



AIG/08-WP/79

修改稿
(Revised)
17/10/08

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

关于议程项目 1.2 的报告

全会于 2008 年 10 月 18 日批准了关于议程项目 1.2 的报告。

注：取下封页之后，将本文件插入报告夹中的适当位置。

议程项目 1： 附件 13**1.2： 附件 13 第 5 章****1.2.1 引言**

1.2.1.1 会议审议了附件 13 第 5 章修订案的各项提议。这些提议在下列标题下提出：

- a) 事故和严重事故征候的调查；
- b) 调查的独立性；
- c) 飞行记录仪资料的使用；和
- d) 国家参加调查。

1.2.2 事故和严重事故征候的调查

1.2.2.1 会议审议了秘书处在 WP/3 文件中提出的关于修订 5.1.1 段和 5.4 段及有关关注的提议。这些提议包括：

- a) 扩大 5.4 段的范围，藉以使事故调查当局能够根据预期从调查中获得的安全经验调整调查的程度和范围；
- b) 将 5.1.1 段升级为标准，但其适用范围仅限于 2 250 千克以上的航空器；和
- c) 5.1.1 段增加一条注如下：“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。”

1.2.2.2 大家普遍同意一项提议，藉以使事故调查当局集中调查预期能够获得安全教训的那些事故。许多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，通过这类事故的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。据设想，当事故仅仅涉及一架轻型航空器而又未造成致命性伤害的情况下，只进行实况调查就够了。

1.2.2.3 修改标准 5.4 得到强烈支持，即如果详细调查所获得的安全价值很小甚至没有，则只须进行有限的实况调查。一个国家提议，标准 5.4 a) 应修改为“收集、记录和分析‘所有有关资料’”，因为没有什么调查会在任何其他情况下遵守现行的标准。该国还建议，5.4 段最后一句中“如果可能”四字应该修改为更能表达该标准意图的措辞。会议同意由秘书处就此提出建议措辞。这项修改获得会议同意。

1.2.2.4 提议将 5.1.1 段从建议措施升级为标准的理由是，从预防事故的角度而言，严重事故征候应得到像事故一样的重视。为此目的，会议认为对从事商业运营的航空器进行严重事故征候的调查，能得

到最大安全效益。因此，会议还进一步提议，5.1.1 段升级后的标准只适用于重量超过 2 250 千克的航空器。

1.2.2.5 一个支持将 5.1.1 段升级为标准的国家要求改善安全事件必须在修订的附篇 C 中作为严重事故征候调查的指导方针，现在可能更适宜作为一个附录。这项提案得到会议支持。另一个国家鉴于可能从调查当中汲取教训，它支持为调查事故配置资源的原则提案；不过，它不支持将所有严重事故征候的调查升级为标准，因为这样会增加资源需求。这个国家建议，如让国家自行决定何种事故征候属于严重，何种属于不严重，会达到相同的目标。这项建议没有得到支持。

1.2.2.6 根据审议情况，会议提出下述建议：

1.2/1 号建议 — 严重事故征候实例清单

国际民航组织修订附件 13 附篇 C 的严重事故征候实例清单，并考虑将其升级为附录。

1.2.2.7 大家认识到，严重事故征候能在一个国家的空域发生，而这个国家并不涉及该航班航空器的运营或适航标准。在这种情况下，更加切合实际的办法可能是出事所在国将严重事故征候的调查授权如登记国或经营人所在国进行。会议建议并同意在 5.1.1 段内增列有关这方面内容的注。

1.2.2.8 有一个国际组织提议，不论事件结果严重程度如何，对所有跑道入侵均应加以调查。它还进一步提议，应该为跑道入侵分类，建立这项机制的依据应该是威胁和差错管理框架，而不是事件结果的严重程度。这些提案没有得到支持。

1.2.2.9 有一个国家对附件 13 提出如下建议：“国家应对各组织作出调整，使它们能够对一般飞行事故进行更加广泛和更加深入的调查，并散发得到的安全资料，特别是将其散发给飞行教员”。会议指出，附件内的现有条款已经适当概括这项概念，因此无需再作进一步修改。

1.2.2.10 经会议讨论后，同意将 5.1.1 段从建议措施升级为标准，并修订第 5.1.1 段和第 5.4 段内容如下：

RSP | 1.2/2 号建议 — 对附件 13 第 5 章 5.1.1 段和 5.4 段的修订

附件 13 第 5 章修订如下：

第 5 章 5.1.1 段和 5.4 段修订如下：

第 5 章 调查

.....

