International Civil Aviation Organization
Organisation de l'aviation civile internationale
Organización de Aviación Civil Internacional
Международная организация гражданской авиации
منظمة الطيران المدني الدولي
国际民用航空组织

Tél. : +1 514-315-2171

Réf. : AN 6/1.2.2, AN 11/1.1.36-25/43 le 24 avril 2025

Objet : Propositions d'amendement de l'Annexe 13 concernant les dispositions relatives aux accidents d'aviation et de l'Annexe 6 (parties 1, 2 et 3) concernant la protection des enregistrements de données de vol, découlant des septième et huitième réunions du Groupe d'experts des enquêtes sur les accidents (AIGP/7 et AIGP/8) et de la troisième réunion du Groupe de mise en œuvre de la protection de l'information de sécurité (SIP-IG/3)

Suite à donner : prière de transmettre vos observations à Montréal le 2 septembre 2025 au plus tard

Madame, Monsieur,

1. J'ai l'honneur de vous informer qu'à la quatorzième séance de sa 228e session, tenue le 27 mars 2025, la Commission de navigation aérienne a examiné des propositions élaborées par les septième et huitième réunions du Groupe d'experts des enquêtes sur les accidents (AIGP/7 et AIGP/8) et de la troisième réunion du Groupe de mise en œuvre de la protection de l'information de sécurité (SIP-IG/3), visant à amender l'Annexe 13 – *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, et l'Annexe 6 – *Exploitation technique des aéronefs*, partie 1 – *Aviation de transport commercial international – Avions*, partie 2 – *Aviation générale internationale – Avions*, et partie 3 – *Vols internationaux d'hélicoptères*. La Commission a autorisé l'envoi des propositions aux États membres et aux organisations internationales compétentes pour observations.

2. Les propositions concernent des modifications liées aux dispositions relatives aux accidents d'aviation, notamment les interventions illicites, les enquêtes menées dans des situations de conflit d'intérêts (comme lorsqu'un aéronef a été abattu), les éléments de preuve, les exigences en matière de compte rendu d'accident/incident (ADREP), ainsi que la protection du programme d'analyse des données de vol (FDAP) et des enregistrements de données de vol.

3. Les informations de base sur ces propositions figurent dans la pièce jointe A. Les modifications proposées des Annexes 13 et 6 (parties 1, 2 et 3) figurent dans les pièces jointes B à E, respectivement. Des justifications sont fournies dans des encadrés suivant immédiatement chaque proposition.

999 Robert-Bourassa Boulevard
Montréal, Quebec
Canada H3C 5H7
Tel.: +1 514-954-8219
Fax: +1 514-954-6077
Email: icaohq@icao.int
www.icao.int

4. Lors de l'examen des modifications proposées, il n'est pas nécessaire de vous prononcer sur des questions de pure forme, car la Commission s'en occupera dans le cadre de l'examen final du projet d'amendement.

5. Je vous serais obligé de me faire parvenir d'ici le 2 septembre 2025 au plus tard les observations que vous souhaiteriez formuler sur les propositions d'amendement. Pour faciliter le traitement des réponses comportant des observations de fond, je vous invite à les communiquer en version électronique au format Word à l'adresse icaohq@icao.int. La Commission m'a demandé de préciser que les observations reçues après cette date risquent de ne pouvoir être prises en considération ni par elle-même ni par le Conseil. Si vous prévoyez que votre réponse ne nous parviendra pas dans les délais, veuillez m'en informer avant la date limite.

6. Il est prévu que les amendements proposés ci-dessus deviendront applicables le 23 novembre 2028. Vos observations éventuelles à ce sujet seraient utiles.

7. Vous faciliteriez beaucoup les travaux ultérieurs de la Commission de navigation aérienne et du Conseil en indiquant clairement si les modifications proposées vous paraissent acceptables ou non.

8. Veuillez noter que, pour l'examen des observations par la Commission et par le Conseil, les réponses sont en principe classées sous les rubriques « accord avec ou sans observations », ou « désaccord avec ou sans observations » ou « point de vue non exprimé ». Si les expressions « pas d'objections » ou « pas d'observations » figurent dans votre réponse, elles seront interprétées comme signifiant respectivement « accord sans observations » et « point de vue non exprimé ». Un formulaire destiné à faciliter le classement de votre réponse figure en pièce jointe F ; je vous prie de bien vouloir le remplir et me le retourner avec vos éventuelles observations sur les propositions présentées dans les pièces jointes B, C, D et E.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de ma très haute considération.

Juan Carlos Salazar
Secrétaire général

Pièces jointes :

A — Informations de base
B — Proposition d'amendement de l'Annexe 13 – *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*
C — Proposition d'amendement de l'Annexe 6 – *Exploitation technique des aéronefs*, partie 1 – *Aviation de transport commercial international – Avions*
D — Proposition d'amendement de l'Annexe 6 – *Exploitation technique des aéronefs*, partie 2 – *Aviation générale internationale – Avions*
E — Proposition d'amendement de l'Annexe 6 – *Exploitation technique des aéronefs*, partie 3 – *Vols internationaux d'hélicoptères*
F — Formulaire de réponse

PIÈCE JOINTE A à la lettre AN 6/1.2.2, AN 11/1.1.36-25/43

INFORMATIONS DE BASE

1. Interventions illicites et enquêtes dans des situations de conflit d'intérêts

1.1 Au cours des dernières années, il y a eu des cas où des services nationaux d'enquête sur les accidents ont mis fin à leur enquête de sécurité sans publier de rapport final lorsque l'accident d'aviation sur lequel ils enquêtaient était lié à un acte d'intervention illicite. Le paragraphe 5.11 de l'Annexe 13 traite de l'obligation des services d'enquête sur les accidents d'informer les autorités chargées de la sûreté aérienne de l'État concerné de tout acte d'intervention illicite qui contribue à un accident ou à un incident grave impliquant un aéronef. Cependant, il n'est pas toujours clair pour l'État d'occurrence qu'une enquête de sécurité doit être menée à bien et qu'un rapport final doit être publié, peu importe qu'un acte d'intervention illicite soit à l'origine ou non de l'accident ou de l'incident grave. L'amendement proposé prévoit l'ajout d'une note visant à clarifier la responsabilité de l'État d'occurrence.

1.2 L'objectif de l'enquête menée au titre de l'Annexe 13 est de tirer des enseignements pour rendre le système d'aviation plus sûr. Parallèlement à l'enquête de sécurité menée par le service d'enquête sur les accidents, l'État d'occurrence peut aussi effectuer d'autres démarches comme des enquêtes criminelles et/ou des procédures judiciaires. Les enquêtes sur les accidents ou les incidents d'aviation devraient permettre de recueillir des faits, et l'État d'occurrence est normalement l'autorité la mieux placée pour mener de telles enquêtes, car il a plus facilement accès au lieu de l'accident et à d'autres informations nécessaires pour faciliter les enquêtes. Toutefois, lorsqu'un accident ou un incident est attribuable à un acte d'intervention illicite (par exemple l'abattage d'un aéronef) auquel l'État d'occurrence peut être lié, il est raisonnable de s'interroger sur l'indépendance et l'objectivité de l'équipe d'enquête et de l'enquête elle-même. Afin d'assurer la transparence et d'éviter les situations de conflit d'intérêts réel ou supposé, l'État d'occurrence peut déléguer volontairement la conduite d'une telle enquête à un autre État (c'est-à-dire un État tiers) ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO). En pareil cas, l'État d'occurrence mettra tout en œuvre néanmoins pour faciliter l'enquête, y compris accorder aux représentants accrédités l'accès à toutes les informations disponibles. En l'absence d'une délégation totale, choisir un État tiers qui pourra agir en qualité de représentant accrédité ou d'observateur, ou inviter l'OACI à participer à l'enquête en tant qu'observateur, peuvent également contribuer à renforcer la transparence et la crédibilité du processus d'enquête.

1.3 À cet égard, il est proposé d'inclure des orientations pour l'État d'occurrence comme supplément G de l'Annexe 13 afin de renforcer la crédibilité des enquêtes sur les accidents menées dans des situations de conflit d'intérêts. En outre, il est proposé d'insérer une note pour signaler les nouvelles orientations figurant dans le supplément G.

2. Éléments de preuve

2.1 L'amendement proposé rétablit le texte original du § 5.4.3 en supprimant le terme « disponibles » du libellé de cette norme, dont l'ajout découle de l'Amendement n° 17, étant donné que la limitation introduite par le terme « disponibles » pourrait être mal interprétée, ce qui pourrait restreindre l'accès à des éléments de preuve importants pouvant être considérés comme sensibles. Les interprétations erronées qui pourraient en découler auraient des répercussions négatives sur la prévention des accidents et contreviendraient aux droits de l'enquêteur désigné énoncés dans la norme 5.6.

