



## **RÉÉVALUATION DES RÉPONSES À LA RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ AÉRIENNE A03-09 QUESTIONS RELATIVES À L'ENQUÊTE SUR L'ACCIDENT : ENREGISTREMENT D'IMAGES (VIDÉO)**

### **Introduction**

Le 2 septembre 1998, un McDonnell Douglas MD-11 (vol 111 de Swissair) effectue un vol entre l'aéroport John F. Kennedy à New York (New York) et Genève en Suisse. Environ une heure après le décollage, l'équipage dérouté le vol vers Halifax (Nouvelle-Écosse) en raison de la présence de fumée dans le poste de pilotage. Alors qu'il manœuvre pour se préparer à atterrir à Halifax, l'avion heurte le plan d'eau près de Peggy's Cove (Nouvelle-Écosse), tuant les 229 occupants qui se trouvent à bord. L'enquête a permis de révéler que l'équipage a perdu la maîtrise de l'appareil en raison d'un incendie qui s'est déclaré dans le secteur du plafond, devant et derrière la cloison du poste de pilotage.

Le Bureau a terminé son enquête. Le rapport d'enquête A98H0003 a été publié le 27 mars 2003.

### **Recommandation A03-09 (le 27 mars 2003)**

Le Bureau est très sensible aux préoccupations exprimées par des associations de l'industrie selon lesquelles des enregistrements de nature délicate pourraient être rendus publics à mauvais escient ou utilisés à d'autres fins que pour les enquêtes de sécurité. Si le Canada traite ces enregistrements comme étant des renseignements protégés, il n'en va pas de même pour tous les pays. Si les enregistrements d'images en viennent à être universellement acceptés, des protections s'appliquant partout dans le monde doivent être mises en place pour tous les enregistrements d'images et de conversations dans le poste de pilotage. Ces protections permettraient aux organismes d'enquête de se servir des enregistrements pour des raisons de sécurité tout en empêchant qu'ils soient diffusés à d'autres fins. Par conséquent, le Bureau a recommandé que :

les autorités réglementaires harmonisent les processus et la réglementation internationale pour protéger les enregistrements d'images et de conversations dans le poste de pilotage utilisés pour les enquêtes de sécurité.

A03-09

### **Réponse de Transports Canada (le 16 juin 2003)**

Dans sa réponse à la recommandation A03-09, Transports Canada a émis les commentaires suivants :

- Transports Canada convient que les enregistrements d'images et de conversations dans les postes de pilotage utilisés dans les enquêtes de sécurité devraient être protégés.
- L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) lui semble être le forum approprié pour obtenir l'accord international nécessaire et une mise en œuvre harmonisée de cette recommandation.
- Transports Canada portera cette recommandation à l'attention de l'OACI par l'entremise du représentant canadien.

### **Évaluation du Bureau (le 29 octobre 2003)**

Dans sa réponse, Transports Canada donne des détails sur les mesures qui, si elles sont intégralement mises en œuvre, permettront d'atteindre les objectifs visés par la recommandation A03-09. C'est pourquoi on estime que la réponse dénote une **intention satisfaisante**.

### **Suivi exercé par le BST (le 29 octobre 2003)**

La Direction des enquêtes (Air) du BST suivra les initiatives que Transports Canada mettra de l'avant pour porter cette recommandation à l'attention de l'OACI.

### **Réponse de Transports Canada (le 14 décembre 2005)**

Dans sa mise à jour de ses activités du 14 décembre 2005, Transports Canada déclare que la protection des renseignements communiqués de vive voix dans les postes de pilotage au Canada relève de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* et les règlements connexes. Au chapitre 5 de son Annexe 13, l'OACI exige que les États membres se conforment à des lignes directrices strictes en matière de divulgation de preuves. Le Canada a formellement avisé l'OACI de son respect de cette disposition, tel que cela apparaît dans le supplément à l'Annexe 13.

Les prochaines démarches de nature réglementaire devront satisfaire à des exigences harmonisées à l'échelle internationale.

