Luftfartstilsynet

Just Culture
Erwin Langejan
Gardermoen, 12.11.2026

Generelt om 'Just Culture' og forordning (EU) 376/2014:

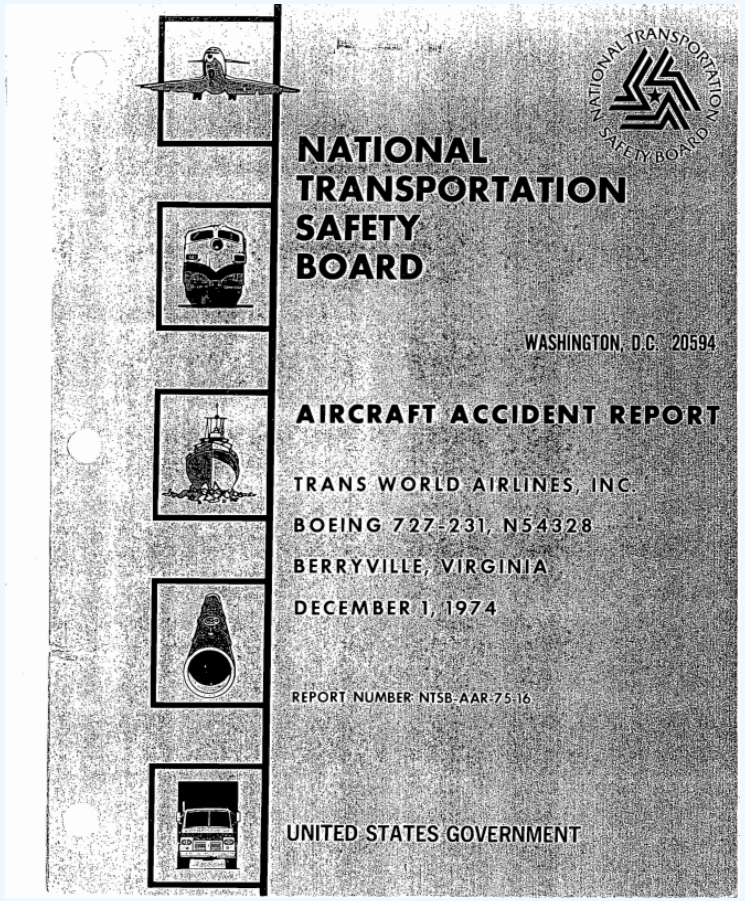
- Bakgrunn for 'just culture'
- Forordning (EU)376/2014 –

  'Rapporteringsforordningen'

- Utfordringer og muligheter

Luftfartstilsynet

TWA514, 01.12.1974



Konsekvens av TWA514 for JC:

Etablering av **ASRS** – Aviation Safety Reporting System.

Et frivillig og konfidensielt, 'non – punitive' rapporteringssystem administrert av NASA, på vegne av FAA.

Ulykker som hadde stor betydning for JC i Europa :

- Linate-ulykken (Milano, Italia), 08.10.2001, 118 omkomne.
- Überlingen-ulykken (Tyskland), 01.07.2002, 71 omkomne

Betydningen av Linate-ulykken for JC:

- Synliggjorde behovet for å forstå hvordan systemsvakheter bidrar til menneskelige feil
- Den viste hvordan sikkerhetsundersøkelser og strafferettslige prosesser kan foregå parallelt.

Luftfartstilsynet

Betydningen av Überlingen-ulykken for JC:

Synliggjorde behovet for en bedre forståelse, og samarbeid,

mellom luftfartens sikkerhetsmiljøer og rettsvesenet.

Luftfartstilsynet

Linate (2001) og Überlingen (2002) – Begge ulykkene synliggjorde motsetningen mellom to tilnærminger til flysikkerhet:

- **Sikkerhetsfaglig tilnærming:** Hvordan kan vi forstå hvordan systemsvakheter oppstår (individuelt, organisatorisk, mfl.)
- **Strafferettslig tilnærming:** Hvem kan holdes personlig ansvarlig når en feil bidrar til en katastrofe?

Linate (2001) og Überlingen (2002) – starten på Eurocontrols systematiske arbeid med JC:

- Etter ulykkene ved Milano Linate og Überlingen etablerte Eurocontrol Action Group for ATM Safety (AGAS) i 2003
- Arbeidet med AGAS bidro til en europeisk tilnærming av JC og førte senere til etableringen av Eurocontrols *Just Culture Task Force*

Historisk utvikling av JC:

År:	Milepæl:
1974	TWA 514 - Viser behov for deling av sikkerhetsinformasjon
1976	NASA og FAA etablerer ASRS
1986 - 1991	Begrepet 'safety culture' introduseres av IAEA (International Atomic Energy Agency) etter Tsjernobyl-ulykken – INSAG 1 – rapporten. I 1991 publiserte IAEA en eksplisitt definisjon av 'sikkerhetskultur'
1997	James Reason beskriver JC som en sentral del av en sikkerhetskultur
2004	Global Aviation Information Network (GAIN) publiserer *A Roadmap to a Just Culture.* Samarbeid mellom USA og Europa luftfartsmiljøer som gjorde JC-konseptet operasjonelt.
2014	EU vedtar forordning (EU) 376/2014, inklusiv en eksplisitt definisjon av JC
Etter 2014	Integrering av ubemannet luftfart, autonome systemer, AI, osv.