3. Obligations relatives aux comptes rendus d'accident/incident (ADREP) et au rapport final

3.1 L'amendement propose de normaliser et d'alléger les obligations de compte rendu des États sans compromettre la communication de données importantes par l'intermédiaire du système ADREP. Il supprime de l'Annexe 13 l'obligation de produire un compte rendu préliminaire ADREP. En outre, il est proposé de réduire la masse limite qui entraîne l'obligation de soumettre à l'OACI un rapport final et de la faire passer de 5 700 kg à 2 250 kg à des fins d'harmonisation avec les obligations en matière de comptes rendus ADREP et de notification de données sur les accidents et incidents.

4. Programme d'analyse des données de vol

4.1 La proposition d'amendement harmonise les dispositions relatives à la protection des programmes d'analyse des données de vol (FDAP) de l'Annexe 6 avec celles de l'Annexe 19.

5. Utilisation d'enregistrements de données de vol et de transcriptions d'enregistrements dans le cadre d'opérations normales au titre de l'Annexe 6, qui n'est pas conforme aux dispositions prévues pour les enquêtes menées au titre de l'Annexe 13, et dans le cadre d'activités de gestion de la sécurité

5.1 L'amendement proposé de l'Annexe 6 vise à apporter des éclaircissements et à déterminer clairement les exceptions pour l'utilisation des enregistrements de données de vol ou des transcriptions d'enregistrements dans le cadre d'opérations normales.

– – – – – – – – – – – –

PIÈCE JOINTE B à la lettre AN 6/1.2.2, AN 11/1.1.36-25/43

PROPOSITION D'AMENDEMENT

DES NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES INTERNATIONALES

ANNEXE 13

À LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION

NOTES RELATIVES À LA PRÉSENTATION DE L'AMENDEMENT PROPOSÉ

Le texte de l'amendement proposé est présenté de la manière suivante :

1	~~Le texte à supprimer est rayé.~~	Suppression
2.	Le nouveau texte est présenté en grisé.	Addition
3.	~~Le texte à supprimer est rayé~~ et suivi, en grisé, du texte qui le remplace.	Remplacement

B-2

PROPOSITION D'AMENDEMENT

DE L'ANNEXE 13

ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION

À LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

PROPOSITION INITIALE 1

(…)

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS

(…)

Actes d'intervention illicite. Actes ou tentatives d'actes de nature à compromettre la sécurité de l'aviation civile, notamment (la liste n'étant pas exhaustive) :

a) capture illicite d'un aéronef ;

b) destruction d'un aéronef en service ;

c) prise d'otages à bord d'un aéronef ou sur les aérodromes ;

d) intrusion par la force à bord d'un aéronef, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation aéronautique ;

e) introduction à bord d'un aéronef ou dans un aéroport d'une arme, d'un engin dangereux ou d'une matière dangereuse, à des fins criminelles ;

f) utilisation d'un aéronef en service afin de causer la mort, des blessures corporelles graves ou des dégâts sérieux à des biens ou à l'environnement ;

g) communication d'informations fausses de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef en vol ou au sol, de passagers, de navigants, de personnel au sol ou du public, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation de l'aviation civile.

(…)

Origine :	*Justification*
AIGP/8	La définition actuelle du terme « actes d'intervention illicite » qui figure dans l'Annexe 17 – *Sûreté de l'aviation* a été introduite pour prendre en considération le terme utilisé au § 5.11 et dans la proposition de Note au § 5.11 (voir proposition initiale 5).

PROPOSITION INITIALE 2

(…)

CHAPITRE 3. GÉNÉRALITÉS

(…)

INDÉPENDANCE DES ENQUÊTES

(…)

3.2 Les États établiront un service d'enquête sur les accidents qui soit indépendant des autorités nationales de l'aviation et des autres entités qui pourraient entraver la conduite ou l'objectivité d'une enquête.

Note 1.— Le Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation *(Doc 9756), partie I* – Organisation et planification, *et le* Manuel de politiques et procédures d'enquête sur les accidents et les incidents *(Doc 9962) contiennent des orientations sur l'indépendance des services d'enquête sur les accidents.*

Note 2.— Des orientations sur les enquêtes en cas de connexion possible entre un État et un acte présumé d'intervention illicite figurent dans le supplément G.

(…)

Origine :	*Justification*
AIGP/7	La note est proposée afin de renvoyer aux nouvelles orientations du supplément G de l'Annexe 13 afin de renforcer la crédibilité des enquêtes sur les accidents lorsqu'un État est susceptible d'être impliqué dans un acte présumé d'intervention illicite qui a conduit à un accident.

PROPOSITION INITIALE 3

(…)

CHAPITRE 5. ENQUÊTE

(…)

ORGANISATION ET CONDUITE DE L'ENQUÊTE

(…)

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT QUI MÈNE L'ENQUÊTE

(…)

Généralités

(…)

5.4.3 Les États veilleront à ce que toute enquête menée au titre des dispositions de la présente Annexe puisse accéder sans restriction et sans délai à tous les éléments de preuve ~~disponibles~~.

(…)

Origine : AIGP/7	*Justification* L'ajout du terme « disponibles » a constitué un recul en ce qui concerne l'accès des enquêteurs sur les accidents/incidents aux éléments de preuve durant les enquêtes. Il introduit une limitation ou une condition et pourrait être mal interprété lorsqu'il s'agit de partager des données sensibles avec des enquêteurs. Une mauvaise interprétation ou même des interprétations erronées auraient des effets négatifs par ricochet sur la prévention des accidents, ce qui contreviendrait aux droits de l'enquêteur désigné énoncés dans la norme 5.6 du chapitre 5 de l'Annexe 13. Il est de la plus haute importance que les enquêteurs aient un accès non restreint à tous les éléments de preuve nécessaires pour mener une enquêter approfondie. Pour prévenir tout risque de mauvaise interprétation, et dans l'intérêt global de la sécurité, il est donc proposé de supprimer le terme « disponibles » au § 5.4.3 de l'Annexe 13 quand il s'agit de donner accès aux éléments de preuve aux autorités d'enquête.

PROPOSITION INITIALE 4

(…)

5.4.5 **Recommandation**.— *Il est recommandé que, dans le cas des accidents ou incidents à grand retentissement, le service d'enquête rende publics des renseignements factuels pertinents dans les premiers jours de l'enquête.*

Note 1. — Un tableau récapitulatif « Notification et communications » figure au supplément B.

Note 2.— La communication de renseignements factuels dans les premiers jours de l'enquête vise à répondre à l'intérêt public important suscité par l'accident ou l'incident et permet de veiller à ce que les renseignements du domaine public soient aussi exacts que possible. Des orientations sur les accidents et incidents qui ont particulièrement attiré l'attention du public et sur les différents formats et méthodes de communication de l'information figurent dans le Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation *(Doc 9756), partie II* – Procédures et listes de vérification.

5.4.6 **Recommandation**.— *Il est recommandé que, dans le cas des accidents et des incidents à grand retentissement, le service d'enquête publie un rapport préliminaire écrit dans les trente jours qui suivent l'accident ou l'incident, contenant des renseignements factuels établis et indiquant l'avancement de l'enquête.*

Note 1. — Un tableau récapitulatif « Notification et communications » figure au supplément B.

Note ~~1~~2.— Des orientations sur l'objet, le format et la teneur du rapport préliminaire écrit figurent dans le Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation *(Doc 9756), partie IV* – Communication des résultats.

Note ~~2~~3.— La recommandation figurant au § 5.4.6 ne vise pas à empêcher l'État qui conduit l'enquête de consulter des États participant à l'enquête avant de publier le rapport préliminaire écrit.

(…)

Note rédactionnelle.— *Renuméroter* les notes.

Origine : AIGP/8	*Justification* Il est proposé que les notes des § 5.4.5 et 5.4.6 renvoient au tableau récapitulatif 2 proposé pour le compte rendu préliminaire au supplément B de l'Annexe.

PROPOSITION INITIALE 5

(…)

Information des services de sûreté en aviation

5.11 Si, au cours d'une enquête, on apprend ou présume qu'il y a eu acte d'intervention illicite, l'enquêteur désigné prendra immédiatement des dispositions pour que les autorités chargées de la sûreté en aviation dans l'État ou les États concernés en soient informées.

Note.— Tout acte d'intervention illicite n'exonère pas l'État d'occurrence de la responsabilité de mener à bien une enquête conforme aux dispositions de la présente Annexe et de publier un rapport final.