### **Réévaluation du Bureau (le 12 juillet 2006)**

Dans sa réponse originale datée du 16 juin 2003, Transports Canada a affirmé qu'il portera cette recommandation à l'attention de l'OACI par l'entremise du représentant canadien. Bien que, dans la mise à jour sur ses activités datée du 14 décembre 2005, Transports Canada affirme que les prochaines démarches de nature réglementaire devront satisfaire à des exigences harmonisées à l'échelle internationale, il n'indique pas qu'il a soumis la lacune de sécurité décrite dans la recommandation A03-09 au représentant canadien à l'OACI. Selon le BST, Transports Canada maintient toujours son plan d'action initial qui, s'il est intégralement mis en œuvre, permettra de diminuer considérablement les risques associés à la lacune de sécurité décrite dans la recommandation A03-09.

C'est pourquoi on estime que la réponse dénote toujours une **intention satisfaisante**.

### **Suivi exercé par le BST (le 12 juillet 2006)**

Afin de faire un suivi, le personnel du BST communiquera avec Transports Canada pour connaître la progression de son plan d'action initial.

### **Réponse de Transports Canada (le 7 février 2007)**

Dans sa réponse au BST, Transports Canada réitère sa position du 14 décembre 2005.

### **Réévaluation du Bureau (le 24 juillet 2007)**

La réponse initiale de Transports Canada en date du 16 juin 2003 indiquait qu'il allait soumettre la recommandation à l'OACI par l'intermédiaire du représentant canadien. Bien que cette réponse n'apporte aucun élément nouveau par rapport au plan d'action initial, le Bureau estime que Transports Canada s'en tient au plan initial qui, s'il était adopté dans son ensemble, réduirait considérablement ou éliminerait la lacune de sécurité décrite dans la recommandation A03-09.

C'est pourquoi on estime que la réponse dénote toujours une **intention satisfaisante**.

### **Suivi exercé par le BST (le 24 juillet 2007)**

Transports Canada n'a jamais apporté la confirmation qu'il avait soumis la lacune décrite dans la recommandation A03-09 au représentant canadien auprès de l'OACI. Le directeur des enquêtes (Air) demandera à Transports Canada de confirmer par écrit s'il a adopté ou au contraire modifié le plan d'action initial mentionné dans la réponse du ministre du 16 juin 2003.

### **Réponse de Transports Canada (le 6 mars 2008)**

Transports Canada déclare que la protection des enregistrements des conversations dans le poste de pilotage au Canada relève de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* et des règlements connexes. Transports Canada est d'avis que ces dispositions sont destinées à d'autres juridictions puisque le Canada se conforme au chapitre 5 de l'Annexe 13 de l'OACI qui exige que les États membres se conforment à des lignes directrices strictes en matière de divulgation de preuves.

Transports Canada déclare que toute modification législative ultérieure dépendra des nécessités d'harmonisation sur le plan international et suggère que le dossier de cette recommandation soit fermé.

## **Réévaluation du Bureau (le 13 août 2008)**

Transports Canada a indiqué qu'il était entièrement d'accord avec la protection des enregistrements des conversations et des images dans le poste de pilotage et participera avec le BST pour représenter le Canada à la prochaine réunion de la Division des enquêtes et prévention des accidents de l'OACI en 2008. Celle-ci aura pour but d'établir une harmonisation de la législation sur le plan international à propos de ces enregistrements.

Lorsque le plan d'action sera entièrement mis en œuvre, il réduira considérablement ou éliminera la lacune de sécurité.

C'est pourquoi on estime que la réponse dénote toujours une **intention satisfaisante**.

## **Suivi exercé par le BST (le 13 août 2008)**

Le personnel de la Direction des enquêtes (Air) du BST suivra les progrès et les résultats de la réunion de la Division des enquêtes et prévention des accidents de l'OACI qui doit se tenir en octobre 2008.

