



# **"Culture juste" dans le domaine aérien : un équilibre entre protection de l'information et répression, en vue d'améliorer la sécurité**

Conférence SFDAS du 29 mai 2018

—

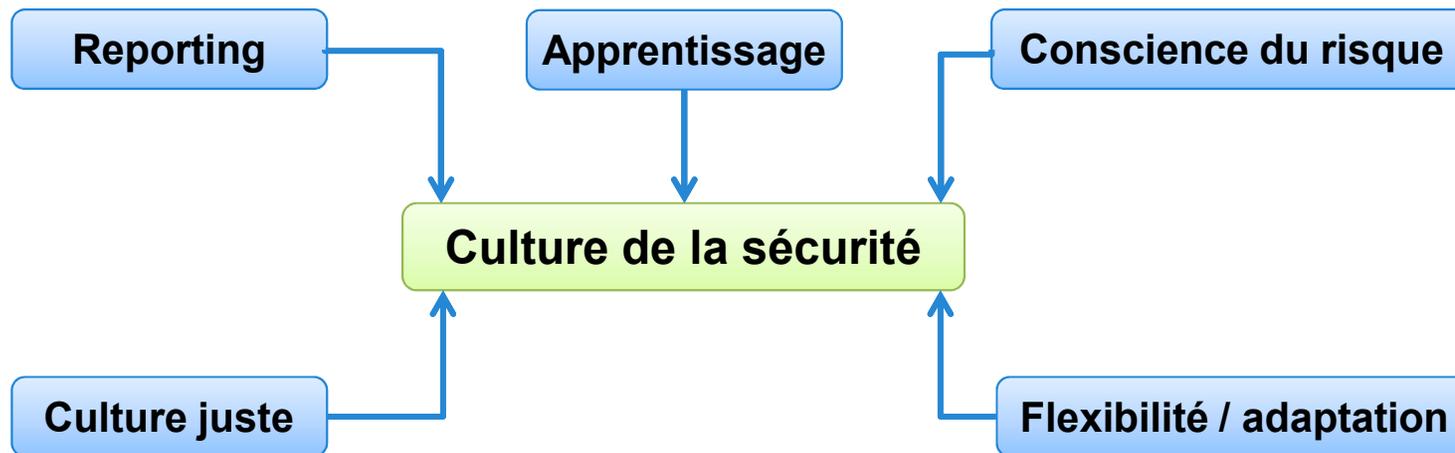
Cabinet DLA Piper France

**Introduction**

**Qu'est-ce que la culture juste ?**

# Une composante de la culture de la sécurité

- La culture juste est une composante de la culture de la sécurité : afin d'assurer une connaissance des risques optimale, tous sont invités à reporter les événements dont ils ont connaissance, y compris résultant de leur propre erreur, sans craindre de sanction injuste



- L'amélioration de la sécurité est un principe directeur en matière de transport aérien, la culture de la sécurité est donc prépondérante :  
*"Situation dans laquelle les risques de lésion corporelle ou de dommages matériels sont limités à un niveau acceptable et maintenus à ce niveau par un processus continu d'identification des dangers et de gestion des risques"* (définition OACI de la sécurité aérienne)
- La culture de la sécurité existe également dans d'autres secteurs, comme la santé

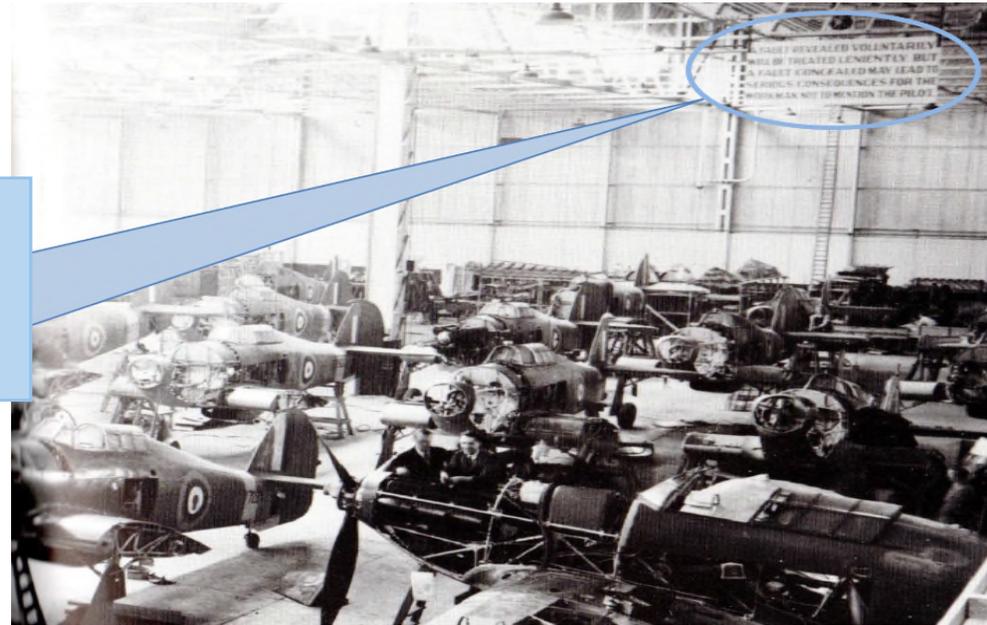
# Une culture de confiance, non répressive

