

ASSEMBLÉE — 36<sup>e</sup> SESSION

## COMMISSION TECHNIQUE

**Point 28 : Protection de certains renseignements sur les accidents et incidents et des systèmes de collecte et de traitement des données sur la sécurité pour renforcer la sécurité de l'aviation****RENFORCEMENT DES PRINCIPES FONDAMENTAUX DE CONFIDENTIALITÉ ET D'EMPLOI À DES FINS NON PUNITIVES DES RENSEIGNEMENTS SUR LA SÉCURITÉ**

(Note présentée par l'Australie)

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

Les enquêtes en matière de sécurité dépendent de la communication libre de renseignements par l'industrie de l'aviation. Une telle communication est fondée sur la confiance : confiance que les renseignements divulgués ne seront pas utilisés à des fins punitives, que leur nécessaire confidentialité sera maintenue et qu'ils serviront à accroître la sécurité de l'aviation. Cette confiance repose, entre autres, sur une consultation de l'industrie qui aboutit à une protection des renseignements imposée par la loi, sauf exceptions clairement définies. Ces conditions sous-tendent les fonctions clés des enquêtes de sécurité décrites en détail dans l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*.

La tâche de continuer à réduire le taux d'accidents durant une autre période de croissance rapide prévue pose un défi singulier à l'industrie de l'aviation. Une des solutions mises en relief par l'OACI et la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde comme étant de nature à contribuer grandement à abaisser le taux d'accidents consiste à poursuivre le développement des systèmes d'enquête et d'information en matière de sécurité et le partage mondial des renseignements. Les récents amendements de l'Annexe 13 et l'insertion du Supplément E vont dans le sens de l'harmonisation mondiale des lois nationales, dans la mesure du possible, pour la protection des renseignements sur la sécurité. L'Australie encourage l'OACI à poursuivre la mise au point de l'Annexe 13 afin d'en assurer la clarté et l'équilibre nécessaire. Il faut poursuivre les recherches visant à déterminer la pertinence du but de l'harmonisation des protections des renseignements sur la sécurité.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à amender sa Résolution A31-10 et à donner la suite indiquée au § 6 de la présente note.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques A et F, sur le renforcement de la sécurité de l'aviation civile mondiale et du droit régissant l'aviation civile internationale.
<i>Incidences financières :</i>	Néant. L'Australie estime que la suite proposée peut être menée à bien dans le cadre du budget actuel de la Direction des affaires juridiques.
<i>Références :</i>	Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> Annexe 13 — <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> Doc 9848, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 8 octobre 2004)</i> A35-WP/91, <i>Protection of Cockpit Voice Recordings (28 juin 2004)</i> Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, Parties 1 et 2 ( <a href="http://www.icao.int/fsix">www.icao.int/fsix</a> )

## 1. INTRODUCTION

1.1 Un système efficace de compte rendu et d'enquête en matière de sécurité aéronautique repose sur une solide confiance entre l'organisme chargé des enquêtes sur les accidents et l'industrie de l'aviation. La confiance favorise la libre communication des renseignements sur la sécurité, et c'est sur cette base qu'il faut faire avancer la sécurité de l'aviation. Cette confiance dépend, entre autres, d'une protection appropriée des renseignements imposée par la loi qui empêche la divulgation et l'utilisation à des fins punitives. Toutes les exceptions à cette protection doivent être clairement définies et permettre de réaliser un juste équilibre entre la nécessité de divulguer les renseignements et la nécessité d'en préserver la confidentialité, équilibre qui constitue le fondement du système de compte rendu et d'enquête en matière de sécurité.

1.2 La norme 3.1 de l'Annexe 13 énonce le principe selon lequel une enquête de sécurité sur un accident ou un incident ne doit pas avoir de but punitif. La norme 5.12 dispose que certains éléments issus d'une enquête sur un accident doivent être tenus confidentiels. Le Supplément E, adopté en novembre 2006, donne des orientations juridiques pour la protection des renseignements sur la sécurité contre un usage inapproprié. Les normes 3.1 et 5.12 ainsi que le Supplément E reconnaissent que la grande majorité des accidents et incidents d'aviation résultent d'erreurs humaines commises sans intention de nuire et qu'il convient de protéger les renseignements provenant des rapports et des enquêtes les concernant. L'Australie appuie fermement ces principes, mais elle veut aussi s'assurer que les protections n'ont pas pour effet d'entraver par inadvertance l'avancement de la sécurité. Ces protections doivent être claires et réalisables. La présente note vise à appeler l'attention sur la nécessité de protéger les renseignements sensibles concernant la sécurité tout en faisant valoir que d'autres travaux seront peut-être nécessaires pour faire en sorte qu'ils peuvent être mis en œuvre.

