



## ASSEMBLÉE — 37<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

#### Point 27 : Protection de certains éléments sur les accidents et incidents

#### SOUTIEN POUR LA CRÉATION D'UNE ÉQUIPE SPÉCIALE MULTIDISCIPLINAIRE SUR LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS SUR LA SÉCURITÉ

(Présentée par la Civil Air Navigation Services Organisation)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le présent document entend appuyer la création d'une équipe spéciale multidisciplinaire sur la protection des données et des renseignements sur la sécurité, et apporte l'assurance que les principes de la « culture juste » restent un sujet-clé du débat et de la discussion, l'objectif étant de dialoguer avec les autorités judiciaires afin que le concept soit mieux compris, mieux soutenu, et qu'il soit reconnu comme facteur d'importance pour l'amélioration de la sécurité.

**Suite à donner :** l'Assemblée est invitée à :

- exhorter les États à reconnaître les avantages d'un cadre judiciaire favorisant la mise en œuvre d'une culture de la sécurité en vertu de laquelle « le personnel ne sera pas sanctionné pour des actes, omissions ou décisions en rapport avec son expérience et sa formation, mais pour laquelle les négligences graves, infractions délibérées et actes de destruction ne seront pas tolérés » ;
- encourager les États à organiser et mener un véritable dialogue entre les autorités aéronautiques et les autorités judiciaires sur les éléments d'une « culture juste » proactive ;
- appuyer la création de l'équipe spéciale multidisciplinaire afin que les représentants des autorités aéronautiques et judiciaires abordent ensemble les questions relatives à la protection des données et renseignements de sécurité.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques A et F.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Annexe 13 — <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> Doc 9935, <i>Rapport de la Conférence de haut niveau de 2010 sur la sécurité</i> Doc 9914, <i>Réunion enquêtes et prévention des accidents à l'échelle division (2008)</i> Doc 9899, <i>Rapport de la Commission technique de la 36<sup>e</sup> session de l'Assemblée</i> Doc 9902, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 28 septembre 2007)

<sup>1</sup> Toutes les versions linguistiques ont été fournies par la CANSO.

## 1. INTRODUCTION

1.1 Le présent document soutient la création d'une équipe spéciale multidisciplinaire sur la protection des données et des renseignements de sécurité. Il est généralement admis que pour améliorer de façon continue la sécurité nous devons tirer des enseignements à la fois des autres et des événements liés à la sécurité auxquels est confronté notre industrie. Il est reconnu que la protection des données et des renseignements de sécurité contre un usage inapproprié est essentielle pour garantir que ces données restent disponibles en continu pour la gestion de la sécurité. Il est généralement accepté qu'à cette fin il est nécessaire de trouver le bon équilibre entre la protection des renseignements de sécurité et la nécessité d'une bonne administration de la justice, et que le niveau de protection accordé devrait être proportionnel à la nature de l'information donnée. Ce principe reflète ce qui est souvent appelé une « culture juste ».

1.2 S'il n'existe encore aucune définition de la « culture juste » qui soit mondialement acceptée, il est généralement admis qu'un individu ne doit pas être sanctionné pour une « erreur involontaire et commise de bonne foi », mais tenu pour responsable d'une infraction délibérée et d'une négligence grave. L'individu sera moins enclin à rendre compte de ses erreurs et d'autres problèmes ou risques liés à la sécurité s'il craint une sanction ou des poursuites. Cela ne se traduit toutefois pas par une culture « non punitive », qui n'est ni réalisable, ni souhaitable, un certain degré de responsabilité devant exister.

1.3 Ainsi, la « culture juste » favorise-t-elle la formation en matière d'actes à risque afin d'accroître la prise de conscience par une reconnaissance plus aiguë des situations sécuritaires ; elle aide également à développer l'articulation cérébrale et la mise en commun des renseignements sur la sécurité. La « culture juste » peut donc être considérée comme l'élément déterminant, voire l'indicateur, d'une culture de la sécurité positive.<sup>2</sup>

1.4 Si le concept de « culture juste » est d'abord apparu avec la volonté de développer une culture de la sécurité organisationnelle basée sur la confiance et le partage des informations, il s'est étendu depuis une dizaine d'années pour surmonter les tensions existant entre les processus d'enquête sur la sécurité et leurs possibles conséquences judiciaires. Cette évolution réside dans la tendance des autorités judiciaires à enquêter et à engager de plus en plus souvent des poursuites corrélativement à des questions de sécurité aéronautique.