## **Mise à jour (le 29 octobre 2008)**

Une réunion de la Division des enquêtes et prévention des accidents de l'OACI s'est tenue du 13 au 18 octobre 2008. La délégation de la France, au nom de la Communauté européenne et de ses États membres, a présenté le document de travail numéro 32 qui mettait en évidence des omissions dans l'amendement 11 de la neuvième édition de l'Annexe 13 concernant la non-divulgaration des enregistrements faits par des enregistreurs d'images embarqués. Les participants à la réunion ont donc recommandé la modification du paragraphe 5.12 du Chapitre 5, pour inclure l'alinéa f) : les enregistrements des enregistreurs d'images embarqués ou toute partie ou transcription de ces enregistrements.

Les participants ont également noté un problème concernant les méthodes de protection des enregistrements d'images dans les États incapables d'assurer d'une telle protection dans leur législation ou qui y sont opposés.

## **Réévaluation de la mise à jour (le 19 novembre 2008)**

Lorsque la modification au paragraphe 5.12 de l'Annexe 13 sera approuvée par l'OACI, comme l'a recommandé la Division des enquêtes et prévention des accidents, les États membres qui n'auront pas déposé une différence avec cette disposition devront assurer aux enregistrements d'images la même protection que celle présentement offerte aux enregistrements des conversations du poste de pilotage lors de leurs enquêtes.

Le Bureau est d'avis qu'avec cette modification, l'OACI donne aux États membres des principes directeurs appropriés concernant la protection des enregistrements d'images et apporte ainsi une uniformité à apporter aux changements législatifs nationaux.

Lorsque le plan d'action sera entièrement mis en œuvre, il réduira considérablement ou éliminera la lacune de sécurité. Par conséquent, on estime que la réponse dénote toujours une **intention satisfaisante**.

### **Suivi exercé par le BST (le 19 novembre 2008)**

Le personnel de la Direction des enquêtes (Air) du BST suivra les progrès de l'approbation de la recommandation de la Division des enquêtes et prévention des accidents de l'OACI visant à modifier le paragraphe 5.12 de l'Annexe 13.

### **Réponse de la FAA (le 6 janvier 2010)**

Dans sa réponse, la FAA a fourni une mise à jour de ses activités reliées à la recommandation A03-09 du BST. La FAA a participé à un groupe de travail international (GT 50 de l'EUROCAE) qui vient tout juste de terminer ses travaux sur l'ED112 portant le titre *Minimum Operational Performance Specification for Crash Protected Airborne Recorder Systems* (Spécification de rendement opérationnel minimal des systèmes d'enregistrement embarqués à l'épreuve des accidents). Ce document précise les spécifications de rendement de tous les enregistreurs de vol, y compris des enregistreurs d'images. Plusieurs points rendent difficile la promulgation d'un règlement exigeant la pose d'une caméra dans le poste de pilotage, y compris les inquiétudes quant à l'utilisation des enregistrements à des fins autres que des enquêtes en cas d'accident.

### **Réévaluation du Bureau (28 juillet 2010)**

Le Bureau est sensible à la mise à jour de la FAA. À la suite de sa participation à l'élaboration du document ED112 de l'EUROCAE, la FAA a pu se faire une idée de la mauvaise utilisation possible des enregistrements d'images. Toutefois, la réponse ne contient aucun renseignement indiquant si oui ou non la FAA est en faveur de l'harmonisation des règles et des processus internationaux visant à la protection des enregistrements des images et de la parole dans le poste de pilotage.

Cette dernière réponse indique que le plan d'action de la FAA, s'il est intégralement mis en œuvre, permettra de diminuer considérablement les risques associés à la lacune de sécurité décrite dans la recommandation A03-09. Toutefois, à l'heure actuelle, ce plan n'est pas suffisamment avancé pour réduire les risques à la sécurité des transports.

C'est pourquoi on estime que la réponse dénote toujours une **intention satisfaisante**.

