



الجمعية العمومية - الدورة السادسة والثلاثون اللجنة الفنية

البند ٢٨: حماية بعض سجلات الحوادث والوقائع ونظم جمع ومعالجة بيانات السلامة الجوية من أجل تحسين السلامة الجوية

تعزيز المبادئ الأساسية بخصوص سرية معلومات السلامة الجوية وطابعها غير الجزائي

(مقدمة من استراليا)

الملخص التنفيذي

يعتمد التحقيق في مجال السلامة الجوية على التدفق الحر للمعلومات من صناعة الطيران التي يخدمها. ويستند تدفق المعلومات الحر هذا على الثقة — الثقة بأن المعلومات التي يتم إفشاؤها لن تستخدم بصورة غير سليمة لأغراض جزائية، والثقة بمنح المعلومات السرية المطلوبة، والثقة بأن المعلومات ستستخدم لغرض تحسين سلامة الطيران. وتستند الثقة على عدة أمور من بينها المشاورة الصناعية التي تؤدي إلى اتخاذ الإجراءات التشريعية المناسبة لحماية معلومات السلامة الجوية، مع استثناءات محددة بوضوح. وتكمن تلك المتطلبات وراء الوظائف التشغيلية للتحقيق في مجال السلامة الجوية المفصلة في الملحق الثالث عشر — تحقيق حوادث ووقائع الطائرات.

إن مهمة مواصلة تخفيض معدل حوادث الطيران خلال فترة أخرى من التوسع السريع المتوقع تمثل تحدياً فريداً لصناعة الطيران. وكانت مواصلة تطوير التحقيق في مجال السلامة الجوية ونظم معلومات السلامة الجوية، فضلاً عن تقاسم المعلومات عالمياً، أداة شددت عليها الأيكاو وخريطة الطريق للسلامة الجوية العالمية بوصفها عاملاً أساسياً قادراً على المساهمة في خفض معدل الحوادث. وتعد التعديلات التي أدخلت أخيراً على الملحق الثالث عشر وإدراج المرفق (هـ)، خطوات إيجابية نحو تحقيق تناسق عالمي في القوانين الوطنية، إلى الحد الممكن عملياً، لحماية معلومات السلامة الجوية. وتحت أستراليا الأيكاو على مواصلة أعمالها على تطوير الملحق الثالث عشر لما فيه مصلحة تحقيق الوضوح والتوازن الصحيح. وهناك حاجة إلى الاضطلاع باستفسارات متواصلة لتحديد فعالية هدف تنسيق إجراءات حماية معلومات السلامة.

الإجراء: يرجى من الجمعية العمومية تعديل قرار الجمعية العمومية ٣١-١٠ واتخاذ الإجراء الوارد في الفقرة ٦ أدناه.

الأهداف الإستراتيجية:	ورقة العمل هذه مرتبطة بالهدفين الاستراتيجيين A و F لدعم تعزيز سلامة الطيران المدني العالمية وتعزيز القانون الذي يحكم الطيران المدني الدولي.
الأثار المالية:	لا شيء. تعتبر أستراليا أن الإجراء المقترح يمكن تحمله في إطار الميزانية الحالية للإدارة القانونية.
المراجع:	Doc 7300, Convention on International Civil Aviation Annex 13 — Aircraft Accident and Incident Investigation Doc 9848, Assembly Resolutions in Force (as of 8 October 2004) A35-WP/91 Protection of Cockpit Voice Recordings (28 June 2004) Global Aviation Safety Roadmap, Parts 1 and 2 (www.icao.int/fsix)

١- المقدمة

١-١ يستند النظام الناجح للإبلاغ والتحقيق في مجال السلامة الجوية على أساس راسخ من الثقة بين سلطة التحقيق في الحوادث وصناعة الطيران التي تخدمها. وتحتاج الثقة إلى تدفق حر لمعلومات السلامة الجوية، نظراً لكون تلك المعلومات الأساس الذي تتقدم بموجبه السلامة الجوية. وتعتمد الثقة، بين أمور عدة، على إجراءات الحماية التشريعية المناسبة لمعلومات السلامة الجوية بخصوص السرية ومنع الاستخدام الجزائي لها. ويجب التحديد الواضح لأي استثناءات بشأن إجراءات الحماية وتنفيذها بطريقة تحقق توازناً مناسباً بين الحاجة إلى إفشاء معلومات السلامة الجوية والحاجة إلى حمايتها وهو ما يدعم نظام الإبلاغ والتحقيق في مجال السلامة الجوية.

