

【航空文化研究】

论航空事故调查报告的证据效力

——以民事诉讼为中心的分析

刘文勇, 李颖

(中国民航大学法学院, 天津 300300)

摘要:由专门调查机构编制的航空事故调查报告,详细记录了航空事故的原因与经过等内容。尽管它不包含在民事诉讼法所规定的法定证据种类之中,也不属于免证事实,但其依然具备一定的证据效力。考虑到报告内容的复杂性和特殊性,航空事故调查报告应属于行政机关出具的综合性证据。在民事诉讼中,其证明力可参照“公文书证”予以确定。

关键词:航空事故调查报告;证据效力;免证事实;综合性证据;公文书证

中图分类号: D 925.1 **文献标识码:** A **DOI:**10.13486/j.cnki.1673-2618.2024.03.007

一、航空事故调查报告在民事诉讼中的效力及其问题

航空事故调查是在航空事故发生后,由专门机构聘请专家组成调查小组对航空事故发生的技术原因进行取证、分析和报告的过程。^[1]航空事故调查报告是依据调查团队对结果的深入分析和相关规范,综合编写而成,涵盖了事故起因与发生过程、人员伤亡与直接财产损失的情况,以及预防相似事故的策略和提议。^①它通常包含了详尽的事故现场分析、飞行数据记录、目击者证词以及可能的技术故障调查,具备一定的客观性、合法性、关联性。因此,当事人在寻求法律救济,尤其是提起侵权损害赔偿诉讼时,往往会将航空事故调查报告作为重要证据以供法院查明案件事实,确定相关责任承担及赔偿数额。

关于航空事故调查报告能否作为民事诉讼中的证据,尤其是作为判定侵权损害赔偿责任的依据,我国现行的《民用航空法》《民用航空器事

件技术调查规定》(以下简称《调查规定》)以及《生产安全事故报告和调查处理条例》等法律法规做出的相应规定,只是明确了事故调查的相关程序和要求。在域外,例如美国,其司法实践已经确认了事故调查报告在民事诉讼中的证据作用,并且允许报告中的事实陈述作为证据采纳。^[2]作为《芝加哥公约》(Convention on International Civil Aviation)的缔约国,我国承诺遵守该公约及其附件的规定,这其中就包括为专门针对航空事故和事故征候调查提供统一标准和建议性操作指南的《国际民用航空组织附件13》(以下简称《附件13》)。

尽管我国尚未对航空事故调查报告在民事诉讼中的证据效力做出具体规定,但各地法院在司法实践中基本上都认可航空事故调查报告的证据地位,但是对其证据效力或者证明力的认识则存在较大分歧。例如何某、符某诉中国民用航空飞行学院民用航空器损害责任纠纷案,四川省南充市高坪区人民法院对中国民用航空西南地

① 本文中仅指最终性的事故调查报告,国际上称为“final civil aircraft accident investigation report”。

收稿日期:2024-03-23

基金项目:中国民航大学师生共建项目“数字时代 App 平台用户个人数据安全法律问题研究”(202310059035)

第一作者简介:刘文勇(1991—),男,江西赣州人,讲师,法学博士,主要从事民事诉讼法学、民法学研究。

E-mail: ranshuo90@sina.com

区管理局出具的航空事故调查报告的真实性、合法性和关联性予以采信(参见(2014)高坪民初字第1731号民事判决书);在二审时,四川省南充市中级人民法院进一步认为航空事故调查报告属于“公证文书”,对航空事故调查报告予以采信(参见(2016)川13民终530号民事判决书)。又如纤京冠华盛嘉传媒文化与重庆通用航空有限公司财产损害赔偿纠纷案,该案的一、二审法院均直接将航空事故调查报告作为侵权定责依据(参见(2018)渝0112民初13770号与(2018)渝01民终8168号民事判决书)。从上述案例来看,在民事诉讼中,航空事故调查报告能够用来确定事故原因、责任归属以及赔偿等问题。在实践中,如果事故调查报告符合相关法律和程序要求,且由专业的事故调查机构或政府部门编制而成,往往被法院认为具备了证据能力,具备证据资格。同时,航空事故调查报告系民航局为调查主体对事故发生原因进行调查而形成的书面报告,报告基于事实和数据得出结论,客观、权威,具有一定的证明力,对法官全面了解事故情况、评估责任和判定赔偿金额具有重要作用,在一定程度上也有利于查明事实、确定责任。但是,航空事故调查报告侧重于飞行事故的技术和操作漏洞,未必对其他可能的责任因素,如监管缺陷、设计问题或第三方责任多加论述,可能导致责任归属认定的片面性、责任赔偿数额的不确定性。《调查规定》中规定调查的目的在于查明事故原因、防止类似事故的再次发生,并提出改进措施,这些并不能直接指向赔偿责任的确定。同时,调查报告一般包含大量的事实描述,其结论部分却是基于事实描述进行的最大可能的推测或假设,这些结论在诉讼中能否使用还有待进一步探讨。因此,从我国司法实践出发,有必要从理论和制度层面对航空事故调查报告是否为我国民事诉讼法规定的法定证据之一以及其证据效力做进一步的分析。