- Définition Eurocontrol reprise *in extenso* dans la législation européenne (Article 2 – Règlement (UE) 376/2014)
  - *"Une culture dans laquelle les agents de première ligne ou d'autres personnes ne sont pas punis pour leurs actions, omissions ou décisions qui sont proportionnées à leur expérience et à leur formation, mais dans laquelle les négligences graves, les manquements délibérés et les dégradations ne sont pas tolérés "*
- *« Une culture juste vise à garantir un cadre de travail constructif et de confiance qui se focalise sur l'amélioration continue du niveau de sécurité et non sur la recherche de responsabilités individuelles. »* (Charte de la DSNA)

# Une culture de confiance, non répressive

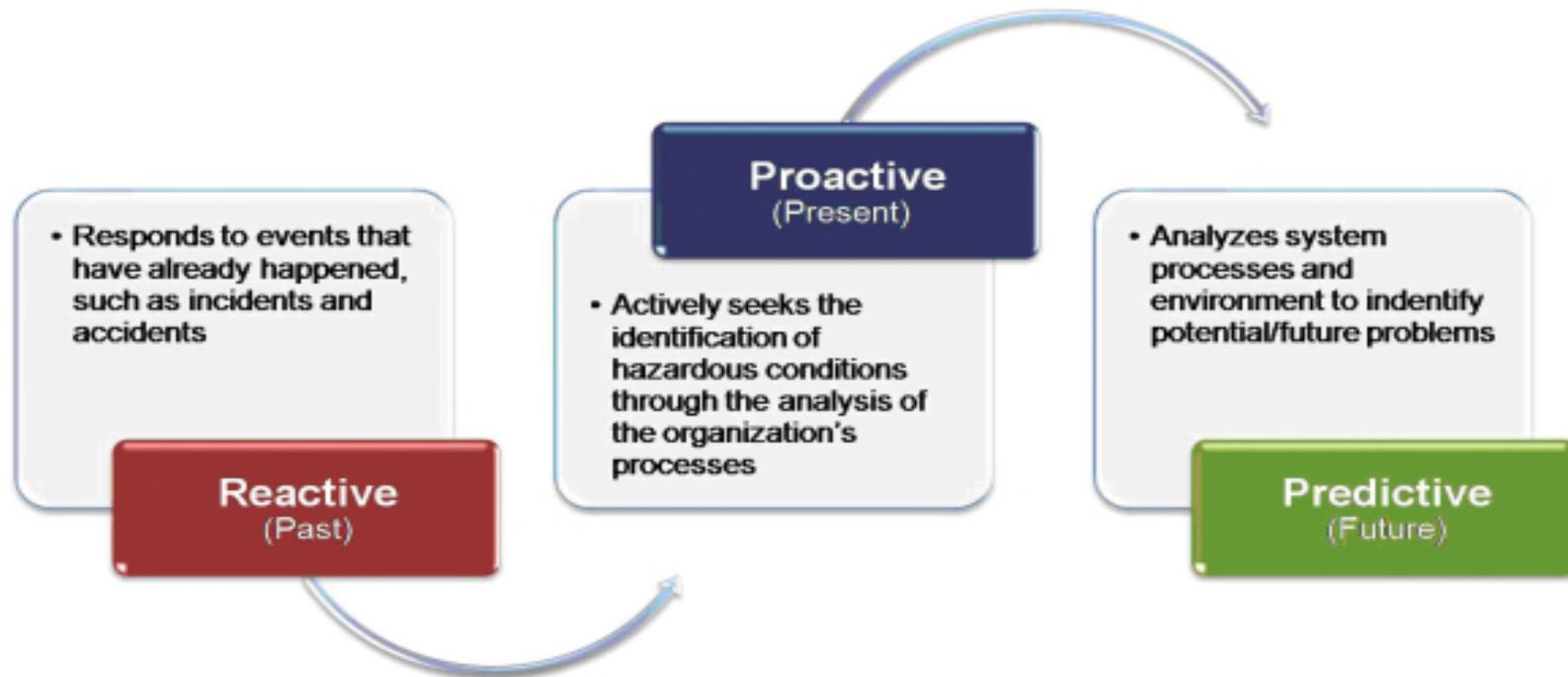
Une faute révélée volontairement sera traitée avec indulgence, mais une faute dissimulée peut avoir des conséquences graves pour l'ouvrier, sans parler du pilote

Chaîne de montage Hawker Hurricanes 1940



- Ce qu'implique une culture juste :
  - Une culture d'entreprise impliquant à tous niveaux un maximum d'acteurs du transport aérien
  - Système fondé sur la remontée et le traitement des informations liées à la sécurité
  - Système où l'erreur honnête n'est pas sanctionnée
  - Atmosphère non-punitive
- Ce que n'est pas une culture juste :
  - Système d'impunité totale ou aucune erreur ou faute n'est sanctionnée