## 2. GÉNÉRALITÉS

2.1 L'Australie a informé l'Assemblée, à sa 35<sup>e</sup> session, de la solide protection dont bénéficient les enregistreurs de conversations du poste de pilotage (CVR) en vertu du *Transport Safety Investigation Act 2003* (TSI Act) et du *Civil Aviation Act 1988* (CAA Act) (voir la note A35-WP/91). Le TSI Act donne au Directeur exécutif et au personnel du bureau australien de la sécurité des transports (ATSB) le pouvoir d'enquêter sur les accidents et les incidents et de rendre obligatoires les comptes rendus sur les accidents ainsi que sur un ensemble prédéterminé d'incidents graves et d'autres événements concernant la sécurité. Conformément aux principes de l'Annexe 13 relatifs à l'absence de but punitif et à l'emploi des renseignements à des fins non punitives, le TSI Act assure la protection complète d'une vaste gamme de renseignements sur la sécurité qui va au-delà des catégories énumérées dans la norme 5.12. Les renseignements sont divisés en deux catégories :

- a) Enregistrements de bord (OBR) : Renseignements tirés des enregistrements vidéo et/ou de conversations du poste de pilotage. Ces renseignements ne peuvent pas être utilisés à des fins disciplinaires contre un employé ou comme éléments de preuve dans une poursuite pénale contre un membre d'équipage. Ils ne peuvent pas non plus être utilisés dans une poursuite civile si les critères d'exception figurant dans la norme 5.12 ne sont pas respectés et, protection supplémentaire, si le Directeur exécutif de l'ATSB n'a pas d'abord autorisé leur divulgation ;
- b) Renseignements à diffusion restreinte : Essentiellement tous les autres types de renseignements non publics collectés dans le cadre d'une enquête de sécurité. L'ATSB ne peut divulguer ces renseignements que pour faire avancer la sécurité des

transports, et il doit respecter des critères de divulgation très stricts en ce qui concerne les renseignements personnels. Un tribunal civil peut exiger la divulgation de renseignements à diffusion restreinte, mais ils ne seront fournis que si les critères d'exception prescrits dans la norme 5.12 sont respectés et si le Directeur exécutif donne son accord. Le TSI Act prévoit aussi des pouvoirs coercitifs de collecte de renseignements. Une personne répondant à une question ou donnant des renseignements dans le cadre de l'exercice de ces pouvoirs est tenue de renoncer à son droit de ne pas s'incriminer elle-même. Par contre, la preuve, et tout ce qui en est issu, est protégée contre un emploi dans une poursuite civile ou pénale.

2.2 Depuis la 35<sup>e</sup> session de l'Assemblée, l'Australie a mis en place un nouveau programme de compte rendu volontaire et confidentiel (REPCON) afin de compléter le système de compte rendu général obligatoire prévu par le TSI Act et les règlements connexes. La législation REPCON a été élaborée suite à une consultation exhaustive de l'industrie australienne de l'aviation. La consultation et l'appui de l'industrie sont nécessaires à la réalisation d'un juste équilibre entre la confidentialité et les exceptions à la confidentialité, au cœur de tout programme de compte rendu volontaire. Le processus de consultation a engendré de la confiance envers le programme REPCON, confiance sans laquelle le système ne peut pas être efficace. Le programme REPCON exige la confidentialité pour la personne qui fait le compte rendu et pour toute personne identifiée dans le compte rendu. La confidentialité pour la personne qui fait le compte rendu fait partie intégrante du programme et est nécessaire pour encourager l'industrie à participer sans craindre de sanction. La confidentialité pour toute personne identifiée dans un compte rendu garantit que le programme a pour seul but de fournir des renseignements à l'industrie afin de résoudre un problème de sécurité et non d'intenter des poursuites. Les exceptions à la protection ainsi assurée sont clairement définies et accordées seulement lorsqu'elles sont nécessaires. Par exemple, le régime de confidentialité ne s'applique pas lorsque la situation rapportée concerne une menace grave et imminente contre la santé ou la vie d'une personne ou un crime grave. L'Appendice A donne une description détaillée du fonctionnement du programme REPCON.

