



## 大会第37次会议

### 技术委员会

议程项目27：某些事故和事故症候报告的保护

### 国际航空运输协会的意见

(由国际航空运输协会 (IATA) 提交<sup>1</sup>)

#### 执行摘要

有效的事故调查对于行业提高运行安全的目标仍然十分重要。使事故和事故症候调查者自由获取信息以及保护他们的报告是至关重要的。事故调查刑事化并不是提高航空安全的有效方式。

行动：请大会：

- a) 注意本工作文件中包含的信息；和
- b) 审核并通过A37-WP/66号文件中对27/1号决议和27/2号决议拟议的修改、附录A和附录B。

战略目标:	见A37-WP/66号文件
财务影响:	见A37-WP/66号文件
参考文件:	附件13 — 《飞机事故和事故症候调查》 A37-WP/66号文件和本文中提到的文件

## 1. 引言

1.1 IATA 认为飞机事故调查以及信息不受限制的流动一直是、而且今天也仍然是行业为提高运行安全的整体工作中不可分割的一部分。客观且不受阻碍的事故及事故症候报告是调查过程中的重要工具。

<sup>1</sup> 所有语文文本由国际航空运输协会提供。

## 2. 讨论

2.1 关于事故和事故症候调查的总体原则包含在《芝加哥公约》的附件 13 里。附件 13 明确指出，有效的调查和信息分享是预防未来事故的关键，但是，同样重要的是，附件 13 也指出了建立一个非惩罚性环境的必要性<sup>2</sup>。只有通过维护一个非惩罚性环境，才能确保用于协助确定事故和事故症候的信息可以实现自由流动。然而，如果一个事故或事故症候的调查过程中获得的安全信息被用作刑事调查和/或起诉的目的，这将阻碍充分、坦率和公开的沟通，而这种沟通对维护安全标准来说是至关重要的。

2.2 IATA 支持 ICAO 拟议的 27/1 号和 27/2 号决议，以取代 A36-8 号和 A36-9 号决议，因为 27/1 号和 27/2 号决议明确承认保护某些事故和事故症候报告并防止报告的不正当使用的重要性。

2.3 然而，这个问题还有一个更深入的方面需要国际航空业予以解决，即现在有一个不断增长的趋势，在飞机事故发生之后，几乎是自动启动刑事诉讼，并把用于调查目的和预防未来事故症候的信息用于针对运行人员和航空公司高管的诉讼中<sup>3</sup>。

2.4 对航空公司或其员工的有意行为或不法行为大力进行刑事调查和起诉并非不妥。但是，事故调查机制应该尊重自然公道，遵循正当流程。

2.5 面对不断增长的调查刑事化趋势，航空公司和他们的法律顾问认为航空公司在参与事故调查时提供的支持应该尽可能小一些是情有可原的。这样对于提高安全并没有帮助，反而导致行业相关方从一开始就采取防御的姿态。这一日益增长的趋势的风险在于，重要证人可能不会给予诉讼提供充分支持，或者只提供尽可能少的支持。缺乏合作将导致关于事故原因和如何避免未来事故的重要信息的缺失。

2.6 各成员国将会注意到欧盟最近在该领域的进展，即欧盟提出了一份对民航业的事故和事故症候调查和预防的拟议条例。这份条例朝着正确的方向迈出了一步，但是文本的最终草案显示该条例似乎没有解决几个关键问题：

2.6.1 **在事故调查初期的合法代表权。** 在一些司法管辖区，附件13的条款不能凌驾于关于在刑事诉讼中使用证人陈述的国内刑事法律和程序。在这些调查的初期，证人应该有适当的合法代表，而且在他们向调查者进行任何陈述之前都应该被告知这一权利。

2.6.2 **信息交流。** 向公众公布信息应该有所控制，否则，会对相关人员产生直接的有害影响。

2.7 为此，IATA 敬重提出，面对当前航空事故刑事化日益严重的情况，应该改进拟议的决议，将对各国诉讼当局提出的上述事项的进一步考虑包含在内。

---

<sup>2</sup> 附件13，段落3.1

<sup>3</sup> 见附录A

### 3. 结论

3.1 IATA 提请大会考虑以下对 27/1 号决议和 27/2 号决议的附加内容，见 A37-WP/66 号文件。

.....

任何航空事故调查中的最高原则是确定事故原因以预防未来事故，而非对行业中的利益相关方进行刑事调查，将这一点纳入考虑范围。

认可将航空事故调查刑事化并不是提高航空安全的有效威慑或方法；

敦促各国确保没有自动启动诉讼的规定，并通过国家立法强调这一概念；

敦促各国确保其调查当局遵循附件13的段落5.12、以及附件E中的条款，从而维护安全调查流程、报告和安全数据采集及处理系统不会被过早地、不恰当地发布而直接用于刑事诉讼。

.....

—完—