٢-١ وتحدد القاعدة ٣-١ من الملحق الثالث عشر مبدأ ينص على أن التحقيق في مجال السلامة الجوية بشأن حادثة أو واقعة هو غير جزائي. وتقتضي القاعدة ٥-١٢ حماية سجلات معينة لتحقيق في حادث من الإفشاء. وتوفر الإضافة (هـ) التي اعتمدت في نوفمبر ٢٠٠٦، الإرشادات لحماية معلومات السلامة الجوية من سوء الاستخدام. وتقر كل من القاعدة ٣-١ والقاعدة ٥-١٢، فضلاً عن الإضافة (هـ) بأن الغالبية العظمى من حوادث ووقائع الطائرات هي نتيجة لخطأ بشري حيث لا توجد نية للأذى وأن إجراءات حماية المعلومات المستخلصة من التقارير والتحقيقات في تلك الحوادث أمر مناسب. وتؤيد استراليا بقوة هذا المبدأ ولكنها قلقة أيضاً بشأن ضمان أن إجراءات الحماية تلك لن يترتب عليها إعاقة تحقيق تقدم في مجال السلامة الجوية بصورة غير مقصودة. ولا بد أن تكون إجراءات الحماية واضحة وقابلة للتنفيذ. وتهدف هذه الورقة إلى إيضاح الحاجة إلى حماية المعلومات الحساسة للسلامة الجوية وترى أنه قد يكون من الضروري القيام بمزيد من الأعمال لضمان إمكانية تنفيذها.

٢- معلومات عامة

١-٢ أعلنت استراليا الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية بإجراءات الحماية القوية التي منحت لأجهزة التسجيل الصوتية في مقصورة قيادة الطائرة في إطار قانون التحقيق في سلامة النقل لسنة ٢٠٠٣ (قانون التحقيق) وقانون الطيران المدني لسنة ١٩٨٨ (انظر ورقة العمل A35-WP/91). ويمنح قانون التحقيق السلطة للمدير التنفيذي وموظفي المكتب الاسترالي لسلامة النقل (ATSB). ويمنح قانون التحقيق السلطة للتحقيق في حوادث ووقائع السلامة الجوية، كما يشترط الإبلاغ الإلزامي بالحوادث ومجموعة محددة مسبقاً للوقائع الخطرة وغيرها. ووفقاً لمبادئ عدم توجيه اللوم وسرية المعلومات التي يشترطها الملحق الثالث عشر، فإن قانون التحقيق يوفر حماية شاملة لمجموعة متنوعة من معلومات السلامة الجوية تتجاوز الفئات المدرجة في القاعدة ٥-١٢. وتقسم المعلومات إلى فئتين:

(أ) التسجيلات على متن الطائرة: المعلومات المأخوذة من التسجيلات بالصورة و/أو بالصوت في مقصورة القيادة. ولا يمكن استعمال تلك المعلومات لأغراض تأديبية ضد موظف أو كدليل في إجراءات جنائية ضد أحد أعضاء الطاقم. كما يمنع استخدام التسجيلات على متن الطائرة في الإجراءات المدنية، باستثناء استخدامها وفقاً لمعيار الاستثناء الوارد وصفه في القاعدة ٥-١٢، مع حماية إضافية تنص على أنه يجب أولاً أن يصرح المدير العام للمكتب الاسترالي لسلامة النقل بإفشاء معلومات التسجيلات على متن الطائرة أولاً.

(ب) المعلومات المقيدة: وهي بصورة رئيسية جميع الأنواع الأخرى من المعلومات غير العامة التي تجمع أثناء سير تحقيق في مجال السلامة الجوية. ولا يمكن للمكتب الاسترالي لسلامة النقل إفشاء تلك المعلومات إلا لتيسير سلامة النقل، وأن تخضع لمعايير إفشاء صارمة فيما يتعلق بإفشاء معلومات الموظفين ذات الصلة. كما يمكن للمحكمة، في إجراءات مدنية، طلب إفشاء معلومات مقيدة، شريطة أن تخضع لمعايير الاستثناء الواردة في القاعدة ٥-١٢ وموافقة المدير التنفيذي.

