



AIG/08-WP/79
22/10/08

RÉUNION ENQUÊTES ET PRÉVENTION DES ACCIDENTS (AIG) À L'ÉCHELON DIVISION (2008) (AIG/08)

Montréal, 13 – 18 octobre 2008

RAPPORT SUR LE POINT 1.7 DE L'ORDRE DU JOUR

Le 18 octobre 2008, la Plénière a approuvé le rapport sur le point 1.7 de l'ordre du jour.

Note.— Prière d'insérer la présente note dans le dossier de rapport, après en avoir retiré la page de couverture.

Point 1 : Annexe 13
1.7 : Supplément E à l'Annexe 13

1.7.1 INTRODUCTION

1.7.1.1 La réunion note que le Supplément E a été incorporé dans l'Annexe 13 en novembre 2006. Par la suite, une proposition de révision du Supplément E a fait l'objet de délibérations, en septembre 2007, à la 36^e session de l'Assemblée de l'OACI, qui est convenue que la Réunion AIG/08 était l'instance tout indiquée pour continuer d'examiner cette question.

1.7.1.2 En mai 2008, le Secrétariat a envoyé une lettre demandant aux États leur opinion sur la mise en œuvre du paragraphe 5.12 de l'Annexe 13, eu égard aux orientations juridiques publiées dans le Supplément E. En septembre 2008, 53 États avaient répondu. Quarante et un États, soit 77 % des répondants, ont indiqué que le Supplément E leur avait été utile pour mettre en œuvre la protection de certains éléments, aux termes du paragraphe 5.12. En revanche, 12 États ont indiqué que le Supplément E ne leur avait pas été utile pour protéger certains éléments, principalement parce que les lois et règlements nationaux y font obstacle.

1.7.2 DÉLIBÉRATIONS

1.7.2.1 Un certain nombre de notes de travail qu'ont présenté des États et des organisations internationales contenaient plusieurs propositions de mesures relatives à cette question.

1.7.2.2 Principaux points soulevés par les États dans ces notes :

- a) les incohérences entre l'Annexe et le Supplément E, qui nécessitent un complément d'examen ;
- b) les problèmes de mise en œuvre de la norme 5.12. Le fait qu'elle soit formulée de façon si générale la rend difficile à mettre en œuvre, étant donné les risques de compromettre la protection d'éléments vraiment cruciaux, tels que les enregistrements de CVR, les entretiens des enquêteurs avec le personnel d'exploitation et les opinions tirées d'analyses. Il est estimé que le classement des protections exigées par le paragraphe 5.12, en mettant l'accent sur ces éléments, pourrait conduire à un régime plus viable pour la conformité future et améliorée des États ;
- c) l'importance de la transparence et du partage des renseignements comme piliers sur lesquels repose la sécurité de l'aviation et la nécessité de mettre en œuvre une « culture juste » instaurant un environnement qui encourage et facilite la communication et le partage des renseignements ;
- d) la nécessité de revoir le Supplément E à l'Annexe 13 afin d'établir des orientations juridiques plus précises pour la mise en œuvre d'une « culture juste » ;
- e) la nécessité de fournir aux professionnels de l'aviation des lignes directrices quant à leurs relations avec les médias, dans le but d'atteindre un juste équilibre entre la

communication de renseignements appropriés et précis au public, tout en préservant la confidentialité requise au plan individuel dans l'intérêt de la sécurité de l'aviation ;

- f) la nécessité de revoir le Supplément E, en tenant compte d'un juste équilibre entre la transparence et, dans les cas où il est nécessaire de protéger des sources de renseignements spécifiques, la confidentialité, afin de mieux servir la sécurité de l'aviation et la communauté mondiale des services d'enquête sur les accidents ;
- g) une demande adressée à l'OACI afin qu'elle fournisse des éléments de référence sur les mesures de protection qui ont été mises en place par les États ou qu'il est jugé possible de mettre en place ;
- h) une recommandation adressée à l'OACI afin qu'elle crée un groupe de travail chargé d'examiner comment il faut protéger les renseignements sensibles relatifs à la sécurité dans le cadre établi par la Convention et l'Annexe 13.