(…)

Origine :	*Justification*
AIGP/7	Il existe des cas où l'État d'occurrence a mis fin à une enquête de sécurité et n'a pas publié de rapport final lorsqu'un acte d'intervention illicite a été présumé ou signalé. La proposition de note dans l'Annexe 13 vise à souligner à l'État d'occurrence que même s'il s'agit d'un acte d'intervention illicite, une enquête de sécurité doit être menée à bien et un rapport final doit être publié.

PROPOSITION INITIALE 6

(…)

CHAPITRE 6. RAPPORT FINAL

(…)

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT QUI MÈNE L'ENQUÊTE

(…)

Diffusion internationale du rapport final

6.7 Lorsque l'État qui a mené l'enquête sur un accident ou un incident survenu à un aéronef d'une masse maximale supérieure à ~~5 700~~ 2 250 kg a rendu public un rapport final, il en adressera un exemplaire à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

(…)

Origine :	*Justification*
AIGP/8	Il est proposé de réduire la masse limite de 5 700 kg à 2 250 kg pour adresser des rapports finaux à l'OACI afin d'harmoniser le texte avec les obligations en matière de comptes rendus ADREP, y compris la notification au chapitre 4 et les comptes rendus de données d'accident/incident au chapitre 7. Cette modification aura des effets limités sur la charge de travail de l'État, car il s'agit plutôt de transmettre les rapports finaux à l'OACI en format électronique.

PROPOSITION INITIALE 7

(…)

CHAPITRE 7. ~~COMPTES RENDUS ADREP~~ NOTIFICATION DE DONNÉES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS (ADREP)

Note ~~1~~.— Un tableau récapitulatif « Notification et communications » figure au supplément B.

~~*Note 2.— Les dispositions du présent chapitre peuvent exiger la présentation de deux communications distinctes pour tout accident ou incident :*~~

~~*le compte rendu préliminaire ;*~~

~~*le compte rendu de données d'accident/incident.*~~

~~COMPTE RENDU PRÉLIMINAIRE~~

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

~~***Accidents survenus à des aéronefs de plus de 2 250 kg***~~

~~7.1 Lorsque l'aéronef accidenté est un aéronef d'une masse maximale supérieure à 2 250 kg, l'État qui mène l'enquête enverra le compte rendu préliminaire :~~

~~a) à l'État d'immatriculation ou à l'État d'occurrence, selon le cas ;~~

~~b) à l'État de l'exploitant ;~~

~~c) à l'État de conception ;~~

~~d) à l'État de construction ;~~

~~e) à tout État qui aura fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts ;~~

~~f) à l'Organisation de l'aviation civile internationale.~~

~~***Accidents survenus à des aéronefs de 2 250 kg ou moins***~~

~~7.2 Lorsqu'un aéronef non visé par le § 7.1 est accidenté et que se posent des questions de navigabilité ou des questions qui peuvent présenter de l'intérêt pour d'autres États, l'État qui mène l'enquête enverra le compte rendu préliminaire :~~

~~a) à l'État d'immatriculation ou à l'État d'occurrence, selon le cas ;~~

~~b) à l'État de l'exploitant ;~~

~~c) à l'État de conception ;~~

~~d) à l'État de construction ;~~

~~e) à tout État qui aura fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts.~~

~~***Langue à utiliser***~~

~~7.3 Le compte rendu préliminaire sera présenté aux États destinataires et à l'Organisation de l'aviation civile internationale dans une des langues de travail de l'OACI.~~

~~***Envoi***~~

~~7.4 Le compte rendu préliminaire sera envoyé par télécopieur, courrier électronique ou poste aérienne dans les 30 jours qui suivent la date de l'accident, à moins que le compte rendu de données d'accident/incident n'ait été envoyé avant cette date. Lorsque se posent des questions intéressant directement la sécurité, ce compte rendu sera envoyé dès que les renseignements auront été obtenus et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles.~~

(…)

Origine :	*Justification*
AIGP/8	La proposition de supprimer l'obligation de présenter des comptes rendus préliminaires ADREP simplifiera les obligations des États de présenter des comptes rendus sur les accidents et les incidents à l'OACI, dans le cadre du système ADREP. Cela devrait réduire les obligations de comptes rendus sans que cela remette en question la transmission de données importantes au système ADREP. Il convient de noter que la publication d'un compte rendu préliminaire est recommandée au § 5.4.6 afin de mettre à jour les renseignements factuels de l'enquête dans les 30 jours suivants l'accident/incident.

PROPOSITION INITIALE 8

(…)

COMPTE RENDU DE DONNÉES D'ACCIDENT/INCIDENT

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT QUI MÈNE L'ENQUÊTE

~~Accidents survenus à des aéronefs de plus de 2 250 kg~~

7.~~5~~1 ~~Si l'aéronef accidenté a une~~ Tout État qui enquête sur un accident ou un incident concernant un aéronef dont la masse maximale est supérieure à 2 250 kg, ~~l'État qui mène l'enquête~~ enverra, aussitôt que possible après l'enquête, le compte rendu de données d'accident/d'incident (ADREP) à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Renseignements supplémentaires

7.~~6~~2 **Recommandation.—** *Il est recommandé que l'État qui mène l'enquête communique à d'autres États, sur leur demande, les renseignements pertinents autres que ceux qui sont communiqués dans le compte rendu ~~de données d'accident/incident~~ADREP.*

~~Incidents survenus à des aéronefs de plus de 5 700 kg~~

~~7.7 Un État qui mène une enquête sur un incident survenu à un aéronef d'une masse maximale supérieure à 5 700 kg enverra, aussitôt que possible après l'enquête, le compte rendu de données d'incident à l'Organisation de l'aviation civile internationale.~~

~~*Note.— Les types d'incidents qui intéressent particulièrement l'Organisation de l'aviation civile internationale pour les études de prévention des accidents sont énumérés dans le supplément C.*~~

(…)

Origin : AIGP/8	*Justification* Pour les besoins de la cohérence, il est proposé d'aligner les modifications des dispositions relatives aux comptes rendus de données d'accident/incident avec les propositions de modifications du chapitre 6 concernant le rapport final et la suppression des dispositions relatives au compte rendu préliminaire ADREP dans le chapitre 7.

PROPOSITION INITIALE 9

(…)

SUPPLÉMENT B. NOTIFICATION ET COMMUNICATIONS – TABLEAU RÉCAPITULATIF

Note.— Dans ce tableau, les expressions ci-après ont le sens suivant :

— ~~Accidents et incidents graves internationaux~~ Occurrences internationales : ~~*accidents et incidents graves survenus*~~ *occurrences passibles d'enquête en vertu de l'Annexe 13 survenant sur le territoire d'un État contractant ~~à~~ et touchant des aéronefs immatriculés dans un autre État contractant.*

— ~~Accidents et incidents graves nationaux~~ Occurrences nationales : ~~*accidents et incidents graves survenus*~~ *occurrences passibles d'enquête en vertu de l'Annexe 13 survenant sur le territoire de l'État d'immatriculation.*

— Autres ~~accidents et incidents graves~~ occurrences : ~~*accidents et incidents graves survenus*~~ *occurrences passibles d'enquête en vertu de l'Annexe 13 survenant sur le territoire d'un État non contractant ou en dehors du territoire d'un État quelconque.*

Note rédactionnelle pour le français seulement.— Mettre à jour la terminologie en conséquence dans le tableau 1 qui suit la note.

(…)

Note rédactionnelle.— Insérer le nouveau tableau et *renuméroter* les tableaux suivants.

2. COMPTE RENDU PRÉLIMINAIRE

Accidents et incidents, quel que soit le lieu d'occurrence

Expéditeur	*Type de compte rendu*	*Concernant*	*Destinataires*	*Référence Annexe 13*
État qui mène l'enquête	RENSEIGNEMENTS FACTUELS PERTINENTS	Accidents à grand retentissement	Grand public	5.4.5
État qui mène l'enquête	COMPTE RENDU PRÉLIMINAIRE	Accidents à grand retentissement	Grand public	5.4.6

~~2~~3. RAPPORT FINAL

Accidents et incidents ~~graves~~, quel que soit le lieu d'occurrence

Expéditeur	*Type de communication*	*Concernant*	*Destinataires*	*Référence Annexe 13*
État qui mène l'enquête	RAPPORT FINAL	Tous aéronefs	État qui ouvre l'enquête État d'immatriculation État de l'exploitant État de conception État de construction Autres États participant à l'enquête État dont des ressortissants ont trouvé la mort ou ont subi des blessures graves dans l'accident État ayant fourni des renseignements, des moyens importants ou des experts	6.4
		Aéronefs de plus de ~~5 700~~ 2 250 kg	OACI	6.7