Rapporteringsforordningen (RF) – 1:

L 122/18 EN Official Journal of the European Union 24.4.2014

REGULATION (EU) No 376/2014 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL

of 3 April 2014

on the reporting, analysis and follow-up of occurrences in civil aviation, amending Regulation (EU) No 996/2010 of the European Parliament and of the Council and repealing Directive 2003/42/EC of the European Parliament and of the Council and Commission Regulations (EC) No 1321/2007 and (EC) No 1330/2007

(Text with EEA relevance)

Luftfartstilsynet

Rapporteringsforordningen (RF) – 2:

(12) 'just culture' means a culture in which front-line operators or other persons are not punished for actions, omissions or decisions taken by them that are commensurate with their experience and training, but in which gross negligence, wilful violations and destructive acts are not tolerated;

Luftfartstilsynet

To dimensjoner av ‘just culture’ i RF:

- **Opprinnelig:** Eurocontrol arbeidet med definisjonen for ‘jc’ som et sikkerhets- og organisasjonskulturelt prinsipp f.o.m. ca. 2005
- **Den juridiske kodifiseringen:** Definisjonen får rettslig forankring gjennom forordning (EU) 691/2010, og senere 376/2014
- **Konsekvens:** ‘JC’ i RF har to dimensjoner: En organisatorisk- og en strafferettslig dimensjon. De trenger ikke alltid å være synkronisert

Organisatorisk JC:

- Beskyttelse mot uberettigede reaksjoner fra arbeidsgiver
- Intern rapportering og læring
- Rettferdig håndtering av ‘menneskelig feil’

Rettslig JC (RF):

- Forholdet mellom sikkerhetsrapportering og strafferettslig etterforsking
- Beskyttelse av rapportører og sikkerhetsinformasjon
- Avveining mellom samfunnets behov for rettshåndhevelse og flysikkerhet



Kilde: Mostphotos.com

Luftfartstilsynet

JC og (u)bemannet luftfart:

JC er en forutsetning for at organisasjoner skal kunne lære av tilfeller, håndtere menneskelige og organisatoriske feil og opprettholde sikkerheten i **stadig mer komplekse omgivelser.**

Luftfartstilsynet

Rettslige utgangspunktet for JC:

- RF Artikkel 2 nr. 12 Definerer JC
- RF Artikkel 15 Regulerer fortrolighet og riktig bruk av sikkerhetsinformasjon
- RF Artikkel 16 regulerer beskyttelsen av rapportører og personer omtalt i rapporter, samt interne JC-regler

Praktiske forventninger til organisatorisk JC:

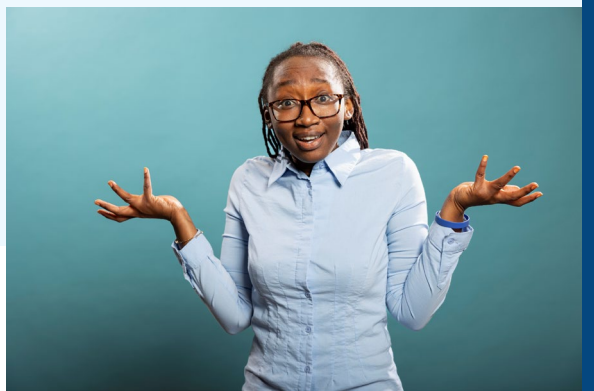
- **Ledelsesforankring:** Rapportering verdsettes, også når egne svakheter blir synlige
- **Rettferdig behandling:** Beskrive hvordan tilfeller vurderes, hvem som deltar, og hvordan muliuge interessekonflikter håndteres
- **Læring og oppfølging:** Tilbakemelding til rapportør
- **Erfaringsdeling:** Dele anonymiserte sikkerhetserfaringer der det er forsvarlig og tillatt.

Utfordringer for JC:

- Luftfartstilsynets flysikkerhetsresultater fra 2025 opplyser at de fleste rapporter om droneoperasjoner kommer fra tredjepart, ikke fra operatørene selv.
- Dette betyr ikke at organisasjonene bevisst unnlater å rapportere. Mulige begrensinger for rapportering: Rapporteringsterskler, manglede kjennskap til plikter osv.
- Samfunnsbehov for straffeforfølgelse som styrkes gjennom sosiale media

Morgendagens JC:

- Mennesket har i stadig mindre grad kontroll; Forholdet mellom menneskelige vurderinger og beslutninger blir stadig mer komplisert som en følge av autonome systemer, KI og stadig tettere digital integrasjon
- Hvem skal holdes ansvarlig når en drone tar autonome beslutninger: Pilot, operatør, programvareutvikler, systemleverandør, andre???



Luftfartstilsynet

Paradigmeskifte:

- Tradisjonell tilnærming til JC: Hvordan håndterer organisasjonen 'menneskelige feil'?
- Fremtidens (drone)operasjoner: Har organisasjonen etablert forsvarlige rammebetingelser for menneskets samhandling med automatiserte og autonome systemer?

JC handler om:

…Å forstå hvordan (operative) feil oppstår

…Å ta ansvar

…Å bruke erfaringene fra hendelser til å forebygge ulykker

…Rettferdig behandling av involverte – Anerkjenne bias,

unngå normativt språkbruk, 'local rationality' m.fl.

Muligheter JC:

- Økt gjensidig tillitt
- Erfaringsdeling
- Læring fremfor skyldplassering
- Økt legitimitet for straffeforfølgelse av kriminell adferd
- Økt sikkerhetsytelse – Forebyggende effkt

Takk for oppmerksomheten

Luftfartstilsynet