出事所在国

.....

5.1.1 ~~建议:~~最大质量超过 2 250 千克的航空器，出事所在国应必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。调查必须通常包括：

- a) 收集、记录和分析有关该事故或事故征候的所有相关资料；
- 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。

如果可能可行，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，必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。

1.2.3 调查的独立性

1.2.3.1 向会议介绍了对附件 13 第 3.1 段的审查情况，该段指出，调查事故和事故征候的唯一目的是防止以后发生事故，而非分摊过失或责任。此外第 5.4.1 段建议任何司法或行政程序应与根据附件 13 的规定进行的调查区分开。

1.2.3.2 会议审议了将建议措施 5.4.1 升级为一项标准的提案，以使其完全符合附件 13 关于事故和事故征候调查目标的精神。提请会议注意到，在提案中改变了句子顺序，以着重强调附件 13 项下的调查。此外还提议加一条“注”，对于各项调查之间的协调提供指导意见，从而进一步澄清第 5.4.1 段的意图。会议支持了这两项提案。

1.2.3.3 一个国际组织提议应该用“独立于”来替代“区分开”一词。它还提议，安全调查必须优先于司法调查/程序。会议审议了用“独立于”来取代“区分开”这一提案，最后拒绝接受这一提案。会

议对于事故调查优先于司法调查和程序这一提案表示了支持，但是会议认为这应该是一条建议，而不是一项标准，其重点应放在司法调查和程序不应妨碍技术事故/事故征候调查这一事实上。

1.2.3.4 在进一步的讨论过程中，对于有关拟议建议措施的各国国家优先事项表示需要谨慎行事。一个国家指出，与司法调查进行合作是可能的，但是需要透明。若干个国家重申，这些调查应该分开进行，但是可以并行开展调查；然而安全调查应该居优先地位。

1.2.3.5 另一个国际组织同意将附件 13 项下的调查与司法调查分开。但该组织感到关注的是，这些规定变得太具限制性，使得制造商无法向调查小组提供充分的支持，因为它们不能获得事实性资料。

1.2.3.6 会议最后同意接受将 5.4.1 段升级为一项标准的提案，并同意改变该段落的顺序以着重强调附件 13 项下的调查。此外还将加一条“注”，以便澄清对于应参与各项调查的专长的提及。此外，会议同意接受经过讨论的新的建议措施，并同意由秘书处确定这一建议措施的措词。

1.2.3.7 因此，会议提出了下列建议：

RSPP

1.2/3 号建议 — 对第 5.4.1 段的修订

第 5.4.1 段修订如下：

.....

第 5 章 调查

.....

调查的组织和进行

.....

概述

.....

5.4.1 **建议：**任何根据本附件规定进行的调查，~~分摊过失或责任的司法或行政程序应~~必须与任何分摊过错或责任的司法或行政程序根据本附件规定进行的任何调查区分开。

注 1：要实现分开调查，可由国家事故调查当局的专家进行调查，而任何司法或行政程序则由其他合适的专家进行。根据第 5.10 段，在事故现场和在收集事实材料方面，可能需要在这两个过程之间进行协调，并适当地考虑到第 5.12 段中的规定。

.....

1.2/4 号建议 — 新的建议措施

会议拟订出下述新的建议措施：

5.4.2 建议：国家应该保证根据附件各项规定进行的任何调查应毫不拖延、不受限制的获得全部证据材料并不应受到行政或司法调查或程序的阻碍。

注：本建议的意图可通过事故调查当局和司法当局之间的立法、议定书或协议实现。

1.2.4 飞行数据记录仪资料的使用

1.2.4.1 会议审议了当与其它国家分享数据时，是否有必要对飞行数据记录仪的数据提供保护。会议注意到，由于目前对资料透明度和公众得到这些资料的重视，可能难以保护这些数据免于披露。

1.2.4.2 关于保护飞行数据记录仪资料的问题，一个国际组织支持所提出的对于数据使用不当的关注，但是指出，保护此类数据可能会限制制造商获得这些数据，进而对飞行安全造成不利影响。会议考虑到这一关注，同意不需要在国际民航组织的规定中处理对飞行数据记录仪的数据保护问题。