1.5 Néanmoins, bien que l'industrie aéronautique se soit montrée très active dans la promotion d'une politique de la « culture juste », elle n'est que partiellement parvenue à ce que les autorités réglementaires et judiciaires partagent une même compréhension du concept.

1.6 Le présent document entend par conséquent appuyer clairement la création d'une équipe spéciale multidisciplinaire pour apporter l'assurance qu'une culture de la sécurité proactive continue d'être développée dans la communauté aéronautique, et que l'amélioration de la sécurité par l'apprentissage progresse. Nous appuyons également pleinement le désir de l'industrie aéronautique — opérateurs et prestataires de services — de collaborer avec d'autres acteurs essentiels, à savoir les services d'enquêtes, les autorités réglementaires et judiciaires.

---

<sup>2</sup> La culture de la sécurité peut être décrite comme la résultante des valeurs, attitudes, perceptions, compétences et chaînes de comportement d'individus et de groupes qui déterminent l'engagement envers la gestion de la sécurité de l'organisation, ainsi que son style et sa compétence. Les organisations qui ont une culture positive de la sécurité se signalent par des communications fondées sur une confiance mutuelle, une perception partagée de l'importance de la sécurité et une confiance dans l'efficacité des mesures préventives.

## 2. ANALYSE

### 2.1 Définition du message de l'industrie aéronautique

2.1.1 L'industrie doit continuer d'attirer l'attention sur les problèmes relatifs aux enquêtes sur les accidents et incidents, et s'assurer que la procédure judiciaire n'empêche pas d'en tirer les leçons. On notera que l'acquisition de ce savoir essentiel découle, pour une grande part, des investigations menées sur les accidents.

2.1.2 L'atout suprême de la « culture juste » réside dans le fait que seuls les très rares événements définissables comme des délits sont traités par le système judiciaire. La condition préalable à l'élaboration d'une « culture juste », c'est un ensemble de principes admis marquant la limite entre ce qui est acceptable et ce qui ne l'est pas.

2.1.3 Cette approche doit comporter un dialogue avec les autorités judiciaires et respecter les éléments suivants, primordiaux dans la « culture juste ». Bien qu'extrêmement rares (de nombreux procureurs en conviennent), certaines situations justifient une enquête judiciaire, voire des poursuites ; Pour qu'une enquête judiciaire soit justifiée, toutes les conditions suivantes doivent être remplies :

- a) l'événement doit avoir eu pour résultat un accident officiel, tel que défini par l'OACI. Une enquête sur l'accident ne devra être entreprise que si les preuves d'un danger réel, et non d'un risque hypothétique, existent ;
- b) la preuve de la négligence grave ou de l'intention criminelle doit être établie.

### 2.2 La question de la compétence

2.2.1 Le principal obstacle demeure, cependant, le doute qui plane sur la capacité des juges et procureurs à interpréter convenablement le contenu des comptes rendus factuels en termes de « danger réel » et de « négligence grave ». L'expérience a montré de manière convaincante qu'un même rapport d'enquête pouvait être interprété de façon totalement différente, et aboutir à des conclusions rigoureusement divergentes, selon qu'il sera lu par un professionnel de l'aéronautique ou par les autorités judiciaires.

2.2.2 Cette différence de lecture et d'interprétation d'un même compte rendu explique directement, et pour une bonne part, l'absence de progrès en matière de « culture juste ». L'effort ne devrait pas tant porter sur la contestation de la légitimité de « l'intrusion » d'une enquête judiciaire, que sur le développement des connaissances nécessaires au sein des autorités judiciaires. Cette proposition a plus de chance de gagner le soutien de ces dernières. Elle devrait également réduire le risque de voir une procédure judiciaire lancée sur un événement qui ne la justifie pas.