二、航空事故调查报告的证据性质

2014年,黑龙江省伊春市中级人民法院采纳了由国家安全生产监督管理总局发布的“伊春空难”事故调查报告作为其判决的参考(参见(2015)伊中刑终字2号刑事裁定书)。这一做法

在法律实践中为将航空事故调查报告纳入法庭证据范畴开创了先例,为后续类似案件的处理提供了重要的法律参考和实践基础。一般而言,航空事故调查报告若要运用在民事诉讼之中,首先需要具备证据能力或者证据资格,尤其是应考察其是否为民事诉讼法规定的法定证据之一。

(一)航空事故调查报告可以作为民事诉讼的证据

证据是证明案件事实或主张成立的关键材料,它提供了证明某一事物客观存在或某一主张成立的事实基础,用于证明所主张事实之存在的可能性。^[3]证据能力是指证据材料能够进入诉讼程序,被审查、判断从而确定案件事实的资格。^[4]只有当证据具备真实性、合法性和关联性时,它才能满足被采纳的标准,并因此获得在诉讼程序中使用的资格。《芝加哥公约》第26条规定,发生民用航空器事故的国家负有启动调查的义务,并按照国际民用航空组织(ICAO)建议的程序启动事故调查工作。以《美国美利坚航空公司427航班波音737-300型飞机N513AU空难事故调查报告》^[5]和“伊春空难”的航空事故调查报告^[6]为例,二者的结构基本相似,主要内容涵盖事故基本情况、经过与应急响应、原因分析、责任处理建议及防范措施等五个方面,包括调查过程中确定的基本事实、事故原因的分析及主要依据、对事故性质的描述和结论以及针对事故防范的安全建议。不难发现,尽管每次航空事故都有其独特性,公约的缔约国所发布的事故调查报告通常具有一些共通特征,例如在法律许可的范围内按照国际民用航空组织建议的程序进行调查、在事发后一定时间内提交初步调查报告给有关参与调查的国家和国际民航组织等。^[5]

航空事故作为实际发生的事件,其调查报告详细记录了事故前后的真实情况,并准确收集了相关的客观证据,具有真实性。另外,证据能力合法性的审查主要涉及对证据收集过程的合法性进行评估。^[7]航空事故调查报告采集和查证的过程也遵循一定的法律程序。我国《民用航空法》第122条规定,民用航空器事件调查委员会应当向国务院民用航空主管部门提交事故调查报告。《附件13》对事故调查的程序进行了严格规定。调查程序通常包括:成立调查组;勘察事

故现场,收集记录与该事故或事故征候有关的所有资料;技术试验验证,分析事故原因;编写事故调查报告。《附件13》为各缔约国提供了国内立法的指导原则,引导各国根据公约内容制订本国的事故调查标准。在美国,国家运输安全委员会已经制定了详细的规章文件,涵盖了事故调查的准备、实施内容以及对重大事故调查的特定程序。同样,我国的《调查规定》也提供了详尽的规范,对事故现场的保护措施、现场管理方法、资料保存要求,以及相关人员的协助责任等方面均做出了明确规定。航空事故调查报告作为由法律特定主体进行的调查结果,调查过程遵循《芝加哥公约》及其附件的规定,因此,航空事故调查报告的采集和运用具备合法性。