~~3~~4. COMPTE RENDU ADREP

Accidents et incidents, quel que soit le lieu d'occurrence

Expéditeur	*Type de communication*	*Concernant*	*Destinataires*	*Référence Annexe 13*
État qui mène l'enquête	~~COMPTE RENDU PRÉLIMINAIRE~~	~~Accidents à des aéronefs de plus de 2 250 kg~~	~~État d'immatriculation ou État d'occurrence~~ ~~État de l'exploitant~~ ~~État de conception~~ ~~État de construction~~ ~~État ayant fourni des renseignements, des moyens importants ou des experts~~ ~~OACI~~	~~7.1~~
		~~Accidents à des aéronefs de 2 250 kg ou moins, si des questions de navigabilité ou des questions présentant un intérêt particulier sont en cause~~	~~Comme ci-dessus *sauf* OACI~~	~~7.2~~
	COMPTE RENDU ~~DE DONNÉES D'ACCIDENT~~ ADREP	~~Accidents à des a~~Aéronefs de plus de 2 250 kg	OACI	~~7.5~~ 7.1
	~~COMPTE RENDU DE DONNÉES D'INCIDENT~~	~~Incidents à des aéronefs de plus de 5 700 kg~~	~~OACI~~	~~7.7~~

(…)

Origine :	*Justification*
AIGP/8	Les modifications du supplément B de l'Annexe 13 sont proposées pour s'aligner sur les propositions de modifications du chapitre 6 sur le rapport final et du chapitre 7 sur le compte rendu de données d'accident/incident. Un tableau récapitulatif 2 sur le compte rendu préliminaire (écrit) renvoyant aux § 5.4.5 et 5.4.6 est ajouté.

PROPOSITION INITIALE 10

(…)

Insérer le nouveau supplément G.

SUPPLÉMENT G. ORIENTATIONS SUR LES ENQUÊTES EN CAS DE CONNEXION POSSIBLE ENTRE UN ÉTAT ET UN ACTE PRÉSUMÉ D'INTERVENTION ILLICITE

1. L'Annexe 13 a pour unique objectif de prévenir de futurs accidents et incidents. Cette activité ne vise nullement à la détermination des fautes ou des responsabilités. Lorsqu'il y a eu présomption d'acte d'intervention illicite ou signalement d'un tel acte conformément à l'Annexe 17 – *Sûreté de l'aviation*, seules des procédures judiciaires ou administratives peuvent permettre de déterminer si ces actes étaient illicites et de traiter de questions liées à l'imputation des fautes et des responsabilités. Il n'en demeure pas moins possible de tirer des enseignements de l'expérience en vue d'améliorer la sécurité, et l'existence d'un acte d'intervention illicite connu ou la présomption d'un tel acte ne dégage pas l'État visé aux paragraphes 5.1, 5.2 et 5.3 de la responsabilité d'ouvrir une enquête conforme aux dispositions de la présente Annexe et de publier un rapport final.

2. Une enquête menée conformément à la présente Annexe, qui débouche sur la publication d'un rapport final, objectif et perçu comme crédible par toutes les parties prenantes nationales et internationales, permet d'améliorer la sécurité. Toutefois, lorsqu'une connexion entre un État et l'acte présumé d'intervention illicite existe en puissance, une enquête menée par cet État peut donner lieu à une situation de conflit d'intérêts réel ou supposé.

3. On trouvera ci-après des mesures qui peuvent être prises pour réduire et limiter tout conflit d'intérêts réel ou supposé, ou ses effets, dans les enquêtes dont la crédibilité peut être mise en doute, par exemple s'agissant d'événements impliquant des actes présumés d'intervention illicite ou des actes d'intervention illicite signalés conformément à l'Annexe 17. Chaque mesure peut être adoptée seule ou en conjonction avec d'autres mesures énumérées ci-après.

4. L'État qui ouvre l'enquête peut déléguer la conduite de celle-ci à un autre État ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO), conformément aux paragraphes 5.1 et 5.3 et au supplément F, *Ententes de délégation d'enquête*.

5. L'État qui mène l'enquête peut :

a) inviter l'OACI à désigner un observateur ; et/ou

b) inviter un État tiers à désigner un observateur ou un représentant accrédité.

6. L'État qui mène l'enquête devrait :

a) publier en temps utile des informations factuelles, en particulier aux premiers stades de l'enquête, conformément à la présente Annexe ; et

b) communiquer des informations aux victimes de l'accident et à leurs familles, par voie directe ou par l'intermédiaire de l'État dont elles sont ressortissantes.

Note.— Des orientations sur la communication des informations aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles figurent dans le Manuel sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles *(Doc 9973).*

7. Il est possible de rendre ces enquêtes plus transparentes et plus crédibles en donnant aux États concernés, en particulier aux États dont des ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves, la possibilité :

a) de participer en tant qu'observateur à certains aspects du processus d'enquête, sous réserve de ne pas entraver ou compromettre l'enquête ; et

b) de prendre connaissance d'informations pertinentes et du contenu des rapports avant leur publication.

Fin du nouveau supplément G.

Origine :	*Justification*
AIGP/8	Ces nouvelles orientations sont proposées comme supplément G de l'Annexe 13 afin de renforcer la crédibilité des enquêtes sur les accidents en cas de connexion possible entre l'État d'occurrence et un acte présumé d'intervention illicite qui a conduit à un accident.

(…)

SUPPLÉMENT B. NOTIFICATION ET COMMUNICATIONS – TABLEAU RÉCAPITULATIF

Note.— Dans ce tableau, les expressions ci-après ont le sens suivant :

— ~~Accidents et incidents graves internationaux~~ Occurrences internationales : ~~*accidents et incidents graves survenus*~~ *occurrences passibles d'enquête en vertu de l'Annexe 13 survenant sur le territoire d'un État contractant ~~à~~ et touchant des aéronefs immatriculés dans un autre État contractant.*

— ~~Accidents et incidents graves nationaux~~ Occurrences nationales : ~~*accidents et incidents graves survenus*~~ *occurrences passibles d'enquête en vertu de l'Annexe 13 survenant sur le territoire de l'État d'immatriculation.*

— Autres ~~accidents et incidents graves~~ occurrences : ~~*accidents et incidents graves survenus*~~ *occurrences passibles d'enquête en vertu de l'Annexe 13 survenant sur le territoire d'un État non contractant ou en dehors du territoire d'un État quelconque.*

Note rédactionnelle pour le français seulement.— Mettre à jour la terminologie en conséquence dans le tableau 1 qui suit la note.

(…)

Note rédactionnelle.— Insérer le nouveau tableau et *renuméroter* les tableaux suivants.

2. COMPTE RENDU PRÉLIMINAIRE

Accidents et incidents, quel que soit le lieu d'occurrence

Expéditeur	*Type de compte rendu*	*Concernant*	*Destinataires*	*Référence Annexe 13*
État qui mène l'enquête	RENSEIGNEMENTS FACTUELS PERTINENTS	Accidents à grand retentissement	Grand public	5.4.5
État qui mène l'enquête	COMPTE RENDU PRÉLIMINAIRE	Accidents à grand retentissement	Grand public	5.4.6

~~2~~3. RAPPORT FINAL

Accidents et incidents ~~graves~~, quel que soit le lieu d'occurrence

Expéditeur	*Type de communication*	*Concernant*	*Destinataires*	*Référence Annexe 13*
État qui mène l'enquête	RAPPORT FINAL	Tous aéronefs	État qui ouvre l'enquête État d'immatriculation État de l'exploitant État de conception État de construction Autres États participant à l'enquête État dont des ressortissants ont trouvé la mort ou ont subi des blessures graves dans l'accident État ayant fourni des renseignements, des moyens importants ou des experts	6.4
		Aéronefs de plus de ~~5 700~~ 2 250 kg	OACI	6.7

~~3~~4. COMPTE RENDU ADREP

Accidents et incidents, quel que soit le lieu d'occurrence

Expéditeur	*Type de communication*	*Concernant*	*Destinataires*	*Référence Annexe 13*
État qui mène l'enquête	~~COMPTE RENDU PRÉLIMINAIRE~~	~~Accidents à des aéronefs de plus de 2 250 kg~~	~~État d'immatriculation ou État d'occurrence~~ ~~État de l'exploitant~~ ~~État de conception~~ ~~État de construction~~ ~~État ayant fourni des renseignements, des moyens importants ou des experts~~ ~~OACI~~	~~7.1~~
		~~Accidents à des aéronefs de 2 250 kg ou moins, si des questions de navigabilité ou des questions présentant un intérêt particulier sont en cause~~	~~Comme ci-dessus *sauf* OACI~~	~~7.2~~
	COMPTE RENDU ~~DE DONNÉES D'ACCIDENT~~ ADREP	~~Accidents à des a~~Aéronefs de plus de 2 250 kg	OACI	~~7.5~~ 7.1
	~~COMPTE RENDU DE DONNÉES D'INCIDENT~~	~~Incidents à des aéronefs de plus de 5 700 kg~~	~~OACI~~	~~7.7~~

(…)

Origine : AIGP/8	*Justification* Les modifications du supplément B de l'Annexe 13 sont proposées pour s'aligner sur les propositions de modifications du chapitre 6 sur le rapport final et du chapitre 7 sur le compte rendu de données d'accident/incident. Un tableau récapitulatif 2 sur le compte rendu préliminaire (écrit) renvoyant aux § 5.4.5 et 5.4.6 est ajouté.