وفضلا عن ذلك يشمل قانون التحقيق في سلامة النقل سلطات قسرية لجمع المعلومات. ويطلب من الأشخاص الذين يجيبون على أسئلة أو يوفرون معلومات عند الخضوع لحق الجمع القسري للمعلومات أن يتخلوا عن حقوقهم في عدم تجريم أنفسهم. ولكن، بدلا من ذلك، فإن الدليل، وأي شيء يشتق منه محمي من الاستعمال في إجراءات قضائية مدنية أو جنائية.

٢-٢ وقد نفذت أستراليا، منذ الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية، خطة إبلاغ جديدة طوعية وسرية (REPCON) لإتمام النظام الواسع للإبلاغ الإلزامي الوارد في قانون التحقيق في سلامة النقل واللوائح التنظيمية المرتبطة به. وقد أعد تشريع REPCON بموجب مشاوررة شاملة مع صناعة الطيران الأسترالية. وتعد المشورة والدعم المقدمين من الصناعة عملية ضرورية لازمة لتحقيق التوازن الصحيح بين السرية والاستثناءات بشأنها التي تعد محور خطة الإبلاغ الطوعي. ونشأت بموجب عملية المشاورة ثقافة ثقة بخطة REPCON، وهي ثقة لا يمكن للنظام أن يكون فعالا بدونها. وتتطلب خطة REPCON السرية بالنسبة للشخص الذي يقوم بالإبلاغ (المبلغ) والشخص الذي يحال إليه التقرير. وتعتبر سرية (المبلغ) عنصرا أساسيا في الخطة، ضروريا لتشجيع الصناعة على المشاركة دون خوف من الانتقام. وأما السرية بالنسبة للشخص المشار إليه في تقرير فتضمن أن الخطة تهدف إلى توفير المعلومات للصناعة لمعالجة موضوع السلامة الجوية ولا تهدف إلى اضطهاد فرد. وتحدد الاستثناءات لتلك الإجراءات الوقائية بوضوح ولا تتوفر إلا عند الضرورة. فمثلا، لا ينطبق نظام السرية على مسائل تطوي على تهديد جدي أو موشك لصحة شخص ما أو حياته، أو عندما تنطوي القضية المبلغ عنها على جريمة خطيرة. ويرد في المرفق (أ) وصف تفصيلي لعملية خطة REPCON.

٣-٢ إذا كان الأمر ينطوي على تعمد، أو خرق أمني، أو خرق لقواعد السلامة، فإن قانون التحقيق في سلامة النقل وخطة REPCON لا يمنعان سلطة أخرى من إجراء تحقيق مواز للتأكد من الجهة الملامة أو الجهة المخطئة. وتهدف نظم التحقيق الموازية إلى ضمان عدم انتهاك السرية والتحقيق دون توجيه لوم، وهما أساس نظام التحقيق المفتوح في مجال السلامة الجوية. ويكون هذا الأمر مهما بصورة خاصة إذا ظهر دليل قد يؤدي إلى مساءلة جنائية. وتوجد ترتيبات، إذا كان هناك ما يبرر إجراء تحقيق مواز، لضمان عدم منع التحقيق الجنائي أو التنظيمي من الوصول إلى الدليل. وقد وجدت أستراليا أن وضع مذكرات تفاهم بين الإدارة الأسترالية لسلامة النقل والوكالات الأخرى وسائل مفيدة لتحقيق هذه النتيجة. وتوجد ترتيبات يمكن للوكالات الأخرى بموجبها أن تجد بصورة مستقلة مصدرا لأدلتها.

