

## 美国交通运输安全委员会

[ 作者：张威 王小瑜 文章来源：《现代职业安全》 点击数：1135 更新时间：2003-11-4 ]

美国交通运输安全委员会（NATIONAL TRANSPORTATION SAFETY BOARD，以下简称NTSB）座落在华盛顿特区，有400名雇员，负责美国交通安全事故及国际相关交通安全事故的调查。NTSB成立于1972年，它不是政府交通部的一个部门，也不等同于联邦航空署，是一个独立机构。NTSB由五个委员负责，其中一个主席，一个副主席，这五个委员由国会直接任命，主席由总统直接任命，四年一届，国会每年下拨给NTSB的款项为7000万美元。

### NTSB的使命

调查事故，确定事故发生时的条件和环境，确定可能的事故原因，提出预防同类事故的建议，为美国各州的事故调查提供帮助。

### NTSB组成机构

#### NTSB的调查范围和运作方式

NTSB负责全美各类交通事故的事故调查，包括：高速公路、航空、海运、铁路、管道事故、危险品事故。其中航空事故调查是国际性的。因为美国的企业和产品分布世界各国，由美国企业和美国公司的产品组成的系统所发生的事故可能发生在美国本土，也可能发生在其它国家。

NTSB有一个称为“GO TEAM”的特殊队伍，我们称之为快速反应组。直接归总部领导。它由每个专业领域的专家代表组成，在接到事故通知2小时内赶赴事故现场。快速反应组根据气候条件、生态状况、机械伤害和事故现场情况做出发准备，并配备必要的旅行文件、鞋、工具、表格、现金及录音设备和装置等。“GO TEAM”组织最初的现场调查，必要时分派其它的工作，通知调查者事故危害程度及问题，随时处理问题，发现安全缺陷时通知监督官，定期与总部沟通。NTSB的委员充当现场发言人，但只能是一个人，负责与媒体、事故幸存者及联邦、州、地方政府进行沟通。

后续活动：将事故分解成若干单元，与相关各方进行充分的协商，进行空气动力学分析及工程模拟，进行材料分析和数据分析，必要时进行其它辅助调查。

### TDA：交通事故受害者援助机构

NTSB中有一个特殊机构——交通事故受害者援助机构（TDA），这个机构是1998年创建的，旨在协调联邦政府、州、郡及航空公司之间的善后援助工作，充当受害者家庭成员和有关机构之间的联络员，向遇难者家庭公布事故情况，一直到事故处理完毕，都要一直跟踪遇难者家庭，及时解决问题。

由于这个机构的建立，大大地加快了事故处理速度，尤其是受害者赔偿问题的处理。事故发生后，这个机构负责联系肇事公司，了解事故情况：有多少乘客，多少人遇难，多少人失踪，乘客名单背景等，及时向家属发布信息。