PROPOSITION INITIALE 10

(…)

Insérer le nouveau supplément G.

SUPPLÉMENT G. ORIENTATIONS SUR LES ENQUÊTES EN CAS DE CONNEXION POSSIBLE ENTRE UN ÉTAT ET UN ACTE PRÉSUMÉ D'INTERVENTION ILLICITE

1. L'Annexe 13 a pour unique objectif de prévenir de futurs accidents et incidents. Cette activité ne vise nullement à la détermination des fautes ou des responsabilités. Lorsqu'il y a eu présomption d'acte d'intervention illicite ou signalement d'un tel acte conformément à l'Annexe 17 – *Sûreté de l'aviation*, seules des procédures judiciaires ou administratives peuvent permettre de déterminer si ces actes étaient illicites et de traiter de questions liées à l'imputation des fautes et des responsabilités. Il n'en demeure pas moins possible de tirer des enseignements de l'expérience en vue d'améliorer la sécurité, et l'existence d'un acte d'intervention illicite connu ou la présomption d'un tel acte ne dégage pas l'État visé aux paragraphes 5.1, 5.2 et 5.3 de la responsabilité d'ouvrir une enquête conforme aux dispositions de la présente Annexe et de publier un rapport final.

2. Une enquête menée conformément à la présente Annexe, qui débouche sur la publication d'un rapport final, objectif et perçu comme crédible par toutes les parties prenantes nationales et internationales, permet d'améliorer la sécurité. Toutefois, lorsqu'une connexion entre un État et l'acte présumé d'intervention illicite existe en puissance, une enquête menée par cet État peut donner lieu à une situation de conflit d'intérêts réel ou supposé.

3. On trouvera ci-après des mesures qui peuvent être prises pour réduire et limiter tout conflit d'intérêts réel ou supposé, ou ses effets, dans les enquêtes dont la crédibilité peut être mise en doute, par exemple s'agissant d'événements impliquant des actes présumés d'intervention illicite ou des actes d'intervention illicite signalés conformément à l'Annexe 17. Chaque mesure peut être adoptée seule ou en conjonction avec d'autres mesures énumérées ci-après.

4. L'État qui ouvre l'enquête peut déléguer la conduite de celle-ci à un autre État ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO), conformément aux paragraphes 5.1 et 5.3 et au supplément F, *Ententes de délégation d'enquête*.

5. L'État qui mène l'enquête peut :

c) inviter l'OACI à désigner un observateur ; et/ou

b) inviter un État tiers à désigner un observateur ou un représentant accrédité.

6. L'État qui mène l'enquête devrait :

d) publier en temps utile des informations factuelles, en particulier aux premiers stades de l'enquête, conformément à la présente Annexe ; et

e) communiquer des informations aux victimes de l'accident et à leurs familles, par voie directe ou par l'intermédiaire de l'État dont elles sont ressortissantes.

Note.— Des orientations sur la communication des informations aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles figurent dans le Manuel sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles *(Doc 9973).*

7. Il est possible de rendre ces enquêtes plus transparentes et plus crédibles en donnant aux États concernés, en particulier aux États dont des ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves, la possibilité :

f) de participer en tant qu'observateur à certains aspects du processus d'enquête, sous réserve de ne pas entraver ou compromettre l'enquête ; et

g) de prendre connaissance d'informations pertinentes et du contenu des rapports avant leur publication.

Fin du nouveau supplément G.

Origine :	*Justification*
AIGP/8	Ces nouvelles orientations sont proposées comme supplément G de l'Annexe 13 afin de renforcer la crédibilité des enquêtes sur les accidents en cas de connexion possible entre l'État d'occurrence et un acte présumé d'intervention illicite qui a conduit à un accident.

– – – – – – – – – – –

PIÈCE JOINTE C à la lettre AN 6/1.2.2, AN 11/1.1.36-25/43

PROPOSITION D'AMENDEMENT DES
NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES INTERNATIONALES

ANNEXE 6

À LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS

PARTIE 1
AVIATION DE TRANSPORT COMMERCIAL INTERNATIONAL – AVIONS

NOTES RELATIVES À LA PRÉSENTATION DE L'AMENDEMENT PROPOSÉ

Le texte de l'amendement proposé est présenté de la manière suivante :

1	~~Le texte à supprimer est rayé.~~	Suppression
2.	Le nouveau texte est présenté en grisé.	Addition
3.	~~Le texte à supprimer est rayé~~ et suivi, en grisé, du texte qui le remplace.	Remplacement

PROPOSITION D'AMENDEMENT
DE L'ANNEXE 6

EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS

PARTIE 1
AVIATION DE TRANSPORT COMMERCIAL INTERNATIONAL – AVIONS

À LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

PROPOSITION INITIALE 11

(…)

CHAPITRE 3. GÉNÉRALITÉS

(…)

3.3 GESTION DE LA SÉCURITÉ

(…)

3.3.5 Les programmes d'analyse des données de vol ~~contiendront des garanties adéquates pour protéger les sources de données~~ incluront des mesures de protection contre la divulgation et l'utilisation des données de sécurité et des informations de sécurité ainsi que des mesures de protection pour les personnes et organisations concernées conformément aux dispositions ~~de l'appendice 3~~ de l'Annexe 19.

Note.— Le Manuel sur les programmes d'analyse des données de vol (FDAP) *(Doc 10000) contient des éléments indicatifs sur l'établissement des programmes d'analyse des données de vol.*

(…)

Origine : SIP-IG/3	*Justification* La proposition vise à apporter plus de précisions et à assurer qu'une protection est assurée pour les données de sécurité et les informations de sécurité enregistrées et analysées par les programmes d'analyse des données de vol ainsi que des mesures de protection pour les personnes et les organisations. La norme 3.3.5 actuelle prévoit uniquement des garanties pour protéger les sources de données. À cet égard, la formulation « données de sécurité et informations de sécurité » a été ajouté afin d'assurer la cohérence avec l'Annexe 19. De plus le terme « sources » dans la norme actuelle 3.3.5 peut être ambigu et être interprété comme étant : 1. un propriétaire de programme d'analyse des données de vol, qui est habituellement un exploitant ; 2. des systèmes automatisés ou manuels de capture de données ; 3. du personnel opérationnel.

	Il est donc proposé de remplacer le terme « sources » par « personnes et organisations ».

PROPOSITION INITIALE 12

Note rédactionnelle.— Déplacer les paragraphes 3.3.6 et 3.3.7 à la nouvelle section 3.6 et *renuméroter* les paragraphes en conséquence.

(…)

3.~~3.~~6.1 Les États ne permettront pas que des enregistrements ou des transcriptions d'enregistrements de CVR, CARS, AIR Classe A ou AIRS Classe A soient utilisés ~~à des fins autres qu'une enquête sur un accident ou un incident menée en conformité avec l'Annexe 13~~, sauf :

a) s'ils sont utilisés à des fins d'enquête sur un accident ou un incident instituée conformément à l'Annexe 13 ;

~~a)~~b) ~~s'ils se rapportent à~~ s'ils sont utilisés à des fins d'évaluation d'un événement de sécurité identifié dans le contexte d'un système de gestion de la sécurité, auquel cas une telle utilisation se limite ~~sont limités~~ aux parties pertinentes d'une transcription anonymisée de l'enregistrement, et s'ils font l'objet des protections accordées par l'Annexe 19 ;

~~b)~~c) s'ils sont destinés à être utilisés dans le cadre de procédures pénales sans rapport avec un événement concernant une enquête sur un accident ou un incident conformément à l'Annexe 13 ~~et font l'objet des protections accordées par l'Annexe 19~~, auquel cas une telle utilisation se limite aux parties pertinentes divulguées conformément aux mesures de protection faisant autorité ; ou

~~c)~~d) s'ils sont utilisés pour les inspections des enregistreurs de bord prévues à la section 7 de l'appendice 8.