### **Suivi exercé par le BST (28 juillet 2010)**

Le personnel du BST va surveiller les initiatives de la FAA en matière d'harmonisation des règles et des processus internationaux visant à la protection des enregistrements des images et de la parole dans le poste de pilotage.

## **Mise à jour des activités de l'OACI (le 9 avril 2010)**

Le BST a appris que la recommandation de la Division des enquêtes et prévention des accidents de l'OACI visant à modifier le paragraphe 5.12 du chapitre 5 de l'Annexe 13 afin d'y inclure les enregistrements d'images dans le poste de pilotage avait été incluse dans l'ébauche de l'amendement 13 à l'Annexe 13. Par la suite, l'amendement 13 à l'Annexe 13 de l'OACI a été publié sous forme de lettre d'État (AN 6/1.1-10/26 en date du 29 mars 2010) afin que les États contractants puissent l'examiner et le commenter.

## **Évaluation de la mise à jour des activités de l'OACI (28 juillet 2010)**

Une fois ratifié par les États contractants, le paragraphe 5.12 de l'amendement 13 à l'Annexe 13 offrira aux enregistrements d'images la même protection que celle offerte aux enregistrements de la parole dans le poste de pilotage pendant les enquêtes que mèneront ces États à la suite d'accidents ou d'incidents.

Lorsque le plan d'action sera entièrement mis en œuvre, il réduira considérablement ou éliminera la lacune de sécurité. Par conséquent, on estime que la réponse dénote toujours une **intention satisfaisante**.

### **Suivi exercé par le BST (28 juillet 2010)**

Le personnel de la Direction des enquêtes (Air) du BST suivra l'évolution de la mise en œuvre de l'amendement 13 de l'Annexe 13.

## **Mise à jour des activités de l'OACI, recommandation A03-09 (juillet 2010)**

Dans sa modification 13 de l'Annexe 13 intitulée *Enquêtes sur les accidents et les incidents d'aéronefs* en date de juillet 2010, l'OACI a modifié le paragraphe 5.12 intitulé *Non-divulgence des dossiers* pour inclure la protection des enregistreurs d'images.

En particulier, l'OACI a modifié le paragraphe 5.12 intitulé *Non-divulgence des dossiers*, lequel stipule que l'État qui mène l'enquête sur un accident ou un incident doit s'abstenir de communiquer certains documents à des fins autres que l'enquête sur l'accident ou l'incident, de manière à inclure les éléments suivants :

- e) enregistrements et transcriptions d'enregistrements provenant d'unités de contrôle de la circulation aérienne;
- f) enregistrements des enregistreurs d'images embarqués dans le poste de pilotage ainsi que toute partie ou transcription de tels enregistrements.

## **Réévaluation du Bureau de la réponse à la recommandation A03-09 (9 mars 2011)**

Si le Canada traite ces enregistrements comme étant des renseignements protégés, il n'en va pas de même pour tous les pays. Les modifications au paragraphe 5.12 intitulé *Non-divulgence des dossiers* apportés par l'OACI pour inclure les enregistrements d'images et les transcriptions connexes aideront à la protection contre l'utilisation de tels renseignements à des fins autres que l'enquête sur les événements. Cependant, comme auparavant, les États contractants peuvent toujours permettre la divulgation de tels dossiers aux fins d'administration de la justice à l'intérieur de l'État respectif.

L'inclusion des enregistrements d'images au paragraphe 5.12 procure le cadre au moyen duquel les États contractants peuvent s'assurer que leurs protocoles juridiques nationaux respectifs sont conçus de façon à protéger de tels renseignements. Les mesures prises par l'OACI et ses États contractants réduiront considérablement ou élimineront la lacune de sécurité associée à la recommandation A03-09.

C'est pourquoi on estime que la question a reçu une **attention entièrement satisfaisante**.

### **Suivi exercé par le BST (9 mars 2011)**

Comme il n'y a pas lieu d'entreprendre d'autres démarches, le Bureau modifie l'état du dossier de lacune en le rendant **inactif**.