



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

A35-WP/91  
TE/11  
10/8/04

## ASSEMBLÉE — 35<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

- Point 24 :** Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)  
**Point 24.1 :** Protection des sources et libre mouvement des renseignements sur la sécurité

#### PROTECTION DES ENREGISTREMENTS DE CONVERSATIONS DE POSTE DE PILOTAGE+

(Note présentée par l'Australie)

##### SOMMAIRE

La présente note décrit la manière dont la législation de l'Australie garantit la possibilité d'utiliser les renseignements des enregistreurs de conversations de poste de pilotage pour des enquêtes indépendantes, sans accusation, sur la sécurité du transport, pour aider à déterminer les facteurs se rapportant à un cas grave, tout en évitant leur utilisation non appropriée dans d'autres enceintes.

##### RÉFÉRENCES

Annexe 13  
*Transport Safety Investigation Act 2003 (Commonwealth d'Australie)*  
*Civil Aviation Act 1988 (Commonwealth d'Australie)*

## 1. INTRODUCTION

1.1 Les législateurs australiens ont entouré les renseignements contenus dans les enregistreurs de conversations de poste de pilotage (CVR) de solides protections compte tenu du fait que l'objectif principal de leur installation à bord des aéronefs est de fournir des renseignements précieux sur la sécurité pour aider à déterminer les causes reliées à un accident ou un incident grave et, par suite, améliorer la sécurité de l'aviation. De plus, l'utilité de la protection des CVR dans la législation nationale, conformément aux dispositions de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* à la Convention relative à l'aviation civile internationale, est de garantir qu'ils ne sont pas utilisés de façon non appropriée dans des poursuites disciplinaires, civiles, administratives ou pénales et dans les médias. Les incidents qui surviennent hors de l'Australie ont clairement démontré que l'utilisation non appropriée des CVR peut compromettre la libre communication de ce type de renseignements et d'autres renseignements sensibles concernant la sécurité aux organes chargés des enquêtes sur la sécurité.

1.2 Le 1<sup>er</sup> juillet 2003, l'Australie a promulgué le *Transport Safety Investigation Act 2003* (TSI Act) qui donne désormais le pouvoir au Directeur exécutif de l'Australian Transport Safety Bureau (ATSB) et à ses délégués de conduire des enquêtes indépendantes, sans accusation, sur la sécurité des transports aériens, maritimes et ferroviaires. Le TSI Act, ainsi que la Partie IIIB du *Civil Aviation Act 1988* (CA Act) garantissent à l'ATSB la possibilité d'utiliser les renseignements des CVR pour des enquêtes sur la sécurité, mais ces Acts limitent strictement leur utilisation dans d'autres circonstances énoncées en détail dans la présente note.

## 2. PROTECTIONS

2.1 Le TSI Act et le CA Act offrent des protections comparables pour les CVR mais s'appliquent à des moments différents. Le TSI Act s'applique si toute partie de l'enregistrement a été effectuée au moment d'un accident ou d'un incident grave sur lequel l'ATSB enquête. Le CA Act s'applique lorsque le CVR n'est pas couvert par le TSI Act, c'est-à-dire lorsque l'ATSB n'enquête pas sur tel accident ou incident grave.

### 2.2 Protections du TSI Act

2.2.1 Sauf autorisation contraire accordée par le TSI Act, le fait de copier ou de divulguer des renseignements contenus dans un CVR constitue un délit. Pour garantir qu'il n'existe pas d'autres moyens d'obtenir publiquement des renseignements de CVR, ceux-ci sont expressément exclus des dispositions de la législation sur la liberté de l'information.

2.2.2 Le TSI Act interdit l'utilisation de renseignements de CVR contre des membres d'équipage dans des poursuites pénales ainsi que contre des employés pour mesure disciplinaire. L'utilisation des renseignements de CVR est aussi très restreinte dans les procédures au civil. Les renseignements des CVR ne peuvent être divulgués ou admis dans des poursuites au civil que si le Directeur exécutif de l'ATSB s'est prévalu de son pouvoir discrétionnaire pour délivrer un certificat déclarant que la divulgation des renseignements en question n'est pas susceptible d'interférer avec une quelconque enquête (à savoir, en cours ou future). Ce libellé d'application large fait qu'il est peu probable que des renseignements de CVR soient divulgués dans des poursuites au civil. Dans le cas peu probable où un certificat serait délivré, la cour doit sonder l'intérêt public (comme il est prévu au paragraphe 5.12 de l'Annexe 13) pour déterminer si les renseignements en question devraient être divulgués.

2.2.3 La seule exception à ce qui précède s'applique au cas d'une enquête de coroner dans laquelle un CVR doit être divulgué audit coroner lorsque celui-ci le demande et lorsque le Directeur exécutif estime que le CVR n'aura pas d'incidence néfaste sur l'enquête à laquelle le CVR se rapporte. La divulgation de renseignements de CVR dans des enquêtes de coroner est contrôlée pour garantir la confidentialité des renseignements mais l'accès n'est pas aussi restreint, compte tenu du fait que les coroners partagent l'objectif de l'ATSB d'améliorer la sécurité du public en établissant les facteurs qui ont conduit à un accident mortel.