特定证据是否与案件待证事实相关联,是判断该证据是否合适的关键因素。关联性是证明性和实质性的结合。^[8]根据《美国联邦证据规则》第401条,如果证据能够影响对案件事实的确定,使其更有可能或更不可能,则该证据被认为是相关的。我国的《最高人民法院关于适用民事诉讼法的解释》(以下简称《民诉法解释》)第104条也要求证据与待证事实之间存在关联。因此,判断证据的关联性应考虑三个主要方面:一是验证证据所能证实的具体事实,二是确认这些事实对于解决争议的重要性,三是审视法律是否对证据的关联性有具体规定。证据与案件事实的关联程度可能不同,或紧密或松散,但必须存在某种形式的联系。证据与案件事实的联系可以通过不同的方式体现,比如时间、条件或空间上的顺序,或者必然性和偶然性的联系。航空事故调查报告作为事故信息收集和原因分析的产物,通常会详细记录事故发生的地点、时间和航空器的类型等关键信息,这些信息对于确定事故是否发生在某个司法辖区内至关重要,从而影响案件的管辖权归属。^①航空事故调查报告与事故的发生过程、原因分析以及责任分配等方面紧密相连。^[9]同时,调查报告提出的防范措施和建议有助于防止类似事故的再次发生,这些内容在民事诉讼中可能被用于证明被告方的主观过失或疏

忽。所以,航空事故调查报告因其真实性、合法性以及与其相关事实的关联性,具有证据能力,可以纳入法庭证据。

(二)航空事故调查报告难以归入民事诉讼法规定的法定证据种类

为了确保航空事故调查报告的法律合规性并适应实际应用需求,航空事故调查机构现在通常将单一的调查报告拆分为两个文件,分别是事实报告和事故成因分析报告。事实报告侧重记录事故发生的客观事实,包括时间、地点、涉及人员、事件经过等,而不包含对事故原因的主观判断或分析。未经加工的、客观的事件描述增强了事实报告在民事诉讼中的可信度。事故成因分析报告包含调查人员的专业分析和意见,集中探讨和推断事故的可能原因。以报告中的意见内容发挥证明作用,乃一种“主观证据”。这类报告有可能不能作为证据在法庭上使用,以避免影响法官的独立判断和调查人员的主观意见对案件审理产生的不当影响。航空事故调查报告内容横跨事实调查和结论推断,很难将其准确归入民事诉讼法规定的法定证据种类之中。

首先,航空事故调查报告与书证存在相同之处,但在严格意义上并不等同于书证。^[4]一方面,航空事故调查报告的来源不同于书证。文书证据,如合同、借据等,通常在诉讼之外的情境中产生,用以证明相关事实的存在或变化,具有形成时间上的特征。^[10]这类证据的形成与诉讼活动无直接联系,只是记录了事实发生时的情况^[11]¹⁴⁶⁻¹⁵⁰,如书面通信、财务凭证等。相比之下,航空事故调查报告的内容并非事故本身的直接记录,而是基于调查人员对事故现场及相关情况的深入研究。报告不仅详细记载了事故的发生,还深入探讨了事故的原因、评估了事故的性质,并提出了针对性的改进建议,这些内容已经超出传统文书证据的范畴。另一方面,根据证据内容性质和法律效力,文书可被分为处分性文书和报道性文书。处分性文书能够直接引起法律关系的变动,而报道性文书则主要记录事实。航空事故调查报告虽然在记录事故事实方面与报道性

^① 《民事诉讼法》第28条规定:“因铁路、公路、水上和航空事故请求损害赔偿提起的诉讼,其管辖法院由事故发生地或航空器最先降落地或被告住所地的人民法院管辖。”

文书相似,但其包含的分析和建议部分则具有更高的专业性和指导性,这些内容在法律上并不直接产生效果,而是为事故责任的判定和预防提供参考。此外,航空事故调查报告的合法性审查要求更为严格。书证在获取证据的过程中如果出现程序瑕疵,并不必然导致该书证被排除适用。对于事故调查报告而言,如果在其编制过程中未遵守既定的行政法规范要求,这可能会对报告的最终批准产生重大影响,并可能导致需要重新开展调查工作。^[12]因此,航空事故调查报告在证据性质上具有独特性,不能简单地归类为传统意义上的文书证据。

