



NOTE DE TRAVAIL

**RÉUNION ENQUÊTES ET PRÉVENTION DES ACCIDENTS (AIG)
À L'ÉCHELON DIVISION (2008)**

Montréal, 13 – 18 octobre 2008

Point 1 : Annexe 13

1.7 : Supplément E à l'Annexe 13

NON-DIVULGATION DES ENREGISTREMENTS D'IMAGES

(Note présentée par la France, au nom de la Communauté européenne et de ses États membres¹,
et par les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile²)

SOMMAIRE

La présente note signale des omissions dans l'Annexe 13, 9^e édition, Amendement n° 11, concernant la non-divulgation des enregistrements faits par les enregistreurs d'images embarqués (AIR).

La suite à donner par la réunion est indiquée au paragraphe 3.

1. INTRODUCTION

1.1 Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, 9^e édition, Amendement n° 11, contient des normes et pratiques recommandées relatives à la non-divulgation de certains types de renseignements, dont la liste figure au paragraphe 5.12, mais n'assure actuellement aucune protection aux enregistrements d'images faits par les AIR.

2. ANALYSE

2.1 Les enquêteurs sur les accidents reconnaissent depuis de nombreuses années que les « images » enregistrées de ce qui se passe dans les cockpits sont nécessaires pour compléter les enregistrements sonores et de données existants. Cependant, ce n'est que récemment qu'il est devenu réaliste d'un point de vue économique d'enregistrer des images du cockpit sur un support d'enregistrement protégé contre l'écrasement. Par conséquent, le fait de compléter les renseignements des

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suède et République tchèque. Tous ces 27 États sont aussi membres de la CEAC.

² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Géorgie, Islande, Moldova, Monaco, Monténégro, Norvège, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie, Ukraine et l'ex-République yougoslave de Macédoine.

enregistreurs de données et sonores existants à l'aide d'un enregistrement d'images de ce qui se passe dans le cockpit constitue la prochaine étape logique dans l'évolution des systèmes d'enregistrement de bord.

2.2 La combinaison d'enregistrements sonores, de données et d'images du cockpit fournira aux enquêteurs de la sécurité aérienne les renseignements nécessaires pour mieux définir les faits, conditions et circonstances d'un événement, et pour élargir la portée de l'aspect essentiel pour les enquêtes que constitue le facteur humain. De plus, les enregistrements d'images peuvent saisir des renseignements concernant le cockpit qui sinon seraient difficiles, voire impossibles à enregistrer.

2.3 Un certain nombre de services d'enquêtes sur les accidents ont formulé des recommandations pour introduire les enregistrements d'images afin de compléter les renseignements que fournissent actuellement les enregistreurs de données de vol (FDR) et les enregistreurs de conversations de poste de pilotage (CVR). La technologie pour mettre en œuvre de tels systèmes a été éprouvée et une spécification de performance opérationnelle minimale (ED-112 d'Eurocae) a été publiée en mars 2003 concernant ces enregistrements.

2.4 La ED-112 d'Eurocae identifie un certain nombre de classes d'AIR qui peuvent être utilisées dans diverses applications. Un enregistreur de classe A a été identifié pour saisir des données qui complètent les enregistreurs de bord habituels, par exemple, pour saisir les facteurs humains dans le cockpit, les mouvements, etc. Un enregistreur de classe B servirait pour les enregistrements d'affichages de messages CNS/ATM. Un enregistreur de classe C pourrait être utilisé pour enregistrer des données de vol qu'il serait trop coûteux d'enregistrer à l'aide d'un FDR. Un enregistreur de classe D a été identifié pour saisir les affichages tête haute et un enregistreur de classe E pourrait être utilisé pour saisir d'autres images photographiques présentées à l'équipage, telles que les vues des compartiments de fret ou de la cabine.

2.5 Les enregistreurs d'images, en particulier les AIR de classe C, peuvent se révéler une solution de rechange attrayante du point de vue des coûts d'installation sur un petit aéronef, en comparaison de l'installation d'un enregistreur de données de vol. À cette fin, le Groupe d'experts des enregistreurs de bord (FLIRECP) de l'OACI a présenté des propositions d'amendement de l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs* qui permettraient d'utiliser des enregistreurs d'images à la place de FDR, dans certaines circonstances.