### 研究工程部

研究工程部是NTSB中一个非常重要的部门，它为各种类型的交通运输中的事故调查和安全研究提供科学技术支持，管理NTSB的科学技术

建设和信息来源。科研技术部由六个部门组成，具有一系列的相关技术支持功能。

RE-10: 安全研究和数据分析

RE-20: 信息技术

RE-30: 材料实验室

RE-40: 车辆记录

RE-50: 信息产品

RE-60: 模拟和反侦室

RE-10: 安全研究和数据分析室

安全研究和数据分析室与模拟调查室合作对各种类型的交通工具进行安全试验，对事故数据进行分析并总结出大的趋势和模式。

安全研究通过分析一系列的事故、事故趋势或技术变革从战略的角度研究长期存在的或刚刚出现的交通安全问题。

研究的目的在于促进政府部门改进政策、程序以及职能。同时也促进交通系统科技水平的提高。

数据分析。对美国民航事故进行官方调查。该部门对调查数据进行分析并结合其他航空事故信息写出年度报告。

部门分析师建立模拟管理数据库（FARS, CASMAIN, etc.），监控事故趋势，支持事故研究，协助进行事故调查，准备公开报告。

RE-20: 信息技术室

信息技术科在NTSB在华盛顿特区的总部建立了一个计算机服务网络，局域网由英特尔服务器和一系列实验室专用计算机组成。

除此之外，其他九个地区办公室也有服务器和局域网，这些办公室的电脑通过中继技术利用广域网与华盛顿总部的电脑进行连接。

信息技术室为各政府机构设计特殊的程序并为他们建立数据库。

应用技术包括标签资料扫描和电子存储；事故数据搜集、存储、分析和分类；安全提案跟踪，邮件跟踪FOIA要求跟踪以及管理支持。

信息技术室还为其他政府部门的电脑系统提供技术支持，例如财政管理系统和与其他部门的网络连接建设。

计算机和网络服务组。该组成员包括网络工程师和设备分析师，他们的主要工作是管理和维护网络，为上网、打印和收发邮件等业务提供技术支持和问题解决方案。

技术支持人员的工作有：安装、更新和维护电脑；打印及网络服务；软件安装和更新。

RE-30: 材料实验室

该部门采用一系列破坏性实验仪器对在交通事故调查现场搜集到的材料进行实验分析。这些仪器包括：双目镜显微镜；分解和测量工具；金相分析仪器；带有半波长X射线的电子显微镜。破坏性试验的每一个步骤都有图片记载。这一部门每年最多可提交200份实验报告。

#### RE-40：车辆记录室

该部门的工作主要是复原、验证和分析运输设备记录系统记录的信息，用于支持对各种交通运输事故的调查。

该部门的实验室定期调阅各种飞行记录，其调阅量比世界上任何其他同类机构都大。在1999年一年里这个实验室就调阅了66组飞行数据记录和46组驾驶舱声音记录。除了用于国内调查之外，该部门还会调阅国际航班事故的资料。

#### RE-50：信息产品室

该部门的主要工作是出版物的发行，互联网和企业内部网站的管理，制作图表和音像产品以及回复公众的咨询。

发行人员与其他地区的NTSB办公室的编辑和撰稿人一同工作，开发标准出版物，包括：事故报告、安全研究报告、特殊调查报告、年度报告、安全报告以及其他特殊出版物。

该部门的工作人员利用出版软件在电脑上进行出版物的设计，同时也将出版物的内容上传到NTSB的网站上。

该部门的图片组为网页和出版物提供各种图片，为会议和特殊的活动设计制作海报、小传单以及其他视觉信息产品。他们同时还参与新型硬件和软件产品的开发工作，实现以准确的以视觉方式传达复杂的想法的目的。

公众咨询组：回复各种非传媒机构的咨询和询问，发布公众信息产品，包括事故报告，出版物和VCD。

该部门也回复公众关于安全方面的咨询，同时协调回复公众依据信息自由法案提出的询问。该部门也进行事故信息记录，同时还负责其他信息产品如微缩软片、VCD等的复制、运输和贮藏。

#### RE-60：模拟和仿真室

事故模拟：事故中的车辆和人员。该部门的工作主要是通过雷达数据记录、录音实况、地面痕迹，车辆损毁情况和乘客受伤情况以及在试验中搜集的数据认定事故过程中车辆的轨迹方向以及人员的情况。

计算机仿真：车辆仿真科的工作人员在电脑上模拟车辆和乘客的活动，真实的重现事故现场的车辆、乘客和环境状况。这种模拟研究要求先进的计算机图像模拟程序和精确的事故环境数据。

雷达数据分析：该部门的工作是为NTSB接收、破译FAA及其他军事机构的雷达数据提供技术支持。这种技术支持要求有相应的计算机软件来提取、分析取得的雷达数据。该部门为事故调查人员提供专业的技术支持，破译各种雷达记录系统的数据。

其他功能：医疗服务，为事故调查提供医疗咨询；解读验尸报告、分析化验结果、检察病历、评估伤害机理、评价驾驶员是否称职、评价人的行为能力、根据需要写出事实或分析报告。

