



ASSEMBLÉE — 36^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 28 : Protection de certains renseignements sur les accidents et incidents et des systèmes de collecte et de traitement des données sur la sécurité pour renforcer la sécurité de l'aviation

MISE EN ŒUVRE DU CONCEPT DE «CULTURE JUSTE»

(Note de travail présentée par le Portugal, au nom de la Communauté européenne et de ses États membres², par les autres pays membres de la Conférence européenne de l'aviation civile³ et par Eurocontrol)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La sécurité aérienne repose sur la transparence et sur le partage des informations. La mise en oeuvre d'une «culture juste» devrait instaurer un environnement qui encourage et facilite la communication et le partage des informations.

Dans ce contexte, le présent document propose des mesures destinées à mettre en place une «culture juste» qui réponde à la nécessité de protéger la communication et le partage d'informations de sécurité, tout en respectant les principes d'administration de la justice et de la liberté d'information.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à prendre acte des suggestions ci-jointes qui pourront servir à la formulation d'une résolution de l'Assemblée.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques A (<i>Sécurité — Renforcer la sécurité de l'aviation civile mondiale</i>)
<i>Incidences financières :</i>	
<i>Références :</i>	

¹ Les versions anglaise, espagnole et française sont fournies par le Portugal.

² Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède. Les 27 États sont également membres de la CEAC.

³ Albanie, l'Ex-République yougoslave de Macédoine, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Géorgie, Islande, Moldova, Monaco, Norvège, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

1. ÉLABORATION D'UN CONCEPT APPROPRIÉ DE «CULTURE JUSTE»

1.1 Le renforcement de la sécurité aérienne s'appuie en grande partie sur un système de collecte et d'analyse des informations à la suite des incidents et des accidents, qui permet à tous les intervenants du secteur d'adapter leurs équipements et leurs procédures. Le bon fonctionnement de ce système repose sur l'enregistrement et le suivi systématique des données et sur la participation active de tous les acteurs du secteur de l'aviation impliqués dans la sécurité. En Europe, les procédures de prévention des accidents sont bien développées, notamment celles des systèmes de rapports obligatoires et des organismes d'enquête indépendants.

1.2 Ces dernières années, les professionnels de l'aviation – notamment les prestataires de services de navigation aérienne, les autorités de réglementation en matière de sécurité, les constructeurs et les organismes de représentation du personnel d'aviation tels que l'Ifatca (Fédération internationale des associations de contrôleurs du trafic aérien) et l'Ifalpa (Fédération internationale des associations de pilotes de ligne) – se sont montrés de plus en plus soucieux de l'interprétation de la sécurité des vols dans les sphères publiques, et plus particulièrement au sein du système judiciaire. Leur inquiétude la plus grande est suscitée par la place de plus en plus importante qu'occupe le volet juridique, qui renforce leur crainte d'être impliqués dans un litige et d'être sanctionnés, en particulier en cas de responsabilité partielle ou totale dans le cadre d'un accident par lequel ils seraient concernés ou d'un incident qu'ils auraient signalé.

1.3 Par ailleurs, il n'est pas rare que les médias couvrent dans le moindre détail des cas de violations effectives des règles de sécurité aérienne, souvent à un stade précoce des enquêtes et pour arriver à des conclusions non étayées. Ces facteurs ont eu l'effet cumulatif de réduire les niveaux de notification des incidents et de partage des informations de sécurité par les personnes impliquées dans des incidents ou des accidents. La mise en œuvre de politiques non punitives, l'adaptation éventuelle des lois, des règlements et des politiques au niveau national et la protection des sources d'informations sont essentielles pour garantir l'obtention d'un volume suffisant de données de sécurité.

1.4 Si la législation européenne en matière de sécurité aérienne compte déjà des dispositions visant à protéger la confidentialité et à éviter la responsabilité, les professionnels de l'aviation la considèrent toujours comme trop limitée. Aussi, les États et les organisations d'Europe ont proposé le concept de «culture juste», défini comme suit: «une culture dans laquelle les opérateurs situés en première ligne ne sont pas punis pour des actions ou décisions qui sont proportionnées à leur expérience et leur formation, mais aussi une culture dans laquelle les violations et les dégradations délibérées des opérateurs situés en première ligne ou autres ne sont pas tolérés». Ils ont publié des éléments indicatifs en la matière et pris une série de mesures destinées à améliorer les conditions de collecte des données. Les obstacles juridiques sont surmontés par l'établissement d'un dialogue avec le système judiciaire et par des ateliers ad hoc. Il y a toutefois encore beaucoup à faire à l'échelle internationale.

2. INCIDENCE DES PROCÉDURES JUDICIAIRES SUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION

2.1 Les procédures judiciaires dans le domaine de l'aviation ont laissé des traces dans le contexte européen et international au cours des dernières années. Il est évident que personne, en particulier les acteurs du secteur de l'aviation, ne veut échapper à la justice ou fuir ses responsabilités. L'action judiciaire repose sur l'équilibre entre deux droits essentiels et fondamentaux de la société: le droit au plus haut niveau de sécurité, garanti par les notifications des accidents et des incidents et par les enquêtes à leur sujet, et le droit à l'administration indépendante et impartiale de la justice et à la liberté des informations publiques, garanti par des dispositions légales et constitutionnelles appropriées.