2.2.3 Les membres de la CANSO, qui nourrissent leur propre approche de la « culture juste », adoptent des règles et des algorithmes opérationnels définissant les actions appropriées selon les types de comportement impliqués dans l'incident ou l'accident. Si la « culture juste » n'est pas punitive dans le cas de l'erreur humaine, l'individu reste cependant responsable d'un comportement qui crée un risque injustifiable. Les patrons des PSNA peuvent utiliser ces modèles pour informer les autorités judiciaires des avantages d'une « culture juste ». Ils seront ensuite à même d'influencer le système judiciaire et les médias, et de les informer que l'on n'atteint pas les objectifs de la société en matière de réduction du nombre d'accidents en sanctionnant des individus. En promouvant une « culture juste » selon laquelle un

acte provoquant un problème de sécurité sera jugé d'après l'intention du comportement, non au vu du résultat, les PSNA seront en mesure d'identifier les facteurs pouvant conduire à un incident avant qu'il ne se transforme en accident. Ils peuvent impulser une véritable culture pédagogique grâce à laquelle les risques du système pourront être décelés et limités, ce qui améliorera la sécurité.

2.2.4 Ci-dessous, les mesures concrètes qui pourraient être prises à cet égard :

2.2.4.1 Juges et procureurs se fient à une compétence technique pour compenser leurs lacunes en aéronautique. Il est inquiétant de constater que certaines décisions judiciaires se fondent sur l'opinion accablante de professionnels de l'aéronautique eux-mêmes. Il est urgent de promouvoir le concept de « culture juste » non seulement en externe, mais au sein de l'industrie aéronautique afin d'éradiquer une pratique destructrice qui consiste à incriminer ses pairs. Il est fréquent que l'impact négatif d'une expertise ne soit pas voulu. Il découle, une fois encore, de la lecture et de l'interprétation que la justice fait d'une déclaration rédigée par des experts techniques. Il importe que la sensibilisation dont doivent faire l'objet les professionnels de l'aéronautique officiant comme experts comporte une aide à la rédaction afin de réduire le risque d'une interprétation juridique erronée.

2.2.4.2 Les bureaux enquêtes-accidents prennent lentement conscience du mythe qui veut que les comptes rendus d'enquête ne revêtent aucun caractère juridique. Bien que ces bureaux ne soient pas responsables des conséquences judiciaires survenant en aval de leur travail, celles-ci ne sauraient être ignorées plus longtemps compte tenu de l'effet dévastateur qu'elles ont sur l'intégrité et la qualité des processus de sécurité eux-mêmes. Les bureaux se rendent compte également qu'il convient de faire très attention à la rédaction des rapports et de leurs conclusions, afin d'éviter toute conséquence non souhaitée hors du champ de leurs responsabilités. Outre que, au vu du dilemme qui pèse actuellement sur les enquêtes de sécurité, les experts des enquêtes-accidents ne doivent en aucun cas être invités à donner leur avis sur la portée juridique d'un cas, une formation adaptée devra être élaborée et dispensée afin de s'assurer que la possibilité d'une mauvaise interprétation n'est pas occultée. L'ajout d'une étape dans la production des comptes rendus d'enquêtes-accidents, à savoir une lecture juridique neutre de ce rapport avant publication, pourrait constituer une autre solution permettant d'éviter les conclusions implicites non voulues.

2.2.4.3 Certaines juridictions qui ont été régulièrement confrontées à des accidents d'avion ont également pris conscience du caractère critiquable de l'expertise et des risques liés à une mauvaise interprétation. Le Canton de Zurich (Suisse), par exemple, a créé un groupe spécial de procureurs qui recevra une formation aéronautique spécifique afin de mieux appréhender la réalité technique de l'aviation. En sus de cet enseignement, les magistrats concernés devraient être à même de se constituer un réseau d'experts. Ce type de programme mérite d'être activement encouragé.

2.2.4.4 Dans le même esprit, EUROCONTROL étudie actuellement une idée très prometteuse : la formation d'une équipe de spécialistes internationaux qui acquerra un double bagage, technique et juridique. Ces spécialistes seront à la disposition des autorités judiciaires partout en Europe et même au-delà. Leur mission sera de conseiller des magistrats à leur demande, notamment pour interpréter les comptes rendus d'enquêtes-accidents et d'autres éléments factuels.

### 3. CONCLUSION

3.1 Un environnement de communication reposant sur une « culture juste » constitue un élément déterminant de la culture de la sécurité positive. Ces dix dernières années, l'importance de la « culture juste » s'est encore affirmée du fait de la tendance à criminaliser toujours plus les événements

aéronautiques liés à la sécurité. La protection des données de sécurité sera un point encore plus essentiel si la communauté aéronautique devient partie prenante d'une approche de l'amélioration de la sécurité par l'apprentissage. Par conséquent, la CANSO appuie pleinement la création d'une équipe spéciale multidisciplinaire afin de traiter de cette question importante.

— FIN —