٤-٢ كما أدخلت أستراليا تشريعا جديدا أثر على طرق عمل النظام لحماية المعلومات السرية المكتسبة أثناء تحقيق في سلامة النقل، وهذا التشريع هو قانون مفتش أمن النقل لسنة ٢٠٠٦ (قانون المفتش). ويتيح قانون المفتش إجراء تحقيقات في مجال أمن النقل تنسم بالاستقلالية وعدم توجيه اللوم بطريقة مشابهة للطريقة التي جرى بها تحقيق السلامة الجوية في إطار قانون التحقيق. ويشمل قانون المفتش إجراءات حماية للمعلومات السرية مكافئة للإجراءات التي يشملها قانون التحقيق. وحيث أن لعملية التحقيق الأمني هدف مشابه لهدف التحقيق في السلامة الجوية، وكما أن له عمليات مكافئة، فإن قانون المفتش يشمل أحكاما تتيح للإدارة الأسترالية لسلامة النقل بإفشاء المعلومات السرية لمفتشي أمن النقل (المفتش). غير أن الإدارة الأسترالية لسلامة النقل ليست ملزمة بالامتثال لطلب من المفتش بإفشاء أي معلومات سرية. وفضلا عن ذلك، فإن الإدارة الأسترالية لسلامة النقل يجب أن تقتنع بأن أي تأثير سيئ للإفشاء على عمليات التحقيق الحالية والمقبلة له ما يوازنه من مصلحة الجمهور الذي يتحقق بإفشاء المعلومات للمفتش. وترد في المرفق (ب) تفاصيل التفاعل بين نظامي تحقيق الأمن وتحقيق السلامة الجوية.

٥-٢ يقوم كل الهيكل المبين أعلاه على مبدأ عدم توجيه اللوم والسرية، مع استثناءات عادلة وواضحة. ويجب أن يكون هناك فهم ووعي لحقيقة أن تهديد هذين المبدأين بالخطر قد يعني انقفا خطيرا في كفاءة النظام وفي تحقيق تقدم في مجال السلامة الجوية.

٣- أهمية امتثال جميع الدول للملحق الثالث عشر

١-٣ إن إفشاء المعلومات السرية لأغراض مناقضة للأغراض التي يسمح بها الملحق الثالث عشر أضر خطير على نظام التحقيق في السلامة الجوية. وقد تبينت بجلاء على الساحة الدولية عواقب التدخل القضائي والجنائي غير الصحيح في التحقيقات في مجال السلامة الجوية، ويدل عليها انسحاب المشاركين في التحقيق في الحوادث وامتناعهم عن التعاون فضلا عن تعطيل أجهزة التسجيل المهمة في مقصورة القيادة (حسب أعضاء طاقم الطائرة). ويتم تقاسم معلومات السلامة الجوية مع بلدان أخرى بموجب وعد من الدولة المتلقية باحترام مبادئ السرية والإجراءات غير الجزائية، بالصورة المنصوص عليها في الملحق الثالث عشر. وما لم يكن الأمر كذلك، فإن إفشاء المعلومات السرية أو استعمالها لأغراض تتناقض مع مبادئ السرية والإجراءات غير الجزائية، يهدد ذلك بقطع دعم صناعة الطيران لنظام التحقيق في دولة المنشأ. وتكون النتيجة انخفاض في كفاءة نظام التحقيق في السلامة الجوية للبلد الذي وفر المعلومات.

٢-٣ وسوف تواصل أستراليا تقاسم المعلومات التي تجمعها أثناء عمليات التحقيق التي تجريها في مجال السلامة الجوية مع الدول الأخرى بالصورة التي يقتضيها الملحق الثالث عشر. غير أن أستراليا تقترح أن تتم موازنة شرط التعاون في إطار الملحق الثالث عشر مع الأثر السلبي الذي يمكن أن يترتب على تبادل المعلومات بشأن التحقيق من قبل الدولة التي تبادل المعلومات، إذا كانت الدولة الأخرى لا تمتلك لقواعد حماية المعلومات الواردة في الملحق الثالث عشر. وتشدّد خريطة الطريق للسلامة الجوية العالمية على أنه يجب على الأيكاو مواصلة بذل جهودها الهادفة إلى جعل جميع الدول تشارك في مبادئ الإجراءات غير الجزائية والسرية المنصوص عليهما في القاعدتين ١-٣ و ١٢-٥. إلا أنه مع الإعراب عن هذه النقطة، فإن أستراليا تقترح وجود حاجة إلى استعراض تفاصيل القاعدة ١٢-٥ مع احتمال تعديلها، كما هو مبين أدناه، بحيث تصبح تلك القاعدة عملية وقابلة للتنفيذ لأغراض تعزيز السلامة الجوية.