2.3 S'il y a possibilité d'intention malveillante, d'infraction à la sûreté ou de manquement aux règlements de sécurité, le TSI Act et le programme REPCON n'empêchent pas une autre autorité d'effectuer une enquête parallèle pour déterminer si un blâme doit être attribué ou s'il y a eu faute. Le rôle des mécanismes parallèles d'enquête est de s'assurer que les principes de confidentialité et d'enquête sans but punitif (le fondement d'un système ouvert d'enquête en matière de sécurité) ne sont pas enfreints. Il s'agit d'un point important en particulier quand une preuve potentiellement incriminante est exigée. Des arrangements sont en place qui assurent l'accessibilité des éléments de preuve lorsqu'une enquête parallèle au criminel ou concernant l'application des règlements est justifiée. À ce sujet, l'Australie a constaté que les protocoles d'accord entre l'ATSB et les autres organismes sont utiles. Il existe des arrangements permettant aux autres organismes de déterminer indépendamment les sources de leurs propres éléments de preuve.

2.4 L'Australie a aussi mis en place une nouvelle législation qui a eu une incidence sur le régime de protection des renseignements confidentiels obtenus dans le cadre d'une enquête sur la sécurité des transports : l'*Inspector of Transport Security Act 2006* (ITS Act). Le ITS Act permet d'effectuer des enquêtes indépendantes, sans but punitif, sur la sûreté des transports de manière similaire aux enquêtes sur la sécurité encadrées par le TSI Act et prévoit, pour les renseignements confidentiels, une protection équivalente. Étant donné que les enquêtes de sûreté et de sécurité ont le même but et qu'elles utilisent des processus équivalents, le ITS Act contient des dispositions permettant à l'ATSB de fournir des renseignements confidentiels à l'inspecteur de la sûreté des transports. Cependant, l'ATSB n'est pas tenu de divulguer quelque renseignement confidentiel que ce soit à la demande de cet inspecteur. En outre, l'ATSB doit être convaincu que l'intérêt public lié à la divulgation des renseignements à l'inspecteur

l'emporte sur l'effet défavorable que la divulgation pourrait avoir sur les enquêtes en cours ou à venir. Des renseignements détaillés sur l'interaction entre les mécanismes d'enquête de sécurité et de sûreté figurent à l'Appendice B.

2.5 Toute la structure décrite ci-dessus repose sur les principes de confidentialité et d'absence de but punitif, avec des exceptions claires et justes. Il est important de comprendre et de garder à l'esprit que si ces principes étaient compromis, l'efficacité du système et l'avancement de la sécurité de l'aviation pourraient en souffrir considérablement.

### **3. IMPORTANCE DU RESPECT DE L'ANNEXE 13 PAR TOUS LES ÉTATS CONTRACTANTS**

3.1 La divulgation de renseignements confidentiels à des fins contraires à celles qu'autorise l'Annexe 13 a un profond effet sur les systèmes d'enquête en matière de sécurité. Les conséquences d'interventions indues d'ordre judiciaire ou pénal dans des enquêtes concernant la sécurité ont été plus que largement démontrées sur la scène internationale, comme l'attestent le retrait de la coopération de participants à des enquêtes sur des accidents et la neutralisation d'importants dispositifs enregistreurs de poste de pilotage (sans parler de l'incarcération de membres d'équipage). Lorsque des renseignements sur la sécurité sont divulgués, ils le sont à condition que les principes de confidentialité et d'emploi à des fins non punitives, comme le prévoit l'Annexe 13, seront respectés par l'État qui les reçoit. Lorsque cela n'est pas le cas et que ces principes sont enfreints, le soutien de l'industrie de l'aviation au mécanisme d'enquête de l'État qui divulgue les renseignements est compromis. Le résultat est une réduction de l'efficacité du mécanisme d'enquête de l'État qui a fourni les renseignements.

3.2 L'Australie continuera de partager avec les autres États les renseignements qu'elle recueille dans le cadre d'enquêtes en matière de sécurité, comme l'exige l'Annexe 13. Cependant, elle propose que l'obligation de coopérer prévue par l'Annexe 13 soit mise en balance avec l'effet défavorable que l'échange de renseignements pourrait avoir sur une enquête menée par l'État qui fournit les renseignements quand l'État qui les reçoit ne respecte pas les normes de l'Annexe 13 concernant la protection des renseignements. Comme le souligne la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASR), l'OACI doit poursuivre ses efforts pour que toutes les nations souscrivent aux principes de confidentialité et d'emploi à des fins non punitives enchâssés dans les normes 3.1 et 5.12. Cela dit, l'Australie pense que le détail de la norme 5.12 doit être examiné en vue d'un éventuel amendement, comme il est expliqué ci-après, pour que cette norme soit applicable en pratique et utile au renforcement de la sécurité de l'aviation.