2.2 La procédure d'enquête à la suite d'un accident permet aux experts en sécurité de rassembler un volume abondant d'informations factuelles à propos de l'accident notamment auprès des constructeurs, des opérateurs, des prestataires de service et des organismes de contrôle en vue de retracer l'historique des événements qui ont mené à l'accident. Cette procédure requiert la participation de conseillers issus de tous ces milieux, qui doivent pouvoir travailler sans craindre d'être poursuivis ultérieurement. En effet, les personnes impliquées (par exemple les pilotes ou les contrôleurs aériens) seront tenues d'expliquer leurs actions et leurs comportements et pourraient ne pas coopérer totalement si leur témoignage était susceptible d'être utilisé contre eux au tribunal.

2.3 Si les rapports d'enquête sur les accidents ou les incidents ne sont plus utilisés pour identifier les causes techniques possibles et pour empêcher d'autres accidents de survenir, comme le prévoit l'annexe 13 de l'OACI, mais servent avant tout à déterminer les responsabilités des parties, le champ d'investigation sera restreint car les États contractants hésiteront à partager les informations, sans oublier les autocensures que cela pourrait engendrer pendant l'enquête. En conséquence, on tirera de moins en moins parti des leçons du passé.

2.4 Le même risque se pose à propos de la communication volontaire, dont le principe doit être accepté et appliqué par l'ensemble du secteur de l'aviation. Si les personnes concernées n'étaient pas protégées de façon appropriée, elles hésiteraient à communiquer les informations, ce qui aurait un effet négatif sur la sécurité aérienne.

2.5 À cet égard, il importe de rappeler la résolution 35-17 de l'Assemblée sur «la protection des renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement des données sur la sécurité afin d'améliorer la sécurité de l'aviation» et à la recommandation 2.1 a) 2 du sujet 2.1, «Transparence et partage des informations sur la sécurité», de la conférence des directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation (DGCA/06): «la “culture juste” devrait donner lieu à un environnement dans lequel la notification et l'échange d'informations sont encouragés et facilités».

3. PROTECTION DES RAPPORTEURS

3.1 La suite des événements qui mènent à un accident est souvent constituée d'incidents individuels et de situations qui, combinés les uns aux autres, engendrent une situation de catastrophe. Il est dès lors très important de réunir autant d'informations que possible relatives à ces incidents ou à des incidents similaires. C'est la raison pour laquelle l'annexe 13 et la réglementation en matière d'aviation imposent la notification des incidents.

3.2 Cependant, les procédures ne collectent pas d'informations dans tous les cas. Voilà pourquoi il est nécessaire de les compléter par des systèmes de notification harmonisés et volontaires, donc non obligatoires, qui offrent la possibilité de fournir des informations sur les incidents considérés comme dangereux ou potentiellement dangereux.

3.3 La tendance accrue à diffuser l'information publiquement et rapidement dans les médias ou à poursuivre les rapporteurs et les responsables d'incidents a engendré une situation dans laquelle les entreprises peuvent décourager leurs salariés à divulguer des informations et dans laquelle des individus peuvent être tentés de ne pas signaler des incidents s'ils pensent être les seuls à en avoir connaissance. Cette situation risque de diminuer significativement la proportion des notifications obligatoires et de ruiner les systèmes de rapports volontaires. L'assèchement d'une source aussi précieuse d'informations causerait un grand préjudice au secteur de l'aviation.

SUGGESTIONS À INSÉRER DANS UNE RÉOLUTION DE L'ASSEMBLÉE

L'Assemblée:

- a) souscrit à la définition de la «culture juste» comme étant «une culture dans laquelle les opérateurs situés en première ligne ne sont pas punis pour des actions ou décisions qui sont proportionnées à leur expérience et leur formation, mais aussi une culture dans laquelle les violations et les actes destructifs délibérés des opérateurs situés en première ligne ou autres ne sont pas tolérés» ;
- b) exprime ses préoccupations en la matière et souligne en particulier le fait que la criminalisation des accidents d'aviation risque de faire obstacle au partage des informations sur la sécurité et de dissuader les témoins de coopérer avec les enquêteurs par crainte d'être poursuivis en justice; choisit de ne pas accepter les fautes, au sens de l'annexe 13 de l'OACI, dans l'optique d'éviter la reproduction d'accidents;
- c) demande au secrétaire général de coopérer avec les États contractants et les autres organismes internationaux concernés pour fournir des conseils juridiques quant à l'élaboration de systèmes de notification appropriés sur la sécurité et à la mise en place d'une «culture juste», afin de garantir l'obtention d'informations de valeur;
- d) encourage le Conseil à poursuivre ses travaux avec les États contractants et les autres acteurs concernés afin d'atteindre un bon équilibre entre les objectifs de mise en œuvre efficace des systèmes de notification sur la sécurité, la protection appropriée des professionnels de l'aviation lorsqu'ils témoignent, la souveraineté de l'administration de la justice et la diffusion d'informations publiques.

— FIN —