٤- استعراض وتعديل الملحق الثالث عشر

١-٤ لاحظت أستراليا أن الإضافة (هـ) تشتمل على تناقضات مع القاعدة ١٢-٥. وتقترح الفقرتان (أ) و(ب) من القسم ٤ من الإضافة (هـ) استثناءات لشرط الحفاظ على سرية معلومات السلامة الجوية. وتؤيد أستراليا إدراج تلك الاستثناءات، ولكنها تلاحظ أنها لا تخضع للمعايير، بالصورة المعرب عنها في القاعدة ١٢-٥، والتي تشترط صدور قرار من السلطة المختصة بإدارة العدل قبل إفشاء المعلومات. وتتناقض الفقرتان (أ) و(ب) من القسم ٤ من الإضافة (هـ) مع القاعدة ١٢-٥ من الملحق الثالث. ويحتاج ذلك إلى استعراض لتحديد أيهما يحتاج إلى تعديل القاعدة ١٢-٥ أم الإرشادات.

٢-٤ مع مراعاة الملاحظة الواردة آنفاً، حول تطبيق الشرط الوارد في القاعدة ١٢-٥ بأن تقرر السلطة المختصة بإدارة العدل بشأن إفشاء المعلومات، فإن أستراليا تقترح وجود حاجة إلى استثناءات لهذا الشرط. ومثال على ذلك حالات الطوارئ، حيثما يكون إفشاء المعلومات ضروريا لغرض منع خطر جدي أو وشيك على حياة شخص أو صحته. ومثال آخر هو عندما يكون الإفشاء ضرورة لمنع ارتكاب هجوم إجرامي خطير. ونظرا للقيود الزمنية في تلك الظروف، فقد لا يكون مناسباً لووكالة التحقيق في الحادث أن تتصل أولاً مع "السلطة المختصة بإدارة العدل" بغرض الحصول على إقرار من السلطة بإفشاء المعلومات. وتقترح أستراليا تنقيح القاعدة ١٢-٥ لتأخذ في الاعتبار هذه الأنواع من الاستثناءات.

٣-٤ كما ينبغي أن يستعرض الملحق الثالث عشر لتحديد ما إذا كان ينبغي أن تسمح القاعدة ١٢-٥ بتبادل المعلومات بين وكالتين ضمن دولة واحدة، تحترم كل منهما مبادئ عدم توجيه اللوم والسرية وحماية المعلومات بالأساليب التي يقتضيها الملحق الثالث عشر. ومثال على ذلك حالة أستراليا مع إنشاء وظيفة مفتش أمن النقل في إطار قانون المفتش. وينبغي تعديل الملحق الثالث عشر ليبين أنه في تلك الحالات ليس من الضروري الحصول على قرار من السلطة المختصة بإدارة العدل.

٤-٤ تشدد أستراليا أيضا على تقديمات سابقة إلى الجمعية العمومية (انظر ورقة العمل A35-WP/91 القسم ٣) تفيد بأن تطبيق القاعدتين ١٢-٥ و ١٠-٥ من الملحق الثالث عشر، التي تشمل حماية معلومات السلامة، بحاجة إلى توضيح. ولا بد من النظر في تجانس هاتين الفقرتين، ولا سيما الغرض من الفقرة ١٠-٥ وتطبيقها ضمن إطار الملحق الثالث عشر.

٥-٤ فضلا عن ذلك، تقترح أستراليا ضرورة استعراض الملحق الثالث عشر لتحديد مدى الحاجة إلى تعديل القيود في القاعدة ١٢-٥ لمعالجة إفشاء المعلومات في ظروف أخرى. ويمكن للمجلس أن ينظر في الكيفية التي تشمل بها القاعدة ١٢-٥ إفشاء إجراء إداري. والإجراء الإداري هو عندما يكون الإفشاء لغرض تغيير أو تعليق أو إلغاء تفويض في مجال الطيران المدني عندما يكون هناك خطر حقيقي أو مشتبّه على السلامة الجوية. فإلى أي مدى يعتبر إفشاء تلك الأغراض غير مناسب في إطار القاعدة ١٢-٥؟ وسؤال آخر هو: هل ينبغي منح جميع فئات المعلومات مستوى الحماية ذاته في جميع الظروف؟ وهل ينبغي منح تصريح من طرف ثالث منقرج غير معني مستوى الحماية ذاته الذي يمنح لتصريح عضو في طاقم الطيران؟