### **4. EXAMEN ET AMENDEMENT DE L'ANNEXE 13**

4.1 L'Australie a constaté des incohérences entre le Supplément E et la norme 5.12. Les alinéas a) et b) du § 4 du Supplément portent sur des exceptions à l'obligation d'assurer la confidentialité des renseignements sur la sécurité. L'Australie appuie l'esprit de ces exceptions mais note qu'elles ne font pas l'objet des critères indiqués dans la norme 5.12, qui dispose que les renseignements ne doivent être divulgués qu'après une décision de l'autorité chargée de l'administration de la justice. Les alinéas en question contredisent donc la norme. Il faudrait les examiner afin de déterminer s'il faut modifier la norme ou les lignes directrices.

4.2 Compte tenu de l'observation ci-dessus, sur l'exigence prévue par la norme 5.12 selon laquelle les renseignements ne doivent être divulgués qu'après une décision de l'autorité chargée de l'administration de la justice, l'Australie estime qu'il doit effectivement y avoir des exceptions à cette exigence, notamment en cas d'urgence, lorsque la divulgation est nécessaire pour prévenir ou atténuer un risque grave et imminent pour la santé ou la vie d'une personne ou encore pour empêcher une infraction criminelle grave. En raison des contraintes de temps entrant en jeu en pareil cas, il n'est peut-être pas approprié que l'organisme d'enquête ait à contacter en premier « l'autorité chargée de l'administration de la justice » pour qu'elle consente à la divulgation. L'Australie suggère de modifier la norme 5.12 pour tenir compte de ce type d'exception.

4.3 Il faudrait aussi examiner l'Annexe 13 pour déterminer si la norme 5.12 devrait permettre l'échange de renseignements entre deux organismes d'un même État qui respectent les principes de confidentialité et d'absence de but punitif et qui protègent les renseignements suivant les modalités prescrites par l'Annexe 13. La situation de l'Australie, qui a créé la fonction d'inspecteur de la sécurité des transports dans le cadre du ITS Act, est un exemple. L'Annexe 13 devrait être modifiée pour tenir compte du fait que dans certaines circonstances, il n'est pas nécessaire de demander une décision de l'autorité chargée de l'administration de la justice.

4.4 De plus, l'Australie réitère la position qu'elle a exprimée à la 35<sup>e</sup> session de l'Assemblée (voir la note A35-WP/91, § 3), selon laquelle l'application des normes 5.12 et 5.10 de l'Annexe 13, sur la protection des renseignements concernant la sécurité, doit être clarifiée. La cohérence de ces paragraphes, et en particulier l'intention du § 5.10 et son utilisation dans le cadre de l'Annexe 13, doit être examinée.

4.5 L'Australie pense également qu'il faudrait examiner l'Annexe 13 dans le but de déterminer si les restrictions prévues par la norme 5.12 doivent être ajustées de façon à tenir compte de la divulgation des renseignements dans d'autres circonstances. Le Conseil peut examiner comment une divulgation aux fins d'une mesure administrative cadre avec le régime de la norme 5.12, une « mesure administrative » étant une mesure visant à modifier, suspendre ou annuler une autorisation de l'aviation civile en cas de risque réel ou soupçonné pour la sécurité de l'aviation. Jusqu'à quel point la divulgation à une telle fin est-elle jugée inappropriée au titre de la norme 5.12 ? Voici une autre question : est-il nécessaire d'accorder le même degré de protection à toutes les catégories de renseignements, et dans toutes les circonstances ? La déclaration d'une tierce partie non en cause dans un accident doit-elle recevoir le même degré de protection qu'une déclaration d'un membre d'équipage ?