其次,航空事故调查报告与鉴定意见存在区别。事故调查报告和鉴定意见都包含专业的分析和结论,形式上有共通之处,但二者仍不能混为一谈。大多数国家立法均将鉴定意见规定为一种独立的证据类别。在制作主体方面,鉴定意见通常由具备专业知识和技能的鉴定人出具。同时,我国《民事诉讼法》第47条和第81条对鉴定人的回避制度有明确规定,确保在法定情形下鉴定人不参与鉴定工作,并在必要时出庭作证。相较而言,航空事故调查报告的编制主体是事故调查小组,这个小组通常是临时组建的,成员可能与案件存在某种程度的利害关系。事故调查小组成员也往往不具备鉴定人资格。^[13]而且,航空事故调查报告的调查人员在民事诉讼中的证人资格也有待商榷。美国《联邦条例汇编》中规定,调查人员对事故潜在原因的判断不应作为诉讼证据,并且在涉及事故原因的问题上,调查人员应避免提供证词。航空事故往往涉及多方责任,包括航空公司、飞机制造商等,且调查报告的目标是提供一个对事故原因的客观和专业的分析,而非支持某一方的立场。

最后,航空事故调查报告也有别于勘验笔录。勘验笔录是在诉讼过程中,由法院及其委托的机构对现场进行的勘查记录,用于记录勘查过程和结果,以供法庭审理案件时参考。对比而言,调查报告的目的是揭示事故发生的根本原因,并提出有效的预防措施,并不在于为诉讼提

供依据。因此,调查报告并不属于勘验笔录。

除了上述原因之外,航空事故调查报告是独立于诉讼程序之外的一种专门性文件,旨在提供事故原因分析和预防措施建议,与其他法定证据类型如当事人陈述、物证、视听资料、证人证言和电子数据等有所不同,因而难以归入我国民事诉讼法规定的法定证据种类之中。

如前所述,航空事故调查报告具备真实性、合法性和关联性,具有证据能力,可以作为民事诉讼中的证据加以使用。这里需要注意的一点是,航空事故调查报告中的事实部分原则上符合书证的要求,该部分可以单独作为书证使用。航空事故调查的核心目的是查明事故的起因,避免类似事件重演,并且该调查过程应与责任判定的法律或行政程序独立进行。尽管国际公约强调事故调查的独立性和保密性,各缔约国在处理空难事故时,仍然面临着确定责任归属及其赔偿的司法需求。近年来,航空事故调查报告的公开趋势在美国民事诉讼中逐渐显现,报告的事实部分被运用于侵权损害赔偿案件。事故调查与侵权损害赔偿之间的关系日益受到关注。相关立法文件也显示我国航空事故调查与责任判定之间存在一定的相关性。《生产安全事故报告和调查处理条例》第1条明确了“实施生产安全事故责任追究制度是事故调查报告的目标”^①,以确保安全生产事故责任得到追究;《调查规定》第51条也规定“事故的善后处理和责任追究应遵循国务院及民航局的相关规定”。

三、航空事故调查报告在民事诉讼中的运用

证据的范畴涵盖两个核心要素,即证据的可采性和证明力。证据的可采性关注的是证据的合法性和形式要求,即何种类型的证据能够被法庭接受并纳入审理过程。^[14]而证明力则关注证据的实质内容,即证据能否有效地、可信地支持案件的真实情况。^[15]⁷⁴航空事故调查报告的结论通常基于技术分析和专业知识,而非法律上的证据标准。因此,虽然航空事故调查报告可以为案

^① 《生产安全事故报告和调查处理条例》第1条规定:“为了规范生产安全事故的报告和调查处理,落实生产安全事故责任追究制度,防止和减少生产安全事故,根据《中华人民共和国安全生产法》和有关法律,制定本条例。”