1.2.4.3 一个国际组织提出，第 5.12 段第一句话的后半部分，“除非该国的有关司法部门断定，公布这些记录的意义超过这样做可能对该次或将来的调查产生的不良国内和国际影响”削弱了这一段的意图。这一关切没有得到会议的支持。该组织进一步提议将第 5.12 d) 段“驾驶舱话音记录”改为“所有记录仪”。这一提案没有得到支持。最后该组织提议在 5.12.1 段加入新的一句话，基本内容如下：“在任何情况下都不得将所涉人员的身份公布于众”。一个国家支持这一提案，但提议应将“身份”一词改为“姓名”一词。经进一步讨论后，同意制定新的 5.12.2 段以解决这一问题。对于这一经过修订的提案有广泛的支持。

1.2.4.4 一个国家提出，秘书处应该考虑修订第 4.2 d) 段，以便消除与会议已商定的关于不向公众公布涉及事故的人员姓名这一立场之间可能发生的冲突。提议将 4.2 d) 小段中“姓名”一词改为“资格”。会议予以同意。

1.2.4.5 会议提出了下列建议：

RSPP

1.2/5 号建议 — 对附件 13 第 4 章第 4.2 段和第 5 章第 5.12.1 段的修订

修订第 4 章第 4.2 d) 段和第 5 章第 5.12.1 段如下：

第 4 章 通知

.....

格式和内容

4.2 通知须用明语并尽可能包括现有的以下各项资料，但不得因资料不完备而延迟发出通知：

.....

d) 机长姓名¹资格、机组和旅客的国籍；

.....

第 5 章 调查

.....

不公布记录

.....

5.12.2 事故调查当局不得向公众公布所涉的人员姓名。

.....

1.2.5 国家参加调查

1.2.5.1 会议审议了下列提案：

- a) 修订第 5.27 段中的标准，以便澄清这一规定，并将其适用性扩展到机上有其所属公民的所有国家，而不仅仅是有其公民死亡和受重伤的国家；和
- b) 加入一条新的建议措施，以确保与调查直接有关的国家能够及时收到调查的既成事实性资料。

1.2.5.2 会议对所拟议的修改表示了普遍支持，但是若干个国家对于将附件 13 第 5.27 段的适用性扩展到机上有其所属公民的所有国家这一点表示了关注。会议认为，这一提案可能会提高对调查的参与程度及其相关费用，并可能使调查进程放慢，并耽搁提交事实性安全资料。会议认识到有其所属公民死亡的国家更需要获得资料以便能够通知受害者家属，因此会议同意回到第 5.27 段现有范围，即仅限于有其所属公民死亡或重伤的国家。

1.2.5.3 一个国家不支持现有的 5.27 a) 小段，其中涉及查看事故现场，而另一个国家提出在附件 13 中对于“专家”一词没有做出明确界定，并建议秘书处就这一术语提供澄清。一个国家还提出在 5.27 b) 小段用“is”一词替换“has been”一词，如拟议的修订所示。会议同意接受这一提议。

1.2.5.4 会议对于及时提供调查的既成事实性资料的拟议建议表示了广泛支持。一个国家表示认为这一建议与第 6.6 段的建议类似，秘书处就这两条规定之间的现有差别做出了澄清。

1.2.5.5 经会议讨论后，会议同意修订 5.27 段并增加新的 5.28 段如下：

RRSP | 1.2/6 号建议 — 对第 5 章 5.27 段的修订并增加新的 5.28 段

第 5 章 5.27 段修订如下并增加新的 5.28 段：

第 5 章 调查

.....

蒙受公民死亡或重伤的国家的参加

权利和权限

5.27 某一国家对事故因其有公民死亡或受重伤而感到特别关心，~~要求参加调查时，进行调查的国家须准许该国~~须有权指派一名专家参加调查，这名专家须有权：

- a) 查看事故现场；
- b) 了解有关事实性资料，该资料经进行调查的国家批准可对外公布并包含有调查进展情况的信息；和
- ~~c) 参加辨认遇难者；~~
- ~~d) 协助询问身为专家所属国公民的幸存旅客；和~~
- ~~e) c) 接收一份“最后报告”的副本。~~

这~~将不排除该国协助辨认遇难者和与该国~~的幸存者见面。

5.28 建议：进行调查的国家应该至少在调查的第一年期间发布既成事实性资料并及时公布调查的进展情况。

— — — — —