4.6 L'Australie considère que les points et questions soulevés doivent être examinés plus avant par le Conseil. L'élaboration des lignes directrices du Supplément E ne termine pas les travaux relatifs à la protection des renseignements sensibles sur la sécurité contre les systèmes de collecte de données sur la sécurité. L'Australie serait disposée à développer son apport à l'occasion de la réunion Enquêtes et prévention des accidents (AIG) à l'échelon division sur l'Annexe 13 qu'il est proposé de tenir en octobre 2008. Par ailleurs, le projet de résolution de l'Assemblée figurant à l'Appendice B de la note A36-WP/10 présentée par le Conseil contient un paragraphe chargeant le Conseil de soumettre à l'Assemblée, à sa prochaine session ordinaire, un rapport sur l'avancement de la mise en œuvre de orientations par les États. Ce rapport devrait aussi porter sur les préoccupations exprimées ci-dessus, en vue de l'établissement de la pertinence des orientations et de l'ensemble du régime de protection des renseignements sensibles relatifs à la sécurité. Cette tâche est compatible avec l'objectif du GASR qui consiste à veiller à ce qu'il existe des programmes structurés menant à la création effective d'un environnement de compte rendu ouvert et d'une culture juste pour la collecte, l'analyse et la diffusion systématiques des renseignements sur la sécurité.

## 5. CONCLUSION

5.1 La tâche de continuer à réduire le taux d'accidents durant une autre période de croissance rapide prévue pose un défi singulier à l'industrie de l'aviation. Une des solutions mises en relief par l'OACI et la GASR comme étant de nature à contribuer grandement à abaisser le taux d'accidents consiste à poursuivre le développement des systèmes d'enquête et d'information en matière de sécurité et le partage mondial des renseignements. Ces systèmes ne seront efficaces que dans la mesure où l'industrie de l'aviation a confiance que les renseignements qui leur seront fournis ne serviront pas à des fins punitives et que leur nécessaire confidentialité sera assurée. Cela n'est possible qu'au moyen de garanties prévues par la loi qui respectent au moins les principes et les normes de l'Annexe 13, en particulier les normes 3.1 et 5.12, et qui soient compatibles avec le Supplément E. Ces normes et principes doivent toutefois être applicables en pratique et clairement formulés. Les récents amendements de l'Annexe 13 et l'insertion du Supplément E vont dans le bon sens mais d'autres travaux sont nécessaires. L'Australie encourage l'OACI à poursuivre la mise au point de l'Annexe 13 afin d'en assurer la clarté et le bon équilibre.

## 6. SUITE À DONNER PAR L'ASSEMBLÉE

6.1 L'Assemblée est invitée à :

a) amender sa Résolution A31-10 de façon à y inclure le préambule suivant :

« *Reconnaissant* que les systèmes ouverts d'enquête en matière de sécurité dépendent de principes d'emploi à des fins non punitives et de garanties de confidentialité ;

*Reconnaissant* que le partage des renseignements sur la sécurité provenant des systèmes d'enquête en matière de sécurité dépend du respect par tous les États des garanties d'emploi à des fins non punitives et de confidentialité qui sous-tendent la fourniture de ces renseignements ; »

b) amender sa Résolution A31-10 de façon à y inclure la directive suivante :

« *Prie instamment* les États qui reçoivent des renseignements sur la sécurité provenant du système d'enquête en matière de sécurité d'un autre État de respecter le système de confidentialité et les principes de divulgation selon lesquels cet État a fourni les renseignements » ;

c) demander au Conseil de charger la Direction des affaires juridiques d'examiner les questions suivantes concernant l'Annexe 13 :

1) la cohérence entre le paragraphe 4, alinéas a) et b), du Supplément E et la norme 5.12 de l'Annexe ;

2) la nécessité d'examiner la pertinence des restrictions de la norme 5.12 qui interdisent la divulgation dans les cas suivants :

— pour empêcher ou atténuer un risque grave et imminent pour la santé ou la vie d'une personne ;

- pour empêcher une infraction criminelle grave ;
  - pour prendre une mesure administrative en cas de risque réel ou soupçonné pour la sécurité de l’aviation ;
  - dans le cas de renseignements de moindre importance lorsque cela ne risque pas de nuire à la libre communication future de renseignements dans l’avenir ;
- 3) la nécessité de modifier la norme 5.12 de façon à permettre le partage des renseignements sur la sécurité entre les organismes d’un même État qui respectent le principe d’absence de but punitif et la confidentialité nécessaire à la protection de ces renseignements conformément à l’Annexe 13 ;
- 4) l’application et la cohérence de la norme 5.10 dans le cadre de l’Annexe 13, en particulier par rapport à la norme 5.12, comme l’indique le § 3 de la note 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 —