Note 1.— Lorsqu'une enquête est instituée conformément à l'Annexe 13, la protection accordée aux éléments d'accident et d'enquête, y compris les enregistrements ou les transcriptions d'enregistrement de CVC, CARS, AIR Classe A ou AIRS Classe A, est déterminée conformément à l'Annexe 13. Des dispositions relatives à la protection des données de sécurité~~,~~ et des informations de sécurité collectées à des fins de maintien ou d'amélioration de la sécurité, ~~et~~ainsi que des sources connexes figurent ~~à l'appendice 3~~ de l'Annexe 19. ~~Lorsqu'une enquête est instituée conformément à l'Annexe 13, les éléments d'enquête font l'objet des protections accordées par l'Annexe 13.~~

Note 2.— Les mesures de protection faisant autorité comprennent des limitations ou des restrictions juridiques telles que des mesures conservatoires, des procédures à huis clos, des examens en chambre et la dépersonnalisation des données en vue de l'utilisation ou de la divulgation des informations de sécurité dans des procédures pénales.

(…)

Origine : SIP-IG/3	*Justification* La norme 3.3.6 actuelle vise à protéger les enregistrements ou les transcriptions d'enregistrements de CVC, CARS, AIR Classe A ou AIRS Classe A dans des opérations normales. Durant la mise en œuvre de la norme 3.3.6 actuelle, certaines difficultés sont apparues lorsqu'il s'est agi de transposer la disposition dans les règlements nationaux. Par exemple, la première partie de la norme actuelle 3.3.6, alinéa b), autorise l'utilisation d'enregistrements ou de transcriptions d'enregistrements dans le cadre de procédures pénales sans rapport avec un événement concernant une enquête sur un accident ou un incident (p. ex., détournement). Toutefois, la seconde partie de la même norme renvoie à l'Annexe 19 qui peut ne pas autoriser une telle utilisation. Ainsi, cela entraîne des incohérences et des difficultés dans la mise en œuvre de la norme. La proposition relative à la norme 3.6.1 vise à apporter des éclaircissements et à déterminer clairement les exceptions pour l'utilisation des enregistrements ou des transcriptions de CVC, CARS, AIR Classe A ou AIRS Classe A dans des opérations normales.

PROPOSITION INITIALE 13

(…)

3.~~3.7~~6.2 Les États ne permettront pas que des enregistrements ou des transcriptions d'enregistrements de FDR, d'ADRS ainsi que d'AIR et AIRS Classes B et C soient utilisés ~~à des fins autres qu'une enquête sur un accident ou un incident menée en conformité avec l'Annexe 13~~, sauf ~~si ces enregistrements ou transcriptions d'enregistrements font l'objet des protections accordées par l'Annexe 19 et~~ :

a) s'ils sont utilisés à des fins d'enquête sur un accident ou un incident instituée conformément à l'Annexe 13 ;

~~a)~~b) s'ils sont utilisés par l'exploitant à des fins de maintien de la navigabilité ou de maintenance ;

~~b)~~c) s'ils sont utilisés par l'exploitant dans l'exécution d'un programme d'analyse des données de vol prescrit à la présente Annexe ;

~~c)~~d) s'ils sont destinés à être utilisés dans des procédures sans rapport avec un événement concernant une enquête sur un accident ou un incident ~~;~~.

~~d) s'ils sont dépersonnalisés ; ou~~

~~e) s'ils sont divulgués dans le cadre de procédures de sécurité.~~

Note — Des dispositions relatives à la protection des données de sécurité~~,~~ et des informations de sécurité collectées à des fins de maintien ou d'amélioration de la sécurité, ~~et~~ainsi que des sources connexes figurent à ~~l'appendice 3 de~~ l'Annexe 19.

(…)

Origine :	*Justification*
SIP-IG/3	Tout comme la justification présentée pour la norme 3.3.6 ci-dessus, la norme 3.3.7 actuelle entraîne des incohérences et des difficultés pour la mise en œuvre. Par exemple, la norme 3.3.7., alinéa a) permet l'utilisation d'enregistrements ou de transcriptions d'enregistrements de FDR, d'ADRS ainsi que d'AIR et d'AIRS de Classes B et C pour les besoins de la navigabilité et de la maintenance. Toutefois, la même norme renvoie à l'Annexe 19 qui peut ne pas autoriser une telle utilisation La proposition relative à la norme 3.6.2 vise à apporter des éclaircissements et à déterminer clairement les exceptions pour l'utilisation des enregistrements ou des transcriptions de FDR, d'ADRS ainsi que d'AIR et d'AIRS de Classes B et C dans des opérations normales.

PROPOSITION INITIALE 14

3.6 PROTECTION DES ENREGISTREMENTS ET DES TRANSCRIPTIONS

(…)

Origine :	*Justification*
SIP-IG/3	Le 2 mars 2016, le Conseil a adopté des amendements de l'Annexe 6 introduisant un niveau cadre pour la protection et l'utilisation des enregistrements des enregistreurs de vol dans des opérations normales. Ce cadre est prévu par les normes 3.3.6 et 3.3.7 actuelles. Il est proposé de créer une nouvelle section intitulée *Protection des enregistrements et des transcriptions* qui indiquerait que le cadre de protection et d'utilisation des enregistrements et des transcriptions des enregistreurs de vol dans des opérations normales est différent de la protection des données et des informations de sécurité collectées pour les activités de gestion de la sécurité dans l'Annexe 19. L'Annexe 19 prévoit une protection pour les données et informations de sécurité, communiquées par des personnes ou des organisations, de façon volontaire, qui est utilisée pour la gestion de la sécurité (norme 5.3.1)[1]. L'Annexe 6 prévoit une protection des enregistrements et des transcriptions dans des opérations normales (et non pour la gestion de la sécurité) qui contient des informations et des images qui n'ont pas été captées de manière volontaire.

– – – – – – – – – – – –

[1] Conformément à l'Annexe 19, il est recommandé que les États étendent la protection aux systèmes de compte rendu obligatoire (recommandation 5.3.2).

PIÈCE JOINTE D à la lettre AN 6/1.2.2, AN 11/1.1.36-25/43

PROPOSITION D'AMENDEMENT DES
NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES INTERNATIONALES

ANNEXE 6

À LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS

PARTIE 2
AVIATION GÉNÉRALE INTERNATIONALE – AVIONS

NOTES RELATIVES À LA PRÉSENTATION DE L'AMENDEMENT PROPOSÉ

Le texte de l'amendement proposé est présenté de la manière suivante :

1	~~Le texte à supprimer est rayé.~~	Suppression
2.	Le nouveau texte est présenté en grisé.	Addition
3.	~~Le texte à supprimer est rayé~~ et suivi, en grisé, du texte qui le remplace.	Remplacement

PROPOSITION D'AMENDEMENT
DE L'ANNEXE 6

EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS

PARTIE 2
AVIATION GÉNÉRALE INTERNATIONALE – AVIONS

À LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

PROPOSITION INITIALE 15

(…)

SECTION 3

AVIONS LOURDS ET AVIONS À TURBORÉACTEURS

(…)

CHAPITRE 3.3 GÉNÉRALITÉS

(…)

3.3.2 Gestion de la sécurité

Note rédactionnelle.— Reporter les paragraphes 3.3.2.1 et 3.3.2.2 à la nouvelle section 3.3.3.

3.3.~~2.~~3.1 Les États ne permettront pas que des enregistrements ou des transcriptions d'enregistrements de CVR, CARS, AIR Classe A ou AIRS Classe A soient utilisés ~~à des fins autres qu'une enquête sur un accident ou un incident menée en conformité avec l'Annexe 13~~, sauf :

a) s'ils sont utilisés à des fins d'enquête sur un accident ou un incident instituée en conformité avec l'Annexe 13 ;

~~a)~~b) ~~s'ils se rapportent à~~ s'ils sont utilisés à des fins d'évaluation d'un événement de sécurité identifié dans le contexte d'un système de gestion de la sécurité, auquel cas une telle utilisation se limite ~~sont limités~~ aux parties pertinentes d'une transcription anonymisée de l'enregistrement, et s'ils font l'objet des protections accordées par l'Annexe 19 ;

~~b)~~c) s'ils sont destinés à être utilisés dans le cadre de procédures pénales sans rapport avec un événement concernant une enquête sur un accident ou un incident conformément à l'Annexe 13 ~~et font l'objet des protections accordées par l'Annexe 19~~, auquel cas une telle utilisation se limite aux parties pertinentes divulguées conformément aux mesures de protection faisant autorité ; ou

~~c)~~d) s'ils sont utilisés pour les inspections des enregistreurs de bord prévues à la section ~~7~~6 de l'appendice 2.3.