٦-٤ وتقترح أستراليا ضرورة أن يولي المجلس مزيدا من النظر للمواضيع المطروحة. ذلك أن وضع خطوط إرشادية في الإضافة (هـ) لا يكمل العمل بشأن حماية معلومات السلامة الجوية الحساسة من نظم جمع بيانات السلامة الجوية. وستكون أستراليا على استعداد لتوفير مزيد من المدخلات في اجتماع شعبة التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها (AIG) بشأن الملحق الثالث عشر في شهر أكتوبر ٢٠٠٨. فضلا عن ذلك، فإن مشروع قرار الجمعية العمومية في المرفق (ب) بورقة عمل المجلس A36-WP/10 يشمل بندا يكلف المجلس بأن يقدم إلى الدورة المقبلة العادية للجمعية العمومية تقريرا عن مدى تنفيذ الدول للإرشادات. وينبغي لذلك التقرير أن يسعى أيضا إلى معالجة المخاوف التي أثّرت آنفا، لما فيه مصلحة تقييم فعالية الإرشادات ونظام حماية معلومات السلامة الجوية الحساسة ككل. ويتوافق الاضطلاع بهذه المهمة مع خريطة الطريق للسلامة الجوية العالمية لضمان وجود برامج منسقة تنشئ بكفاءة بيئة إبلاغ مفتوحة وثقافة عادلة للجمع المنهجي لمعلومات السلامة الجوية وتحليلها ونشرها.

٥- الاستنتاج

١-٥ تمثل مهمة مواصلة تخفيض معدل حوادث الطيران أثناء الفترة المقبلة من التوسع السريع المتوقع تحديا فريدا لصناعة الطيران. وأبرزت الايكاو وخريطة الطريق للسلامة الجوية العالمية أداة بوصفها مساهما رئيسيا محتملا في تحقيق تخفيض في معدل الحوادث وهي مواصلة تطوير التحقيق في السلامة الجوية ونظم معلومات السلامة الجوية، فضلا عن التقاسم العالمي لتلك المعلومات. ويعتمد نجاح تلك النظم على ثقة صناعة الطيران بأن المعلومات التي تفضى لتلك النظم لن تستخدم بصورة غير ملائمة لأغراض جزائية وأنه سيتم الحفاظ على السرية الواجبة. وقد يمكن تحقيق ذلك عن طريق ضمانات تشريعية تفي، كحد أدنى، بالمبادئ والقواعد الواردة ضمن الملحق الثالث عشر، وبصورة خاصة القاعدتين ١-٣ و ١٢-٥ والإضافة (هـ). غير أن تلك القواعد والمبادئ يجب أن تكون قابلة للتطبيق وواضحة الصياغة. وتعد التعديلات الأخيرة على الملحق الثالث عشر وإدراج الإضافة (هـ) خطوة ايجابية إلا أن هناك حاجة إلى القيام بمزيد من العمل. وتشجع أستراليا الايكاو على مواصلة أعمالها في مجال تطوير الملحق الثالث عشر لما فيه مصلحة تحقيق الوضوح والتوازن الصحيح.

٦- الإجراءات المعروض على الجمعية العمومية

١-٦ يرجى من الجمعية العمومية اتخاذ ما يلي:

(أ) تعديل قرار الجمعية العمومية ٣١-١٠ ليشمل الديباجة التالية:

" إذ تقرر بأن النظم المفتوحة للتحقيق في السلامة الجوية تعتمد على ضمانات مبدئي الإجراءات غير الجزائية والسرية،

وإذ تقرر بأن تقاسم معلومات السلامة الجوية المستخلصة من نظم التحقيق في السلامة الجوية تعتمد على احترام جميع الدول ل ضمانات الإجراءات غير الجزائية والسرية التي يقوم عليها الحصول على تلك المعلومات،"

(ب) تعديل قرار الجمعية العمومية ٣١-١٠ ليشمل التوجيه التالي:

" تحت جميع الدول التي تتلقى معلومات تتعلق بالسلامة الجوية مأخوذة من نظام التحقيق في السلامة الجوية لدولة أخرى على احترام نظام مبدئي السرية والإفشاء اللذين حصلت الدولة الموفرة للمعلومات عليها بموجبها."

