



大会第 35 届会议

技术委员会

- 议程项目 24: 国际民航组织全球航空安全计划 (GASP)
24.1: 保护安全资料的来源和自由流通

保护驾驶舱话音记录

(由澳大利亚提交)

摘要

本文件概述了澳大利亚立法的运作方式，确保驾驶舱话音记录器的资料可以用于独立、不追究责任的运输安全调查，以帮助确定与严重事件相关的各种因素，同时防止在其他场合的不当使用。

参考文件

附件 13

《运输安全调查法 2003》(澳大利亚联邦)

《民用航空法 1988》(澳大利亚联邦)

1. 引言

1.1 认识到在航空器上安装驾驶舱话音记录器 (CVRs) 的主要目的是为了提供宝贵的安全资料，帮助确定与严重事故或事故征候相关的偶然因素，从而改进航空安全的这样一个事实，澳大利亚立法机关对驾驶舱话音记录器的资料给予了有力的保护。此外，根据《国际民用航空公约》附件 13 — 《航空器事故和事故征候调查》，国内立法保护 CVRs 的基本原理是为了确保避免其被不当地用于处罚、民事、行政或刑事诉讼和媒体。澳大利亚之外的一些事件已经明确表明，不当地使用 CVRs 可能会阻止安全调查机构自由获得这类资料和其他敏感性安全资料。

1.2 2003 年 7 月 1 日，澳大利亚颁布了《运输安全调查法 2003》(TSI 法)，其中规定了澳大利亚运输安全局 (ATSB) 执行局长的权力，并授权进行独立、不追究责任的航空、海事和铁路运输安全调

查。TSI 法连同《民用航空法 1988》(CA 法)的第 III B 部分一起,确保了 ATSB 可以将 CVR 资料用于安全调查目的,但这些法严格限制将其用于本文件所阐述的其他情况。

2. 保护

2.1 TSI 法和 CA 法对 CVRs 提供类似的保护,但适用于不同时间。如果 ATSB 正在调查事故或严重事故征候时所记录的任何部分内容,则适用 TSI 法。当 TSI 法不适用于 CVR 时,则适用 CA 法,即:当 ATSB 没有对事故或严重事故征候进行调查的情况下。

2.2 运输安全调查法 (TSI Act) 的保护

2.2.1 除非 TSI 法另行许可,否则任何人复制或泄漏 CVR 资料都属违法。为保证不存在公开获取 CVR 资料的其他手段,在信息自由立法的规定当中对其作了明确地排除。

2.2.2 TSI 法防止将 CVR 资料用于对机组成员的刑事诉讼,并且不能将其用于对雇员的处罚。在民事诉讼当中,对 CVR 资料的使用也做了非常严格的限制。只有在 ATSB 执行局长经过审慎考虑,发出批准书表明公开资料不会干扰任何调查(即当前或未来)的情况下,才可以在民事诉讼当中公开或承认 CVR 的资料。这一普遍做法意味着 CVR 资料将不可能在民事诉讼中予以公开。即便不可能获得批准,但法庭也必须进行权衡公共利益的考虑(按照附件 13 第 5.12 段的规定),以便确定是否应该公开这些资料。

2.2.3 对上述情况的唯一例外是,如果法医要求必须将 CVR 透露给法医进行尸检时,并且执行局长确信 CVR 对于与 CVR 相关的调查不会有负面影响。控制对验尸调查透露 CVR 资料是为了确保资料的保密性,但鉴于法医有与 ATSB 类似的目标,即通过确定导致伤亡事故的各种因素以改进公众安全,因此不限制他们获取这些资料。

2.2.4 根据 TSI 法,为了运输安全的利益,ATSB 执行局长有权公开 CVR 资料。通常这将只涉及最终调查报告中适当叙述运输安全事项各种情况所必要的 CVR 资料,包括从 CVR 资料分析中形成的结论和安全建议。由于 CVR 资料的性质极端敏感,此类资料除了作为 ATSB 初期、中期事实或最终调查报告的一部分外而予以公布的情况极为罕见。

2.3 民航法 (CA Act) 的保护

2.3.1 在 CA 法第 II B 部分纳入了各项规定,以便确保 ATSB 没有进行事故或严重事故征候调查时,对 CVRs 适用上述的类似保护。尽管如此,对于可能将 CVR 资料用于对机组成员进行刑事诉讼的情况,CA 法确实做了不同的规定。当严重的犯罪行为是在驾驶员执勤之外发生时,如偷运毒品或恐怖主义,它就要在司法和运输安全利益之间有一个适当的平衡,在这些情况下允许使用 CVR 作为证据已被接受。CA 法的规定反映了这一原则。尽管如此,TSI 法和 CA 法之间总的来讲,就是对 CVRs 的保护方法解决了驾驶员对于 CVR 有可能被用于作为对驾驶员在其执勤期发生的行为进行刑事诉讼的证据这一主要担心。

3. 附件 13

3.1 澳大利亚认为，对于除了由不追究责任的附件 13 规定的调查员之外而获取 CVRs 的其他可能的适当情况，需要进行更多讨论和澄清。附件第 5.12 段规定了公开 CVRs 的标准，但是这种情况有必要考虑在附件 13 中提及与司法当局的合作。例如第 5.10 段规定“进行调查的国家须认识到调查负责人和司法部门进行协调的必要性。为使调查工作取得成功，须特别注意需要及时记录和分析证据，如对遇难者的检验和辨认以及对飞行记录仪记录的判读。”随后，注 2 规定“调查和司法部门对飞行记录仪及其记录的监护可能存在的矛盾，可通过司法部门的官员把记录带到判读的地方来解决，这样就保持了监护。”飞行记录仪的定义为“装在航空器内为辅助事故/事故征候调查用的任何型别的记录仪”并提到了附件 6 的有关规定。包括 CVRs 及其在第 5.12 段所规定之外的使用似乎都在第 5.10 段明确考虑到了。

4. 结论

4.1 澳大利亚坚定地坚持独立的、不追究责任的运输事故和事故征候调查原则，这样做的目的完全是为了未来运输安全的利益而就事发因素和建议的安全行动公布调查报告。持续获得 CVRs 中产生的敏感安全资料通常对于准确和完整的安全调查至关重要。为保护 CVRs 而建立的澳大利亚立法制度，是为了确保其得到保密，并且在其他场合对其进行的限制性使用将不会对驾驶员的权力或运输安全调查产生不利影响。

5. 拟议行动的财务影响

5.1 澳大利亚认为，拟议的审议可以由一个秘书处研究小组进行。国际民航组织协调这一小组的费用应能在方案 2.3 事故调查和预防项下开支。

6. 大会的行动

6.1 请大会：

- a) 注意澳大利亚在制定其新的运输安全调查立法时，对保护 CVRs 所采取的办法，以及本文件提出的各项问题；
- b) 要求理事会审议附件 13 第 5.12 段，澄清除了由不追究责任的调查人员之外，其他人员何时可以获取 CVR。