件裁判提供重要信息,但其在法庭上的证明力的有无及其大小则需经过法院严格的法律审查和评估,从而平衡技术分析 with 证据力评判的标准,确保诉讼的公正和准确性。

(一)航空事故调查报告属于行政机关出具的综合性证据

航空事故调查报告在认定过程方面具有复杂性,在认定内容方面则具有特殊性,其应被认定为行政机关出具的综合性证据。

航空事故调查报告的复杂性在于其认定过程的多维性和层次性。在传统的证据体系中,书证和物证等单一性证据的认定过程相对直接,通常只涉及一次认定活动,其只是通过当事人之间的举证、质证或证人的出庭作证等方式进而证明事实。相比之下,航空事故调查报告的认定过程则更为复杂和深入。从《民用航空器事故和事故征候调查程序》来看,航空事故调查报告的认定过程集中在两个方面。一是由行政机关负责组织和协调空难事故调查。民用行政机构派出先遣人员进行现场勘察、证据收集和初步分析。二是组建事故调查组,调查组的专业人士会在先遣报告的基础上进行深入的推理和认定,最后提出专业的意见和建议,形成航空事故调查报告。因此,航空事故调查报告的认定过程不仅涉及对事实的认定,还包括对事故原因的推理,既需要法律程序的监督,又需要专业机构的技术支持。

航空事故调查报告兼具其他证据种类的特征。如前文所述,航空事故调查机构为了确保调查报告的规范性和实用性,通常将报告分为两部分:事实报告和事故成因分析报告。航空事故调查报告记录了事故发生的具体时刻、发生地以及导致事故的主要原因,从而较为全面地反映了空难的整体状况。根据航空事故调查报告的内容结构,其内容可以分为三个主要类别:对事故现场的具体描述,对事故原因的专业评估,以及在前两者的基础上提出的官方建议和改进措施。

对事故现场的具体描述主要涉及事故的基本事实,如发生的时间、地点和现场状况等对现场的直接观察和客观记录,与勘验笔录的形成时间、主要内容及证据学理分类相似。^[16]评估性内容涉及对事故原因的专业推理,其形式类似于鉴定意见。^[17]由于航空事故调查报告多由行政机

关或调查团队发布,航空事故调查报告更接近于行政认定意见。

至于“责任处理建议及防范措施”部分,若当事人用其主张侵权损害赔偿的过错和责任划分时,该部分属于独立的航空事故调查报告内容要素,属于间接证据,仅是乘客家属提出侵权损害赔偿要求时认定事故责任方的参考,不能成为侵权损害的定责依据。间接证据不能单独地、直接地证明案件的主要事实,需要借助于其他证据的辅助,通过逻辑推理和事实串联来揭示事实真相。^[18]在民事诉讼中,法官在审理案件时必须对所有提交的证据进行全面的分析。

航空事故调查报告本身职能在于彻底调查事故的发生原因,并提出相应的安全预防措施,实际上并不具备直接解决法律争端的功能^[19],亦即报告的价值在于其对司法程序的支持和辅助作用,而非直接解决争端。

航空事故调查报告的“责任处理建议及防范措施”的内容并非直接对责任进行划分或对侵权行为进行认定,需要经过进一步的分析和判断,才能确定其是否能够成为侵权损害赔偿的定责依据。调查人员基于空难事实进行最大可能地推测或假设得出事故结论,从而对应地提出对责任处理建议及防范措施,这些建议和措施的出发点和落脚点都在于通过改进操作程序、加强设备维护、提升人员培训等科学方法,预防类似事故的发生,从本质上来说只是航空事故调查小组的主观判断。同时,这些内容也不是认定赔偿责任的唯一依据^[20],例如,旅客购买的航空意外保险并不免除承运人的赔偿责任。在侵权损害赔偿诉讼中,如果当事人能够提供充分的相反证据,法院在裁判时还应考虑这些证据的证明力,并针对具体情况不予采纳调查报告的某些内容。

(二)航空事故调查报告不可归类为免证事实

在民事诉讼中,直接将航空事故调查报告采纳为客观事实本身进行证据审查判断,则会导致一个错误的假设——即认为航空事故调查组的成员是客观真相的简单“记录者”而非“调查者”。由此,航空事故调查报告的特性意味着其不能简单地被归类为无须证明的事实。其一,在我国,航空事故的调查工作主要由民航行政机构负责,