2.6 Cependant, bien qu'à sa dernière réunion, en avril 2007, le FLIRECP ait reconnu les avantages de l'introduction des enregistrements d'images, il s'est dit inquiet du fait que l'introduction de cette technologie ferait l'objet d'une vive opposition si son utilisation ne pouvait être limitée aux seules fins des enquêtes sur les accidents. En particulier, il a reconnu l'attrait des enregistrements de classe A pour les médias et d'autres organismes désireux d'utiliser ces renseignements à des fins autres que les enquêtes sur les accidents. Tel n'est pas le cas des enregistreurs de classe C, dont le champ de vision se cantonne aux affichages et/ou aux instruments, qui attireraient beaucoup moins l'attention mais fourniraient aux enquêteurs sur les accidents des renseignements complémentaires significatifs. Il est bon de noter que les enregistreurs de classe C ont été bien accueillis par les pilotes car ils sont conçus pour enregistrer exactement ce qui est affiché à l'intention des équipages de conduite, au lieu de laisser les systèmes embarqués faire des hypothèses sur ce qui a été affiché, comme c'est le cas avec un FDR.

2.7 L'Annexe 13, paragraphe 5.12, établit pour les États les normes et pratiques recommandées concernant la non-divulgaration de certains types d'enregistrement. Les CVR et leurs transcriptions sont identifiés comme un enregistrement pertinent à l'alinéa d) du paragraphe en question, et le même niveau de protection, voire plus, semblerait être approprié pour toutes les classes

d'enregistrement d'images et leurs transcriptions. Un certain nombre d'États ont déjà pris des mesures et introduit dans leur législation nationale une protection pour ce type d'enregistrement.

2.8 Il est à souhaiter qu'en tant qu'organisation qui établit des normes et des pratiques recommandées, l'OACI fournisse des indications aux États contractants concernant cette question et apporte une certaine uniformité aux modifications à apporter aux législations nationales, en amendant le paragraphe 5.12 de l'Annexe 13, afin de protéger cette technologie d'enregistrement.

3. SUITE À DONNER

3.1 La réunion est invitée à :

- a) examiner l'amendement proposé en appendice qui vise à assurer aux enregistrements d'images et à leurs transcriptions, en totalité ou en partie, le même niveau ou un niveau supérieur de protection contre la divulgation, comme c'est le cas des enregistreurs de conversation de poste de pilotage ;
- b) envisager des méthodes de protection de ces enregistrements contre la divulgation dans les États qui ne sont pas en mesure ou ne souhaitent pas assurer cette protection dans leur législation nationale.

APPENDICE

PROPOSITION D'AMENDEMENT DE L'ANNEXE 13

...

CHAPITRE 5. ENQUÊTE

RESPONSABILITÉ DE L'OUVERTURE ET DE LA CONDUITE DE L'ENQUÊTE

...

Non-divulcation des éléments

5.12 L'État qui mène l'enquête sur un accident ou un incident ne communiquera aucun des éléments décrits ci-dessous à d'autres fins que l'enquête sur l'accident ou l'incident, à moins que l'autorité chargée de l'administration de la justice dans ledit État ne détermine que leur divulgation importe plus que les incidences négatives que cette mesure risque d'avoir, au niveau national et international, sur l'enquête ou sur toute enquête ultérieure :

- a) toutes les déclarations obtenues de personnes par les services d'enquête dans le cours de leurs investigations ;
- b) toutes les communications entre personnes qui ont participé à l'exploitation de l'aéronef ;
- c) renseignements d'ordre médical et privé concernant des personnes impliquées dans l'accident ou l'incident ;
- d) enregistrements des conversations dans le poste de pilotage et transcriptions de ces enregistrements ;
- e) enregistrements et transcriptions d'enregistrements provenant des organismes de contrôle de la circulation aérienne ;
- f) enregistrement d'images en vol et toutes parties ou transcriptions de ces enregistrements ;
- g) opinions exprimées au cours de l'analyse des renseignements, y compris les renseignements fournis par les enregistreurs de bord.

...

— FIN —