Note 1.— Lorsqu'une enquête est instituée conformément à l'Annexe 13, la protection accordée aux éléments d'accident et d'enquête, y compris les enregistrements ou les transcriptions d'enregistrement de CVC, CARS, AIR Classe A ou AIRS Classe A, est déterminée conformément à l'Annexe 13. Des dispositions relatives à la protection des données de sécurité~~,~~ et des informations de sécurité collectées à des fins de maintien ou d'amélioration de la sécurité, ~~et~~ainsi que des sources connexes figurent à ~~l'appendice 3 de~~ l'Annexe 19. ~~Lorsqu'une enquête est instituée conformément à l'Annexe 13, les éléments d'enquête font l'objet des protections accordées par l'Annexe 13.~~

Note 2.— Les mesures de protection faisant autorité comprennent des limitations ou des restrictions juridiques telles que des mesures conservatoires, des procédures à huis clos, des examens en chambre et la dépersonnalisation des données en vue de l'utilisation ou de la divulgation des informations de sécurité dans des procédures pénales.

(…)

Origine : SIP-IG/3	*Justification* La norme 3.3.2.1 actuelle vise à protéger les enregistrements ou les transcriptions d'enregistrements de CVC, CARS, AIR Classe A ou AIRS Classe A dans des opérations normales. Durant la mise en œuvre de la norme 3.3.6 actuelle, certaines difficultés sont apparues lorsqu'il s'est agi de transposer la disposition dans les règlements nationaux. Par exemple, la première partie de la norme actuelle 3.3.2.1, alinéa c), autorise l'utilisation d'enregistrements ou de transcriptions d'enregistrements dans le cadre de procédures pénales sans rapport avec un événement concernant une enquête sur un accident ou un incident (p. ex., détournement). Toutefois, la seconde partie de la même norme renvoie à l'Annexe 19 qui peut ne pas autoriser une telle utilisation. Ainsi, cela entraîne des incohérences et des difficultés dans la mise en œuvre de la norme. La proposition relative à la norme 3.3.3.1 vise à apporter des éclaircissements et à déterminer clairement les exceptions pour l'utilisation des enregistrements ou des transcriptions de CVC, CARS, AIR Classe A ou AIRS Classe A dans des opérations normales.

PROPOSITION INITIALE 16

(…)

3.3.~~2.~~3.2 Les États ne permettront pas que des enregistrements ou des transcriptions d'enregistrements de FDR, ADRS et AIR ou AIRS Classe B ou Classe C soient utilisés~~ à des fins autres qu'une enquête sur un accident ou un incident menée en conformité avec l'Annexe 13~~, sauf~~ si ces enregistrements ou transcriptions d'enregistrements font l'objet des protections accordées par l'Annexe 19 et~~ :

a) s'ils sont utilisés à des fins d'enquête sur un accident ou un incident instituée conformément à l'Annexe 13 ;

~~a)~~b) s'ils sont utilisés par l'exploitant à des fins de maintien de la navigabilité ou de maintenance ; ou

~~b)~~c) s'ils sont destinés à être utilisés dans des procédures sans rapport avec un événement concernant une enquête sur un accident ou un incident ~~;~~.

~~c) s'ils sont dépersonnalisés ; ou~~

~~d) s'ils sont divulgués dans le cadre de procédures de sécurité.~~

Note — Des dispositions relatives à la protection des données de sécurité~~,~~ et des informations de sécurité collectées à des fins de maintien ou d'amélioration de la sécurité, ~~et~~ ainsi que des sources connexes figurent à ~~l'appendice 3 de~~ l'Annexe 19.

(…)

Origine : SIP-IG/3	*Justification* Tout comme la justification présentée pour la norme 3.3.2.1 la norme 3.3.2.2 actuelle entraîne des incohérences et des difficultés dans la mise en œuvre. Par exemple, la norme 3.3.2.2, alinéa b) permet l'utilisation d'enregistrements ou de transcriptions d'enregistrements de FDR, d'ADRS ainsi que d'AIR et d'AIRS de Classes B et C pour les besoins de la navigabilité et de la maintenance. Toutefois, la même norme renvoie à l'Annexe 19 qui peut ne pas autoriser une telle utilisation La proposition relative à la norme 3.3.3.2 vise à apporter des éclaircissements et à déterminer clairement les exceptions pour l'utilisation des enregistrements ou des transcriptions de FDR, d'ADRS ainsi que d'AIR et d'AIRS de Classes B et C dans des opérations normales.

PROPOSITION INITIALE 17

(…)

3.3.3 PROTECTION DES ENREGISTREMENTS ET DES TRANSCRIPTIONS

(…)

Origine : SIP-IG/3	*Justification* Le 2 mars 2016, le Conseil a adopté des amendements de l'Annexe 6 introduisant un niveau cadre pour la protection et l'utilisation des enregistrements des enregistreurs de vol dans des opérations normales. Ce cadre est prévu par les normes 3.3.2.1 et 3.3.2.2 actuelles. Il est proposé de créer une nouvelle section intitulée *Protection des enregistrements et des transcriptions* qui indiquerait que le cadre de protection et d'utilisation des enregistrements et des transcriptions des enregistreurs de vol dans des opérations normales est différent de la protection des données et des informations de sécurité collectées pour les activités de gestion de la sécurité dans l'Annexe 19. L'Annexe 19 prévoit une protection pour les données et informations de sécurité, communiquées par des personnes ou des organisations, de façon volontaire, qui est utilisée pour la gestion de la sécurité (norme 5.3.1)[2]. Bien que l'Annexe 6 prévoit une protection des enregistrements et des transcriptions dans des opérations normales (et non pour la gestion de la sécurité) qui contient des informations et des images qui n'ont pas été captées de manière volontaire, le cadre de l'Annexe 19 ne prévoit pas de protection des enregistrements et des transcriptions dans des opérations normales.

– – – – – – – – – – – –

[2] Conformément à l'Annexe 19, il est recommandé que les États étendent la protection aux systèmes de compte rendu obligatoire (recommandation 5.3.2).

PIÈCE JOINTE E à la lettre AN 6/1.2.2, AN 11/1.1.36-25/43

PROPOSITION D'AMENDEMENT DES NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES INTERNATIONALES

ANNEXE 6

À LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS

PARTIE 3
VOLS INTERNATIONAUX D'HÉLICOPTÈRES

NOTES RELATIVES À LA PRÉSENTATION DE L'AMENDEMENT PROPOSÉ

Le texte de l'amendement proposé est présenté de la manière suivante :

1	~~Le texte à supprimer est rayé.~~	Suppression
2.	Le nouveau texte est présenté en grisé.	Addition
3.	~~Le texte à supprimer est rayé~~ et suivi, en grisé, du texte qui le remplace.	Remplacement

PROPOSITION D'AMENDEMENT DE L'ANNEXE 6

EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS

PARTIE 3
VOLS INTERNATIONAUX D'HÉLICOPTÈRES

À LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

PROPOSITION INITIALE 18

(…)

SECTION II

AVIATION DE TRANSPORT COMMERCIAL INTERNATIONAL

CHAPITRE 1. GÉNÉRALITÉS

(…)

1.3 GESTION DE LA SÉCURITÉ

1.3.2 Les programmes d'analyse des données de vol ~~contiendront des garanties adéquates pour protéger les sources de données~~ incluront des mesures de protection contre la divulgation et l'utilisation des données de sécurité et des informations de sécurité ainsi que des mesures de protection pour les personnes et organisations concernées conformément aux dispositions ~~de l'appendice 3~~ de l'Annexe 19.

(…)

Origine : SIP-IG/3	*Justification* La proposition vise à apporter plus de précisions et à assurer qu'une protection est assurée pour les données de sécurité et les informations de sécurité enregistrées et analysées par les programmes d'analyse des données de vol ainsi que des mesures de protection pour les personnes et les organisations. La norme 1.3.2 actuelle prévoit uniquement des garanties pour protéger les sources de données. À cet égard, la formulation « données de sécurité et informations de sécurité » a été ajouté afin d'assurer la cohérence avec l'Annexe 19. De plus le terme « sources » dans la norme actuelle 1.3.2 peut être ambigu et être interprété comme étant : 1. un propriétaire de programme d'analyse des données de vol, qui est habituellement un exploitant ; 2. des systèmes automatisés ou manuels de capture de données ; 3. du personnel opérationnel. Il est donc proposé de remplacer le terme « sources » par « personnes et organisations ».

PROPOSITION INITIALE 19

Note rédactionnelle.— Déplacer les paragraphes 1.3.3 et 1.3.4 à la nouvelle section 1.5 et *renuméroter* les paragraphes en conséquence.