并在职能范围内进行事故调查和报告的编制工作,调查报告具有强烈的行政色彩。其二,航空事故调查报告的编制过程遵循严格的行政程序和规范。从航空事故的初步通知到调查工作的开展,再到最终的报告编制,每一个环节都有法律规定和操作指南予以规范。例如,在事故通知阶段,民航局应当将由我国组织调查的事故通知航空器登记国等,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。免证事实是指在民事诉讼中无须提供证据即可直接认定的事实。根据我国《民诉证据规定》第10条的规定,免证事实包括7种情形。^① 航空事故调查报告并不是一种普遍接受的常识性事实,也不属于法院、仲裁机构确认或公证文书证明的事实。能否将航空事故调查报告视为“依法或依据已知事实可推定的另一事实”仍须进一步探讨和明确。

尽管航空事故调查报告由国家行政机关出具,具有官方性质,但并不能简单地将其归类为根据已知事实推定出的事实。不同调查组基于各自的调查方法、证据解读、国家利益的立场等因素,对同一航空事故的调查结果可能存在差异,甚至相左。例如在“国航釜山空难”案例中,我国与韩国的调查团队对空难的原因持有不同看法。此外,推定是在没有足够证据支撑的情况下,基于某个基础事实的真实性在法律上假定某个结论为真。然而,混淆间接证据证明与推定,可能会导致利用推定来规避法律上证明责任的情况,这违背了证据裁判的基本原则。因此,航空事故调查报告不应被归类为免证事实。

(三)航空事故调查报告的证明力可以参照“公文书证”

在明确了航空事故调查报告在民事诉讼中的证据地位后,鉴于其具有调查机构的客观性、调查团队的专业性、调查程序的合法性以及得出结论的可信度等特性,可知其证据效力较强。从

事故调查的共性来看,航空事故发生在航空运输阶段,与其他类型的运输事故具有相似之处,本质上也是一种事故调查报告。以海上交通事故为例,海事局作为我国海上交通安全监管的主体,负责对海上交通事故进行行政管理并承担事故调查的职责。依据《海上交通事故调查处理条例》,海事部门需编制《海上交通事故调查报告书》(以下简称海事调查报告),记录船舶信息、事故经过、责任归属等内容。^② 尽管法律也未明确海事调查报告的证据效力,但最高人民法院的《第二次全国涉外商事海事审判工作会议纪要》和《民事审判第四庭、中国海事局关于规范海上交通事故调查与海事案件审理工作的指导意见》均在不同程度上认为,在没有反证的情况下,海事调查报告可作为海事法院审理案件的依据,除非有充分事实和理由反驳,其结论意见可以作为证据。航空事故调查报告与海上交通事故报告存在诸多共同点。首先,这两种事故均发生在特殊的环境中,航空事故发生在空中,海上交通事故发生在海洋上,这些环境条件对事故痕迹的保存增加了难度。^[21] 其次,由于事故往往涉及多国船舶和航空器,不同国家的利益冲突可能导致调查报告的证据收集和客观性存在偏颇。最后,航空和海上交通事故调查均需遵循专业规范,由具备相应资质的人员编制。

综合考虑,航空事故调查报告的证据效力可类比《民诉证据规定》中的“国家机关、社会团体依职权制作的公文书”。在这种情况下,航空事故调查报告,尤其是“对事故现场的客观描述”部分,通常具有较强的证据效力。若对方当事人欲质疑该报告,需提供充分的证据予以推翻,即须满足民事诉讼中“高度可能性”的证明标准。^③

航空事故侵权损害赔偿诉讼当事人众多,如航空公司、飞机所有者、维修服务提供者、制造商

^① 《民诉证据规定》第10条第1款规定:“下列事实,当事人无须举证证明:(一)自然规律以及定理、定律;(二)众所周知的事实;(三)根据法律规定推定的事实;(四)根据已知的事实和日常生活经验法则推定出的另一事实;(五)已为仲裁机构的生效裁决所确认的事实;(六)已为人民法院发生法律效力裁判所确认的基本事实;(七)已为有效公证文书所证明的事实。”

^② 参见《海上交通事故调查处理条例》第16条。

^③ 《民诉法解释》第108条第1款规定:“对负有举证证明责任的当事人提供的证据,人民法院经审查并结合相关事实,确信待证事实的存在具有高度可能性的,应当认定该事实存在。”

