



大会第 36 届会议  
技术委员会

议程项目 28: 保护特定事故和事件记录系统和安全数据收集和处理系统, 提高航空安全性

“JUST CULTURE” (合适文化) 和空难事故报告

(由 CANSO<sup>2</sup> 提交)

执行摘要

空难事故报告对提高航空安全性至关重要。但据判断, 目前的事故报告和数据共享远远不够。空难事故信息用作司法诉讼的证据, 被认为是有益于报告和分析航空安全事故的“Just Culture”(合适文化) 的应用受到限制的促进因素。

为响应决议 A35-17, 国际民用航空组织 (ICAO) 已经为安全数据的保护制定了法律指南 (该指南见于附件 13 的新附录 E 中)。目前需要采取适当的后续行动, 以确保全国性法律法规提出适当的保护安全信息免遭非法使用的方法。

行动: 请大会:

- a) 重视有益于报告空难事故的“Just Culture”(合适文化) 的重要性
- b) 考虑将来由 ICAO 对空难事故报告遇到的障碍进行定期调查。
- c) 基于这些调查, 考虑由 ICAO 采用讲座和/或研讨会 (如果不是法律会议) 的形式促进与国家立法和司法机构积极对话, 以更深刻地理解航空安全管理和有益于报告空难事故的“Just Culture”(合适文化) 的重要性。

战略目标:	本工作文件涉及战略目标 A 和 F, 旨在促进空中交通管理中的安全管理。
财务影响:	不适用
参考文件:	Annex 13, <i>Aircraft Accident and Incident Investigation</i> Doc 9848, <i>Assembly Resolutions in Force (2004 年 10 月 8 日)</i>

<sup>1</sup> 阿拉伯文、中文、法文、西班牙文和俄文文本由民用航空航行服务组织提供。

<sup>2</sup> CANSO 是 ATM 的全球喉舌。在 2006 年, CANSO 成员 ANSP 的服务覆盖全球领空的 61%, 控制全球交通的 84%, 共计处理 4400 万次航班。正式成员包括: Aena - 西班牙 | AEROTHAI - 泰国 | 印度机场管理局 | 澳洲航空服务公司 | 新西兰航空 | 捷克空中航行服务局 | ATNS - 南非 | ATSA - 保加利亚 | Austro Control - 奥地利 | Avinor - 挪威 | AZANS - 阿塞拜疆 | Belgocontrol - 比利时 | 乌干达民航局 | DFS - 德国 | DHMI - 土耳其 | DSNA - 法国 | EANS - 爱沙尼亚 | ENAV SpA - 意大利 | 联邦航空局 - 美国 | 匈牙利空中指挥中心 | 爱尔兰航空管理局 | Kazaeronavigatsia - 哈萨克斯坦 | LFV - 瑞典 | LGS - 拉脱维亚 | 斯洛伐克 LPS | LVNL - 荷兰 | MATS - 马耳他 | MoldATSA - 摩尔多瓦 | NAMA | NANSO - 埃及 | NATS - 英国 | 加拿大航空公司 | 葡萄牙航空公司 | Naviair - 丹麦 | OACA - 突尼斯 | Oro Navigacija - 立陶宛 | PANSA - 波兰 | ROMATSA - 罗马尼亚 | Sakaeronavigatsia Ltd - 格鲁吉亚 | Serco | skyguide - 瑞士 | Slovenia Control | SMATSA - 塞尔维亚 | UKSATSE - 乌克兰

## 1. 引言

1.1 人们认同：从空难事故中吸取教训是提高航空安全的关键。所获经验教训是旨在改善运营程序、员工培训、系统设计和其他航空安全关键要素的活动所依赖的基础。因此，空难事故的报告极其重要。

1.2 但据判断，目前的事故报告和数据共享远远不够，有益于报告和分析航空安全事故的“Just Culture”（合适文化）的应用受到限制是一个促进因素。在“Just Culture”（合适文化）中，“第一线员工不会因与其经验和培训相称的行动、疏忽或决定而受到惩罚，但粗心大意、恶意违规和破坏行为不可容忍。”

1.3 法律障碍已被认定是妨碍接纳“Just Culture”（合适文化）的主要因素。近年来，空难事故信息已被用于惩戒和执行目的，并被采纳为司法诉讼的证据，其中已有对涉嫌空难事故人员提出刑事诉讼的先例。这一趋势对 ATM 行业是一大忧虑，因为它会影响航空安全的改善。

## 2. 讨论

2.1 保护安全数据免遭非法使用已经成为一个备受争议的问题，大家一致认为，保护安全信息的需要和司法实施的责任之间必须达到平衡。

2.2 ICAO 附件 13，飞行故事和事件调查，认定安全调查收集到的信息不应用于除飞行事故或事件调查以外的目的，除非相关司法实施机构认为这些信息的披露比这一行动对未来任何调查带来的不利影响更为重要。此附件还表明，自愿空难报告系统是非惩罚性的，信息来源将受到保护。

2.3 然而，许多国家的全国性法律和法规为当前可用的安全信息提供了足够的保护。因此，决议 A35-17 指导 ICAO “拟制适当的法律指南，协助各国制定全国性法律和法规，保护从相关安全信息收集和处理系统收集到的信息，同时不影响正常的国家司法实施。” 它进一步敦促各国“审查自己现有的法规并在必要时进行调整，或尽可能地基于 ICAO 拟制的法律指南制定适当的法律和法规，保护从相关安全信息收集和处理系统收集到的信息。”

2.4 此法律指南资料已由 ICAO 以附件 13 的新附录 E 的形式提交，此资料在其一般原则内主张：“保护安全信息免遭非法使用的唯一目的是确保信息的持续可用性，以采取适当、及时的预防性措施和改善航空安全性。” 它进一步陈述，“保护安全信息的法律和法规应防止信息受到非法使用”，“按特定条件为相关安全信息提供保护是国家的安全责任之一。”

## 3. 未来的工作

3.1 如今，在实施指南资料时要求采取适当的后续行动，以确保全国性法律和法规提出适当的保护安全信息免遭非法使用的方法。

3.2 必须对空难事故的障碍进行定期调查，应当请求各国审查现有立法并确保遵守附件 13 中的指南材料。

3.3 空难事故报告中的障碍调查结果可能推动 ICAO 未来进一步实施的工作。这可包括“Just Culture”（合适文化）和空难事故报告相关的法律会议、地区法律讲座和/或研讨会、促进与国家立法和司法机构积极对话的活动，以更加深刻地理解航空安全管理和有益于报告和分析航空安全事故的“Just Culture”（合适文化）的重要性。

—完—