## 水上交通事故调查

事故调查范围：调查美国领海上出现的任何重大海事事故（包括外国船只），有权调查美国船只在世界任何地方发生的事故，有权调查

民用和公用船只的碰撞事故，有权调查其他重复发生的事故。

重大海上事故：有6人以上死亡的事故、自重在一百吨以上的自带推进器的船只的事故、造成50万美元以上经济损失的事故、造成危险物品泄漏存在严重危险的事故。

事故调查的船只类型：客船、商用渔船、移动海上钻井平台、远洋补给船、境内客船、集装箱运输船、油轮、气垫船。

NTSB调查的事故类型：碰撞事故、搁浅事故、火灾事故、爆炸事故，最后，但并非最不重要的：调查沉船事故

当重大海事事故发生时：海岸警卫队通知NTSB进行预备调查，NTSB按规定进行独立调查，或按照海岸警卫队的规定与海岸防卫开展联合调查，或授权海岸防卫队代表安全局进行调查。

一个典型海事事故的调查团队组成：调查组组长、商船技师组组长、人员行为调查组组长、逃生因素调查组组长、其他必须参与调查的小组组长、火灾、冶金专家等。

NTSB实行一年365天每天24小时的值班制，在接到通知2小时内，NTSB的“GO TEAM”调查组会出发赶赴现场。根据事故的严重性，安全委员会的成员也可能同调查小组一同出发。

下面是一个典型的事故调查过程：

调查组一到达事故现场，立即建立指挥部，召开工作会议，确定调查组成员，了解地方规则，进行分组，各组分头进行调查，每天晚上召开会议汇总调查进度。

确定调查组：各机构被命名为“组”，因为他们拥有安全委员会开展调查所必需的各种专业知识或资源。每个组指派一名发言人，发言人不能是律师或保险公司的员工，发言人需拥有技术职称。

NTSB调查权限：下发传票，取证，可以进入事故发生地的任何建筑或地区，复印证明文件，申请对事故受害人进行验尸。

分组行动（在各组组长的指挥下）：记录事故现场，搜集证据，拍摄照片，与目击者谈话。

现场调查结束，各小组组长填写调查记录，全组成员在调查记录上签字认可记录的完整性和准确性，全组成员人手一本完整的调查记录的复印件，调查组发言人每人持有一套完整的调查记录。

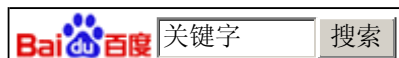
公众听证会：调查组返回后30至60天之内，向安全委员会建议是否有必要召开听证会，征求各调查组意见，安全委员会在听证会上投票，做出公告。

事故报告：在进行现场调查之后召开听证会之前，各小组写出事实报告送交调查组发言人审核，技术人员进行进一步审核听取各调查组意见，将修改好的事实报告放入卷宗在听证会上公开给公众

最终报告：各调查组审查完事实报告之后，举行完公众听证会之后，NTSB工作人员写出最终报告，包括事实、分析、结论、事故原因以及建议。

委员会公开会议：在国家交通安全委员会的总部召开公开会议，将报告草稿提交给安全委员会，将各调查组的意见连同报告一起提交给安全委员会，邀请各调查组参加会议，但不是必须出席，如果报告得到通过，则成为一份可以对公众公开的文件。

- 上一篇文章： 危险中的未来——化学品对孕期职业妇女及胎儿的威胁
- 下一篇文章： 赴法、德安全生产法制和文化建设考察报告



【关闭窗口】

最新5篇热点文章

最新5篇推荐文章

相 关 文 章

- 番禺油田安全培训的技巧 [1578]
- 安全时事新闻 [973]
- 俄罗斯：关闭矿井不忘环... [856]
- 危险中的未来——化学品... [1230]
- 美国：起重机安全管理问... [1527]

Copyright?2004 www.anquan.com.cn, All Rights Reserved 《现代职业安全》 版权所有 E-mail: ankang@tddf.com.cn  
未经《现代职业安全》杂志社书面特别授权，请勿转载或建立镜像，违者依法必究