及政府机构等。事故原因和责任归属的查明需要航空专家、技术顾问和法律专家的协同合作。民用航空器事故调查报告的权威性主要依赖于调查机构的独立性。因此,为保障调查工作的中立性和透明度,提升其可信度,民用航空器事故的调查任务应当交由专业机构执行。尽管《调查规定》强调了独立原则,要求调查应由相关部门独立进行,但由于我国民用航空器事故调查机构主要由二级民航行政机构组成,调查组负责人和调查人员主要由民航局指派,在人事隶属上难以实现真正的独立。为了确保民用航空器事故调

查的独立性,我国应根据实际情况,逐步建立独立的事故调查机构,并在聘请临时专家时,应避免利益冲突,确保调查的独立性。

综上所述,航空事故调查报告作为一种真实、关联且合法的证据形式,尽管难以归入现行民事诉讼法规定的八种法定证据类型,但应被认定为行政机关出具的综合性证据,该证据,尤其是“对事故现场的客观描述”部分具有较高的证据效力,其证明力可以参照“公文书证”予以具体确定。

参考文献:

- [1]何铁军. 航空事故调查的法律问题分析[J]. 黑龙江省政法管理干部学院学报, 2015(4):138-140.
- [2]ROY T A. Admissibility of national transportation safety board reports in civil air crash litigation[J]. Journal of air law and commerce, 1987(2):469-504.
- [3]江伟. 证据法学[M]. 北京:法律出版社, 1999.
- [4]万毅. 论无证据能力的证据:兼评我国的证据能力规则[J]. 现代法学, 2014(4):131-145.
- [5]肖建华,袁圆. 论航空事故调查报告诉讼证明问题[J]. 北京航空航天大学学报(社会科学版), 2014(6):21-27.
- [6]国务院河南航空有限公司黑龙江伊春“8·24”特别重大飞机坠毁事故调查组. 河南航空有限公司黑龙江伊春“8·24”特别重大飞机坠毁事故调查报告[EB/OL]. (2012-06-29)[2024-03-18]. https://www.gov.cn/gzdt/2012-06/29/content_2173243.htm.
- [7]杨波. 以事实认定的准确性为核心:我国刑事证据制度功能之反思与重塑[J]. 当代法学, 2019(6):132-145.
- [8]汤维建,卢正敏. 证据“关联性”的涵义及其判断[J]. 法律适用, 2005(5):26-28.
- [9]张睿. 论事故调查报告刑事证据能力审查的实质化[J]. 江淮论坛, 2023(5):136-141.
- [10]赵信会. 对交通事故认定书证据属性的质疑[J]. 法学论坛, 2009(6):116-120.
- [11]刘金友. 证据法学[M]. 北京:中国政法大学出版社, 2001.
- [12]简婷. 事故调查报告审查实务研究[J]. 中国检察官, 2023(10):30-34.
- [13]张泽涛. 行刑衔接中采信专业性认定之困境及其破解:以事故调查报告为研究对象[J]. 法学研究, 2024(1):166-183.
- [14]何家弘,姚永吉. 两大法系证据制度比较论[J]. 比较法研究, 2003(4):55-68.
- [15]占善刚. 民事证据法研究[M]. 武汉:武汉大学出版社, 2009.
- [16]周鸿飞. 事故调查报告的实践检视及审查认定:基于557份案例实证分析[J]. 证据科学, 2022(5):600-613.
- [17]王勇杰. 事故调查报告的刑事证据效力及完善[J]. 黑龙江省政法管理干部学院学报, 2018(6):83-85.
- [18]阮堂辉. 间接证据理论的思辨与实证[M]. 北京:人民出版社, 2009.
- [19]肖建华,包建华. 论民航纠纷的民事诉讼程序问题[J]. 东岳论丛, 2012(12):173-176.
- [20]郝秀辉. 马航MH370事件的空难赔偿与事故调查报告之关系[J]. 北京航空航天大学学报(社会科学版), 2014(5):35-40.
- [21]孙辰旻,黄海. 海事诉讼证据的困境与突破:试论独立海事诉讼证据规则之创设[J]. 人民司法, 2013(9):56-61.

(责任编辑:周新颜)