2.2.4 Au titre du TSI Act, le Directeur exécutif de l'ATSB a le pouvoir de divulguer des renseignements de CVR dans l'intérêt de la sécurité du transport. Normalement, ce pouvoir ne se rapporte qu'aux renseignements de CVR qui sont nécessaires pour bien décrire les circonstances liées à la sécurité du transport dans le rapport d'enquête final, y compris les conclusions et les recommandations relatives à la sécurité tirées de l'analyse des renseignements du CVR. Étant donné le caractère extrêmement sensible des renseignements de CVR, il n'advient que dans des circonstances exceptionnellement rares que ces

renseignements soient diffusés autrement que comme faisant partie d'un rapport d'enquête préliminaire, factuel provisoire ou final de l'ATSB.

### 2.3 Protections du CA Act

2.3.1 Des dispositions ont été insérées dans la Partie IIB du CA Act pour s'assurer que des protections similaires à celles qui sont décrites ci-dessus s'appliquent aux CVR lorsque l'ATSB n'enquête pas sur un accident ou un incident grave. Cependant, le CA Act ne prévoit pas de régime différent en ce qui concerne l'utilisation potentielle de renseignements de CVR contre des membres d'équipage dans des poursuites pénales. Lorsqu'une conduite criminelle grave survient hors de l'exercice des fonctions d'un pilote, comme par exemple dans la contrebande de drogue ou le terrorisme, il a été admis qu'un équilibre approprié entre l'application de la justice et les intérêts de la sécurité du transport doit permettre l'utilisation des CVR comme preuve. Les dispositions du CA Act reflètent ce principe. Néanmoins, dans l'ensemble, entre le TSI Act et la CA Act, le programme de protection des CVR tient compte de la préoccupation principale des pilotes en ce qui concerne la possibilité de leur utilisation comme preuve contre un pilote dans des poursuites pénales pour conduite répréhensible dans l'exercice de ses fonctions.

## 3. ANNEXE 13

3.1 L'Australie estime qu'il faudrait examiner la question de façon beaucoup plus approfondie et y apporter bien des éclaircissements en ce qui concerne les circonstances dans lesquelles il peut être approprié d'accorder accès aux CVR à des personnes autres que des enquêteurs se conformant aux dispositions de l'Annexe 13 relatives au renoncement à porter des accusations. Le paragraphe 5.12 établit une norme concernant la divulgation des CVR mais la mesure dans laquelle cela se fait doit être examinée en rapport avec d'autres références de l'Annexe 13 à la coopération avec des autorités judiciaires. Par exemple, le paragraphe 5.10 prévoit que *«L'État qui mène l'enquête reconnaîtra la nécessité d'une coordination entre l'enquêteur désigné et les autorités judiciaires. On prêtera une attention particulière aux indices qui doivent être consignés et analysés rapidement pour que l'enquête puisse être menée à bien, par exemple à l'examen et à l'identification des victimes et au dépouillement des enregistrements des enregistreurs de bord.»* Puis la Note 2 prévoit que : *«Il est possible de résoudre d'éventuels conflits entre les services d'enquête et les autorités judiciaires, en ce qui concerne la garde des enregistreurs de bord et de leurs enregistrements, en confiant ces derniers à un représentant des autorités judiciaires qui les apportera au lieu de dépouillement, assurant ainsi la continuité de la garde.»* L'enregistreur de bord est défini comme *«Tout type d'enregistreur installé à bord d'un aéronef dans le but de faciliter les investigations techniques sur les accidents et incidents»* et référence est faite aux dispositions pertinentes de l'Annexe 6. Les CVR sont pris en compte et leur utilisation par des autorités judiciaires hors du régime couvert par le paragraphe 5.12 semble clairement prévue dans le paragraphe 5.10.

## 4. CONCLUSION

4.1 L'Australie adhère entièrement au principe d'enquêtes indépendantes, sans accusation, sur les accidents et les incidents, leur objectif étant de publier les résultats en ce qui concerne les causes et les mesures de sécurité recommandées uniquement dans l'intérêt de la sécurité future du transport. La disponibilité continue de renseignements sensibles concernant la sécurité, tels que ceux qui sont fournis par des CVR, est souvent essentielle pour la conduite d'une enquête précise et complète sur la sécurité. Le régime législatif de l'Australie pour la protection des CVR est structuré de façon à garantir qu'ils sont

traités de façon confidentielle et utilisés de façon limitée dans d'autres enceintes, sans effet néfaste sur les droits des pilotes ou sur les enquêtes concernant la sécurité du transport.

## 5. **INCIDENCE FINANCIÈRE DES MESURES PROPOSÉES**

5.1 L'Australie estime que l'examen proposé pourrait être conduit par un groupe d'étude du Secrétariat. Le coût de la coordination de ce groupe par l'OACI devrait pouvoir être pris en charge au titre du programme 2.3 — Enquêtes et prévention des accidents.

## 6. **SUITE À DONNER PAR L'ASSEMBLÉE**

6.1 L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre note du traitement accordé à la protection des CVR lorsque l'Australie a élaboré sa nouvelle législation concernant les enquêtes sur la sécurité du transport, ainsi que des questions soulevées dans la présente note;
- b) à demander au Conseil d'examiner le paragraphe 5.12 de l'Annexe 13 pour indiquer clairement à quel moment l'accès à un CVR peut être accordé à des personnes autres que des enquêteurs ne cherchant pas à porter des accusations.