(…)

1.~~3.3~~5.1 Les États ne permettront pas que des enregistrements ou des transcriptions d'enregistrements de CVR, CARS, AIR Classe A ou AIRS Classe A soient utilisés ~~à des fins autres qu'une enquête sur un accident ou un incident menée en conformité avec l'Annexe 13~~, sauf :

a) s'ils sont utilisés à des fins d'enquête sur un accident ou un incident instituée conformément à l'Annexe 13 ;

~~a)~~b) ~~s'ils se rapportent~~ à s'ils sont utilisés à des fins d'évaluation d'un événement de la sécurité identifié dans le contexte d'un système de gestion de la sécurité, auquel cas une telle utilisation se limite ~~sont limités~~ aux parties pertinentes d'une transcription anonymisée de l'enregistrement et ils font l'objet des protections accordées par l'Annexe 19 ;

~~b)~~c) s'ils sont destinés à être utilisés dans le cadre de procédures pénales sans rapport avec un événement concernant une enquête sur un accident ou un incident conformément à l'Annexe 13 ~~et font l'objet des protections accordées par l'Annexe 19~~, auquel cas une telle utilisation se limite aux parties pertinentes divulguées conformément aux mesures de protection faisant autorité ; ou

~~c)~~d) s'ils sont utilisés pour les inspections des enregistreurs de bord prévues à la section 6 de l'appendice 4.

Note 1.— Lorsqu'une enquête est instituée conformément à l'Annexe 13, la protection accordée aux éléments d'accident et d'enquête, y compris les enregistrements ou les transcriptions d'enregistrement de CVC, CARS, AIR Classe A ou AIRS Classe A, est déterminée conformément à l'Annexe 13. Des dispositions relatives à la protection des données de sécurité~~~~,~~* *et des informations de sécurité collectées à des fins de maintien ou d'amélioration de la sécurité, ~~et~~ainsi que des sources connexes figurent à ~~l'appendice 3 de~~ l'Annexe 19. ~~Lorsqu'une enquête est instituée conformément à l'Annexe 13, les éléments d'enquête font l'objet des protections accordées par l'Annexe 13.~~*

Note 2.— Les mesures de protection faisant autorité comprennent des limitations ou des restrictions juridiques telles que des mesures conservatoires, des procédures à huis clos, des examens en chambre et la dépersonnalisation des données en vue de l'utilisation ou de la divulgation des informations de sécurité dans des procédures pénales.

Origine :	*Justification*
SIP-IG/3	La norme 1.3.3 actuelle vise à protéger les enregistrements ou les transcriptions d'enregistrements de CVC, CARS, AIR Classe A ou AIRS Classe A dans des opérations normales.

	Durant la mise en œuvre de la norme 1.3.3 actuelle, certaines difficultés sont apparues lorsqu'il s'est agi de transposer la disposition dans les règlements nationaux. Par exemple, la première partie de la norme actuelle 1.3.3, alinéa c), autorise l'utilisation d'enregistrements ou de transcriptions d'enregistrements dans le cadre de procédures pénales sans rapport avec un événement concernant une enquête sur un accident ou un incident (p. ex., détournement). Toutefois, la seconde partie de la même norme renvoie à l'Annexe 19 qui peut ne pas autoriser une telle utilisation. Ainsi, cela entraîne des incohérences et des difficultés dans la mise en œuvre de la norme. La proposition relative à la norme 1.5.1 vise à apporter des éclaircissements et à déterminer clairement les exceptions pour l'utilisation des enregistrements ou des transcriptions de CVC, CARS, AIR Classe A ou AIRS Classe A dans des opérations normales.

PROPOSITION INITIALE 20

(…)

1.~~3.4.~~5.2 Les États ne permettront pas que des enregistrements ou des transcriptions d'enregistrements de FDR, ADRS, AIR Classe B et C et AIRS Classe B et C soient utilisés ~~à des fins autres qu'une enquête sur un accident ou un incident menée en conformité avec l'Annexe 13~~, sauf ~~si ces enregistrements ou transcriptions d'enregistrements font l'objet des protections accordées par l'Annexe 19 et~~ :

a) s'ils sont utilisés à des fins d'enquête sur un accident ou un incident instituée conformément à l'Annexe 13 ;

~~a)~~b) s'ils sont utilisés par l'exploitant à des fins de maintien de la navigabilité ou de maintenance ;

~~b)~~c) s'ils sont utilisés par l'exploitant dans l'exécution d'un programme d'analyse des données de vol prévu à la section II de la présente Annexe ; ou

~~c)~~d) s'ils sont destinés à être utilisés dans des procédures sans rapport avec un événement concernant une enquête sur un accident ou un incident ~~;~~.

~~d) s'ils sont dépersonnalisés ; ou~~

~~e) s'ils sont divulgués dans le cadre de procédures de sécurité.~~

Note.— Des dispositions relatives à la protection des données de sécurité~~,~~ et des informations de sécurité collectées à des fins de maintien ou d'amélioration de la sécurité, ~~et~~ainsi que des sources connexes figurent à ~~l'appendice 3 de~~ l'Annexe 19.

(…)

Origine : SIP-IG/3	*Justification* Tout comme la justification présentée pour la norme 1.3.3 la norme 1.3.4 actuelle entraîne des incohérences et des difficultés dans la mise en œuvre. Par exemple, la norme 1.3.4, alinéa b) permet l'utilisation d'enregistrements ou de transcriptions d'enregistrements de FDR, d'ADRS ainsi que d'AIR et d'AIRS de Classes B et C pour les besoins de la navigabilité et de la maintenance. Toutefois, la même norme renvoie à l'Annexe 19 qui peut ne pas autoriser une telle utilisation La proposition relative à la norme 1.5.2 vise à apporter des éclaircissements et à déterminer clairement les exceptions pour l'utilisation des enregistrements ou des transcriptions de FDR, d'ADRS ainsi que d'AIR et d'AIRS de Classes B et C dans des opérations normales.

PROPOSITION INITIALE 21

1.5 PROTECTION DES ENREGISTREMENTS ET DES TRANSCRIPTIONS

(…)

Origine : SIP-IG/3	*Justification* Le 2 mars 2016, le Conseil a adopté des amendements de l'Annexe 6 introduisant un niveau cadre pour la protection et l'utilisation des enregistrements des enregistreurs de vol dans des opérations normales. Ce cadre est prévu par les normes 1.3.3 et 1.3.4 actuelles. Il est proposé de créer une nouvelle section intitulée *Protection des enregistrements et des transcriptions* qui indiquerait que le cadre de protection et d'utilisation des enregistrements et des transcriptions des enregistreurs de vol dans des opérations normales est différent de la protection des données et des informations de sécurité recueillies pour les activités de gestion de la sécurité dans l'Annexe 19. L'Annexe 19 prévoit une protection pour les données et informations de sécurité, communiquées par des personnes ou des organisations, de façon volontaire, qui est utilisée pour la gestion de la sécurité (norme 5.3.1)[3]. Bien que l'Annexe 6 prévoit une protection des enregistrements et des transcriptions dans des opérations normales (et non pour la gestion de la sécurité) qui contient des informations et des images qui n'ont pas été captées de manière volontaire, le cadre de l'Annexe 19 ne prévoit pas de protection des enregistrements et des transcriptions dans des opérations normales.

– – – – – – – – – – – –

[3] Conformément à l'Annexe 19, il est recommandé que les États étendent la protection aux systèmes de compte rendu obligatoire (recommandation 5.3.2).

PIÈCE JOINTE F à la lettre AN 6/1.2.2. AN 11/1.1.36-25/43

FORMULAIRE DE RÉPONSE À REMPLIR ET À RETOURNER À L'OACI AVEC VOS ÉVENTUELLES OBSERVATIONS SUR LES AMENDEMENTS PROPOSÉS

Monsieur le Secrétaire général
Organisation de l'aviation civile internationale
999, boulevard Robert-Bourassa
Montréal (Québec)
Canada, H3C 5H7

(**État**)_____

Prière de cocher (√) une case pour chaque amendement. En cas d'« accord avec observations » ou de « désaccord avec observations », **veuillez indiquer vos observations sur des feuilles distinctes**.

	Accord sans observations	*Accord avec observations**	*Désaccord sans observations*	*Désaccord avec observations*	*Point de vue non exprimé*
Amendement de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* (pièce jointe B)					
Amendement de l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, partie 1 — *Aviation de transport commercial international — Avions* (pièce jointe C)					
Amendement de l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, partie 2 — *Aviation générale internationale – Avions* (pièce jointe D)					
Amendement de l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, partie 3 — *Vols internationaux d'hélicoptères* (pièce jointe E)					

* « Accord avec observations » signifie que votre État ou Organisation approuve le but et l'orientation générale de la proposition d'amendement ; les observations peuvent, le cas échéant, indiquer vos réserves sur telle ou telle partie de l'amendement et proposer une solution de rechange.

Signature _____ Date _____

— FIN —