



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

1.4：附件 13 最后报告的格式

最后报告的结论

（由秘书处提交）

摘要

本文件对事故或事故征候最后报告中“原因”而不是“促成因素”一词进行了审议。

会议的行动在第 4 段。

1. 引言

1.1 在附件 13——《航空器事故和事故征候调查》附录中，对事故或事故征候调查的最后报告的格式提出了建议。在此格式中，应列明“调查结果”和在调查中确定的“原因”，所列原因应既包括直接原因，也包括深层次的体制上的原因。

1.2 本文件审议了在最后报告中用“促成因素”代替“原因”一词的必要性，以使最后报告的重点符合安全管理的概念。

2. 讨论

2.1 “原因”一词的现行使用

2.1.1 在附件 13 中，第 1 章对“原因”的定义如下：

导致事故或事故征候的行为、失职、情况、条件或其综合。

2.1.2 在国际民航组织《航空器事故和事故征候调查手册》第 IV 部分——《报告》(Doc 9756 号文件)第 1 章附录 1 中,对最后报告的格式所指的“原因”的含义试图进行进一步澄清。具体描述如下:

原因是那些单独或与其他因素合并导致受伤或者损坏的事件。原因是一种行为、疏忽、条件或者情况,如果加以消除或者避免即可能防止出现事故或者减轻导致受伤或者损坏。

2.1.3 上述文件继续解释道,应该根据对获取的所有证据进行全面、公正和客观的分析来确定原因。任何属于事故导因当中的条件、行为或情况都应该明确地查明。综合看来,原因即会提供一份为什么发生了事故的完整图像。由于阐明原因在性质上不是为了指责,因果陈述应着重于未按照安全运行所要求的水平行使的各项职责。

2.1.4 事故需要若干成因共同作用——每一个因素是必要条件,但其本身并不是突破防范系统的充分条件。安全防范的突破很少由单一的情况引起,而通常归因于人在决策过程中的失败。此外,安全防范的突破可能不仅涉及在运行一级的能动性失效,而且涉及在组织机构一级的潜伏状况。

2.2 各国的答复

2.2.1 SD 37/1-07/1 号国家级信件征求了各国对事故调查和预防专业会议(2008 年)的议程项目的意见,几个国家在其答复中,表示同意拟议的修改。他们认为这是至关重要的,因为现在强调“事故预防”,而要实现这一目标,有必要采用安全管理系统的原则。另一个国家表示,应该有一种方法来强调调查结果的重要性/优先级别。还有一种意见认为,“原因”在某种意义上是排他性的,而“促成因素”不是。

2.2.2 其他国家认为,“原因”需要保留,并与“促成因素”共同使用。一种意见认为,确定原因对于调查至关重要,因为这会对事故预防行动提供指导;否则这会减弱调查结果的效果。其他意见指出,一些国家的立法需要调查结果的陈述,并确定一个“原因”。此外,如果缺乏官方渠道的确定的导因,很可能会使其他有关各方形成独立的不相关的或不正确的关于“原因”的结论。

2.3 进一步的讨论

2.3.1 在与一组国家的进一步讨论期间,秘书处感到有必要扩延附件 13 第 1 章关于“原因”的定义,以强调原因不应该暗示责任。进一步的修改是在附件 13 附录最后报告的格式的主标题 3——“结论”下增加“促成因素”的文字。因此建议对附件 13 进行相应修订。

3. 结论

3.1 “原因”的定义载于附件 13 第 1 章。附件 13 附录最后报告的格式是一项建议措施(参见第 6.1 段),可以调整适用于事故或事故征候的情形。这为各国提供了在其最后报告中确定“原因”和/或“促成因素”的自由,这正是调查的目标,即为了查明导致安全防范被突破的能动性失效和潜伏状况。

3.2 对“原因”的定义和最后报告的格式的建议修改将增强调查的安全目标。

4. 拟议的行动

4.1 请会议审议附录中的修订，其中包括：

- a) 扩延附件 13 第 1 章“原因”的定义；和
- b) 在附件 13 附录最后报告的格式中“结论”下增加“促成因素”。

—————

附录

对附件 13 拟议的修订

.....

第 1 章 定义

.....

原因 导致事故或事故征候的行为、失职、情况、条件或其综合，但不推断过失的认定或确定行政、民事或刑事责任。

.....

附录 最后报告的格式 (参见第 6 章)

.....

3. 结论

陈述调查结果、和在调查中确定的原因和促成因素。所列原因应既包括直接原因，也包括深层次的体制上的原因。

.....

—完—