



RISK DOCTOR BRIEFING



艾雅法拉 – 個人的看法

© April 2010, Dr David Hillson, *The Risk Doctor*

david@risk-doctor.com

為什麼每個人開始談論火山，而試著發艾雅法拉（Eyjafjallajökul）的音？我剛剛才結束了在美國 8 天的商務行程返回英國，我比原計劃回程時間晚回到英國。因為在 4 月 14 日，那座無法對它正確發音的冰島火山爆發了，散發出數以噸計的火山灰至天空。因此，北歐航管單位禁止所有的商用客機飛行，造成全世界欲飛出或飛入冰島約計 5 百萬名乘客行程受阻，歐洲領空停飛了 8 天，於是發生混亂。愈到後期，許多人批評航管單位反應過當，禁止飛航是不必要的。

過去也曾發生過因火山灰影響飛行，包括 1982 年英國航空從倫敦飛往奧克蘭途中，途經從加隆岡山飄出的火山灰雲，加隆岡是位於爪哇島的小型火山，幸好全體機組人員能重新發動引擎，安全降落在雅加達，但是，這次歐洲航線停飛的決定是否合宜？

事實上早在 26 天前，3 月 20 日，艾雅法拉火山已爆發，這是自從 1821 年至 1823 年後首次火山爆發，令人擔心的是，艾雅法拉的火山活動可能會影響臨近一座比艾雅法拉大的卡特拉火山爆發。三月份火山爆發出的火山灰對航班的飛行造成的威脅，曾經一度出現在歐洲航管單位的風險管控表中。但沒有任何資料顯示，火山灰低於什麼程度對飛機是安全的，所以航管單位採用先前的零容忍政策，就是領空有火山灰就不考慮飛行。現在，直到勘察機獲得任何資料之前，他們決定停飛所有的班機。經過資料分析，航管單位修正火山灰對航行安全的標準，允許商務機恢復飛航，同時也要求：「航空公司必須自己執行風險評估，對其餘任何風險要發展操作程序。」

這是實際執行預防原則的好例子，在任何嚴重威脅或不可逆轉傷害的情形下，而且沒有正向的證據證明傷害不會發生時，應該要執行保護行動。為保護人身安全做決定時，要考量最壞的情形，唯一解決方法是提供「正向的證據證明傷害不會發生」。在資料能顯示出火山灰對飛機引擎的影響之前，航管單位沒有其他的選擇，他們必須要禁止飛機飛行，任何其他的行動都是以乘客的生命去冒那難以承受的風險。

身為飛行的常客、以及行程被耽擱的乘客之一，我認為這停飛的決定是對的。相對於有墜機的可能性，我寧可接受延誤的確定性，我知道我的判斷會受到認知偏差（這包括了可控性、恐懼、和鄰近事件）和情感因素（如焦慮）的影響，但當生命瀕臨危險時，最重要就是要將風險降低，寧可耽誤幾千名乘客的行程，而不能讓一架飛機失事。

我們大多數的人在平時工作中並不會經常遇到生死的危機，但我們常常要在情況不明之下做困難的決定。我們從艾雅法拉火山爆發所得到的教訓才是最重要的，不要在壓力下冒那難以承受的風險，在極端的情境中，採取預防原則是恰當的，至少在等到有更好的資訊以前，我們應該選擇最安全的方法，但在其他時間，為了持續運作我們要接受風險，困難之處在於多少的風險是可接受的，底線在哪裏？這關乎人的判斷，對於該做什麼，人會持不同的意見，我們需要知道如何安全地承擔風險，有時候就是意味著完全不冒風險。