1.7.2.3 Les propositions formulées par des organisations internationales ont été approuvées et comprennent les éléments suivants :

- a) la protection des données obtenues au cours des enquêtes devrait être de nature à maintenir l'accès des constructeurs à ces données afin qu'ils puissent apporter leur appui aux enquêtes, prendre des mesures en matière de sécurité et soutenir les programmes permanents de sécurité ;
- b) les enregistrements de conversations générales dans l'environnement ATC devraient être protégés d'une manière semblable aux procédures et restrictions applicables aux enregistrements de conversations de poste de pilotage ;
- c) même si le concept de « culture juste » est approuvé, il pourrait être prématuré d'en élaborer maintenant une définition.

1.7.2.4 Il se dégage des délibérations qui s'ensuivent un très large appui à tous les points soulevés dans les différentes notes. Le concept de culture juste est pleinement appuyé, mais des doutes sont exprimés sur la nécessité d'officialiser une définition ou même d'utiliser l'expression « culture juste » car il s'agit d'un concept encore en évolution.

1.7.2.5 Se fondant sur les délibérations, la réunion convient à l'unanimité de recommander que l'OACI entreprenne une étude visant à revoir le paragraphe 5.12 et le Supplément E et à en faciliter la mise en œuvre, avec le concours d'un groupe d'experts approprié. Elle convient aussi que le mandat de ce groupe devrait être assez général et que la documentation présentée au titre du présent point de l'ordre du jour et les observations formulées au cours des délibérations sur ce même point devraient être examinées par le groupe.

Recommandation 1.7/1 — Complément d'étude sur la protection des données liées à la sécurité

Il est recommandé que l'OACI entreprenne une étude visant à revoir le paragraphe 5.12 et le Supplément E de l'Annexe 13 et à en faciliter la mise en œuvre. Les travaux seront menés avec le concours d'un groupe d'experts approprié, les questions exposées et débattues au titre du point 1.7 de l'ordre du jour de la Réunion AIG/08 étant dûment prises en compte.

1.7.3 NON-DIVULGATION DES ENREGISTREMENTS D'IMAGES

1.7.3.1 Des arguments sont avancés voulant que les images enregistrées de ce qui se passe dans les cockpits sont nécessaires pour compléter les enregistrements sonores et de données existants. Il est maintenant devenu réaliste d'un point de vue économique d'enregistrer ces images sur un support protégé contre l'écrasement. 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.

1.7.3.2 Il est proposé qu'un amendement soit apporté au paragraphe 5.12 afin d'assurer aux enregistrements d'images et à leurs transcriptions, en totalité ou en partie, un niveau de protection contre la divulgation égal ou supérieur à celui qui est assuré aux enregistrements de conversations de poste de pilotage. La réunion convient de la proposition. Une organisation internationale est en désaccord avec l'inclusion des enregistrements d'images, arguant qu'elle préfère que cette question soit d'abord étudiée par le groupe de travail chargé de revoir le Supplément E et le paragraphe 5.12 de l'Annexe 13. La réunion rejette cette objection.

1.7.3.3 La réunion note aussi qu'il y a des préoccupations concernant les méthodes de protection des enregistrements d'images contre la divulgation dans les États qui ne peuvent pas ou ne veulent pas assurer une telle protection dans leurs lois nationales.

1.7.3.4 La réunion formule la recommandation suivante :

RSPP | Recommandation 1.7/2 — Amendement de l'Annexe 13, Chapitre 5

Amender le Chapitre 5, paragraphe 5.12, comme suit :

**ORGANISATION ET CONDUITE
DE L'ENQUÊTE**

...

**RESPONSABILITÉ
DE L'ÉTAT QUI MÈNE L'ENQUÊTE**

...

Recommandation 1.7/2 (suite)***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) enregistrements d'images du poste de pilotage pendant le vol et toute partie ou transcription de ces enregistrements ;
- g) opinions exprimées au cours de l'analyse des renseignements, y compris les renseignements fournis par les enregistreurs de bord.