(ج) تطلب من المجلس تكليف الإدارة القانونية باستعراض المسائل التالية المتعلقة بالملحق الثالث عشر:

١- التجانس بين الفقرتين (أ) و(ب) من القسم ٤ من الإضافة (هـ)، والقاعدة ٥-١٢ من الملحق الثالث عشر.

٢- الحاجة إلى دراسة مدى ملاءمة القيود الواردة في القاعدة ٥-١٢ التي تحول دون الإفشاء في الظروف التالية:

- لمنع أو تقليل خطر جدي أو وشيك على حياة شخص أو صحته.

- لمنع اعتداء جنائي خطير.

- لاتخاذ إجراء إداري في حال وجود خطر حقيقي أو مشبوه على السلامة الجوية.

- لإفشاء معلومات غير خطيرة من غير المحتمل أن تؤثر على التدفق الحر للمعلومات في المستقبل.

٣- الحاجة إلى تعديل القاعدة ٥-١٢ للسماح بتقاسم معلومات السلامة الجوية بين السلطات ضمن دولة واحدة عندما تفي الهيئتان بمبدئي عدم توجيه اللوم والسرية اللذين لحماية معلومات السلامة في إطار الملحق الثالث عشر.

٤- النظر في تنفيذ وتجانس القاعدة ٥-١٠ ضمن الملحق الثالث عشر، ولا سيما فيما يتعلق بالقاعدة ٥-١٢، بالصورة التي أثرت في القسم الثالث من ورقة العمل A35-WP/91.

APPENDIX A

THE AUSTRALIAN AVIATION CONFIDENTIAL REPORTING SCHEME

1. BACKGROUND

1.1 Annex 13 Recommendation 8.2 recommends States establish a voluntary incident reporting scheme that supplements mandatory accident and incident reporting. From 1988 Australia met this Recommendation through the Confidential Aviation Incident Reporting (CAIR) scheme. However, CAIR was based on an administrative guarantee of confidentiality only. In response to Annex 13 Standard 8.3, which requires supplementary reporting schemes to be non-punitive with a system of protection for the source of submitted information, Australia recently introduced the *Air Navigation (Confidential Reporting) Regulations 2006* (ANCR Regulations). These regulations create the REPCON (short for Report Confidentially) scheme. REPCON is distinguished from CAIR through its legislative guarantee of confidentiality and protections from punitive use for the information contained in a REPCON report.

2. THE AUSTRALIAN REPCON SYSTEM

2.1 REPCON provides a scheme for the confidential reporting of aviation safety concerns. Its aim is to identify and counter unsafe procedures, practices or conditions in order to prevent or lessen the likelihood of aviation accidents and incidents. The ANCR Regulations allow the ATSB to achieve this objective through issuing information briefs and alert bulletins. Information from a brief or an alert can be used by the industry to change operational practices, or by the regulator to make changes in the regulatory system or introduce additional education campaigns or surveillance.

2.2 The ANCR Regulations require confidentiality for the reporter, an integral element of the scheme necessary to encourage industry participation without fear of reprisal. The Regulations also protect any person referred to in a report, the aim of which is to guarantee that the scheme is directed towards providing information to the industry to address broad safety issues rather than punitive measures being directed at individuals. REPCON reports cannot be admitted as evidence in a court or tribunal, or relied upon for making an administrative decision or taking disciplinary action against a person. Information from a report that is inappropriately admitted as evidence in a court or tribunal may result in a negative impact on the scheme as a result of declining support in the aviation community. Parties involved in court or tribunal proceedings must gather their own evidence separately from the REPCON scheme. There are two exceptions to the prohibition on the use of report material in court proceedings:

- a) proceedings in relation to a person who intentionally provides false or misleading information — the aim of which is to deter vexatious reporters from abusing the scheme; and
- b) where a Reportable Safety Concern has resulted in administrative or disciplinary action — the contents of the report being admissible in court should the reporter or

person named in a report seek to appeal against that action on the basis of misuse of information in a REPCON report.

