大公众理应知道事故为什么会发生，或者为什么未能加以避免。

2.1.2 另一方面，众所周知，轻型航空器发生的多次事故都是重蹈过去事故的覆辙，其促成因素与以前的事故是类似的。因此，通过这类调查所得到的益处和教训，可能并不总是能够体现相关的资源配置的合理性，因为这些资源本来可以用于其他类型的调查，如对商业运行中严重事故征候的调查。

2.1.3 据设想，在事故仅仅涉及一架轻型航空器而又未造成致命性伤害的许多情况下，进行实况调查类型的调查就够了。为了实现这一点，建议在附件 13 第 5.4 段末尾部分增加一点内容。拟议的案文旨在给予事故调查当局一定的灵活性，以便根据从调查中预期获得的安全教训，对调查的范围作出相应调整。

2.2 严重事故征候调查

2.2.1 除对严重事故征候的发生地点无法准确确定是在任何一个国家的领土内的情况外，这方面的调查是附件 13 中的一项建议措施。但是，严重事故征候被定义为涉及可表明几乎发生事故的情况的事故征候。事实上，严重事故征候与事故症候之间的区别仅在于结果。从事故预防的角度看，对严重事故征候应与事故同等重视。

2.2.2 据回顾，欧洲联盟理事会代表二十七个国家通过了理事会 1994 年 11 月 21 日的第 94/56/EC 号指令，其中第 4 条规定，除其他外，对严重事故征候必须进行调查。

2.2.3 为了对预防事故采取更加积极主动的做法，建议通过将附件 13 中的建议措施 5.1.1 升级为标准，赋予各国调查严重事故征候的责任。为此，对涉及商业运行的航空器进行严重事故征候调查，被认为是具有最大安全效益的。因此，进一步建议 5.1.1 段升级后将最大质量限定在 2 250 千克以上，以便将调查引向较大型的航空器。

2.2.4 正如所认识到的，有时，严重事故征候是在一个从飞行运行或适航性标准角度与飞行并无其他关系的国家的领土上或空域内发生的。在这种情况下，比较实际的办法或许是该国将严重事故征候调查授权给登记国或运营人所在国等进行。在这方面，建议对第 5.1.1 段增加一条注释。

3. 拟议的行动

3.1 请会议审议附录中的修订，其中包括：

- a) 将对质量在 2 250 千克以上的航空器的严重事故征候调查升级为一条标准；
- b) 对第 5.1.1 段增加一条注释；和
- c) 扩展第 5.4 段，以便允许事故调查当局结合预期从调查中得出的安全教训调整调查的范围。

附录

对附件 13 拟议的修订

第 5 章 调查

.....

出事所在国

.....

5.1.1 ~~建议：~~航空器最大质量在 2 250 千克以上的，出事所在国须组织对严重事故征候情况进行调查。该国可根据相互安排并经同意将全部或部分调查工作委托另一国进行。无论如何，出事所在国应采取一切办法以便利调查。

.....

注 3：在发生严重事故征候的情况下，出事所在国可以考虑授权登记国或运营人所在国进行调查，尤其是根据发生的情况由其中的一个国家进行调查可能有利或更加实际的。

.....

概述

5.4 事故调查部门在进行调查时必须独立，并且在符合本附件规定的情况下，对其行动有无限制的权力。调查通常须包括：

- a) 收集、记录和分析有关该事故或事故征候的所有可获得的资料；
- b) 如果适当，颁布安全建议；
- c) 如有可能，查明原因；和
- d) 完成最后报告。

如果可能，须查看事故现场，检查残骸，记录目击者的陈述。

调查范围和实施这类调查所应遵循的程序，须由事故调查当局根据其预期从调查得出的改进安全的教训加以确定。

.....