2.3 It is recognised that some reports about aviation safety concerns may have implications outside of aviation safety reporting and therefore should be brought to the attention of the appropriate agencies. The ANCR Regulations therefore acknowledge the need to exclude certain matters from the operation of the regulations, those being where there is a serious or imminent threat to a person's health or safety, acts of unlawful interference, industrial relations issues, and conduct that is punishable by a maximum penalty of more than two years imprisonment (hereafter referred to as a serious offence). In these circumstances, the ATSB recommends the reporter go directly to the responsible body, for example, the police or a regulatory authority. When a report concerns a serious offence, a matter which is specifically excluded from the scheme, the Regulations permit the ATSB to disclose personal information given by the reporter for the purpose of investigating the offence, but such disclosure is not mandated. When making the decision to disclose personal information, the primary concern is to protect the scheme, being aware that maintaining the industry's trust in the scheme is vital to ensuring that the industry continues to use it.

2.4 The REPCON scheme is not a substitute for the mandatory accident and incident reporting scheme contained in the *Transport Safety Investigation Act 2003*. Reporters are not excused from their mandatory reporting requirements in the open reporting system.

APPENDIX B

THE INSPECTOR OF TRANSPORT SECURITY ACT

1. Australia has created the office of the Inspector of Transport Security (the Inspector) through the instrument of the *Inspector of Transport Security Act 2006* (ITS Act). The Inspector conducts independent and impartial inquiries into Australia's transport security arrangements. The Inspector is not responsible for regulating transport security in Australia — that role falls to the Office of Transport Security in the Australian Government Department of Transport and Regional Services and to various Australian States and Territories — nor is it a law enforcement agency. It is the security equivalent to the safety investigator. The legislative framework to support the role of the Inspector of Transport Security follows the same no-blame confidentiality principles that underpin safety investigation, and include:

- a) the independence of the Inspector;
- b) the no-blame nature of the Inspector's inquiries, where, except for coronial inquiries, the Inspector, employees or third parties involved in an inquiry cannot be compelled to provide evidence in any proceedings;
- c) protection of information collected as part of the inquiry, where all information gathered in the course of an inquiry is exempt from freedom of information legislation. Further, information provided to the Inspector in the course of an inquiry is protected from release; and
- d) the recognition that the work of other investigative agencies should not be interfered with by inquiries undertaken by the Inspector.

2. The ITS Act does not contain any coercive information gathering powers, but, as described above, it does contain strong protections for evidence gathered by the Inspector. The ITS Act also contains a special regime for the protection of information supplied by the safety investigator — the Australian Transport Safety Bureau (ATSB). The ITS Act enables the Executive Director of the ATSB to release confidential information to the Inspector. However, the Executive Director is not required to provide the information. Further, before deciding to release the information the Executive Director must be satisfied that the public interest in the disclosure to the Inspector is outweighed by any adverse impact on an investigation being conducted by the Executive Director. The Inspector may also use disclosed safety information in an inquiry or in a report, however such usage with or without subsequent disclosure is bound by strict criteria for release and restrictions on what may be released.

3. Confidential information received in the course of a safety investigation and released to the Inspector by the Executive Director, may be disclosed by the Inspector for civil proceedings as a result of a court order, where:

- a) the court is satisfied that the administration of justice outweighs the impact that release will have on any current or future inquiry; and
- b) the responsible Australian Government Minister has issued a certificate stating that disclosure will not interfere with any safety or security investigation.

4. The same considerations apply to disclosure for criminal proceedings, with the added criteria that the alleged criminal offence is a serious offence and that disclosure is necessary to establish proof of handling of evidence during the safety investigative phase. But the overriding consideration is that the safety information is only disclosed to the Inspector by the Executive Director after the Executive Director has determined that the public interest is served by disclosing that information to the Inspector and that the public interest outweighs any adverse affect on any current or future investigation conducted by the Executive Director.

— END —