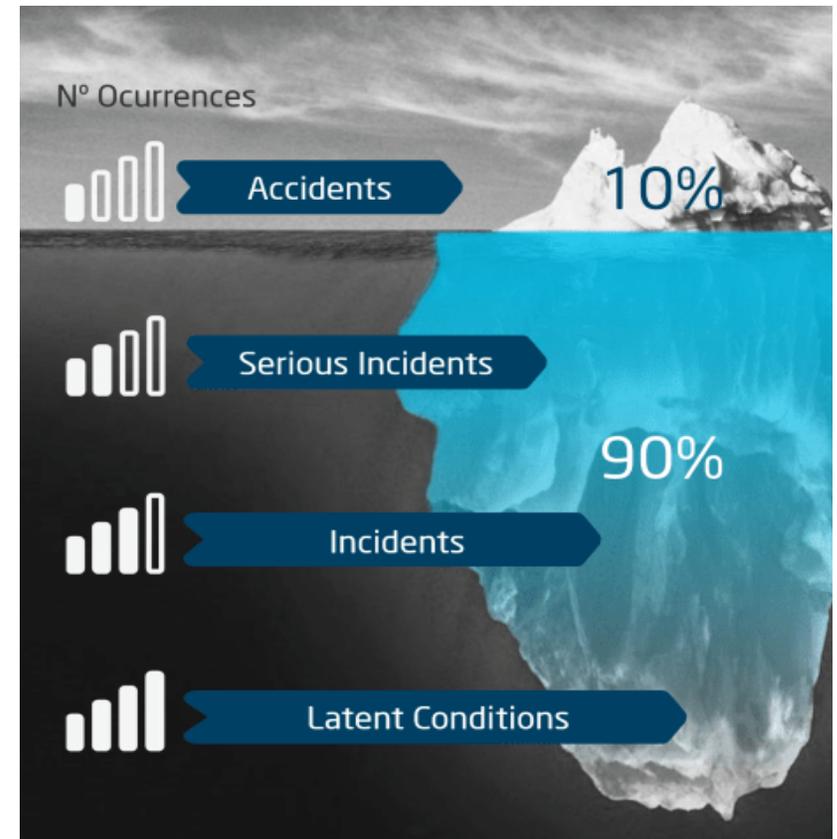
# Culture juste et *Safety Management Systems* : d'un système réactif vers un système proactif



- L'enquête de sécurité collecte des éléments suite à des accidents / incidents graves
  - Détermination uniquement des causes et les facteurs contributifs d'un accident
  - Etablissement de recommandations de sécurité
- Double constat a conduit à la mise en œuvre de systèmes proactifs en complément :
  - Les accidents sont souvent précédés d'évènements liés à la sécurité
  - L'identification de ces évènement permettrait d'anticiper accidents et incidents

# Culture juste et *Safety Management Systems* : d'un système réactif vers un système proactif

- Nécessité de mettre en œuvre des systèmes proactifs utilisant d'autres types d'informations de sécurité : collecte et analyse préventive
  - Culture de collecte de tous types d'informations intéressant la sécurité
  - Mécanismes incitant à la coopération : confidentialité, contexte de confiance
- Parallèle avec le suivi de navigabilité : système à la fois réactif et proactif



# Fondements juridiques de la culture juste dans le domaine de l'aviation

- Au niveau international : Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944
  - ❖ Article 26
  - ❖ Annexe 13 – Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (1951)
  - ❖ Annexe 19 – Gestion de la sécurité (2013)
- Au niveau européen :
  - Règlement (UE) 996/2010 du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile
  - Règlement (UE) 376/2014 du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile
- Au niveau national : Codes des transports et de l'aviation civile ; Accord BEA - Justice
- Au niveau des entreprises : mise en place de chartes

# **I. La culture juste et l'enquête de sécurité**

# Contexte

- **Tout accident ou incident grave doit être notifié par la personne en ayant connaissance, et fait l'objet d'une enquête de sécurité**
  - Article 9 – Règlement (UE) 996/2010
  - Article L 6232-10 – Code des transports
  - Article L 6222-1 – Code des transports
- Définitions de la Convention de Chicago communes au Règlement (UE) 996/2010 :
  - Accident : *Evènement lié à l'utilisation d'un aéronef (...) au cours duquel une personne est mortellement ou grièvement blessée, l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle, ou l'aéronef a totalement disparu ou est inaccessible*
  - Incident : *Evènement autre qu'un accident qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation*
  - Incident grave : *Incident dont les circonstances indiquent qu'il y a eu une forte probabilité d'accident. La différence entre accident et incident grave réside dans le résultat*
- En France, l'autorité responsable des enquêtes au sens de ces textes est le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses (B.E.A), il s'agit d'une **autorité indépendante**

# Culture juste et objectif de l'enquête

- **Objectif unique**
  - Amélioration de la sécurité aérienne par la prévention de futurs accidents ou incidents
    - ❖ Article 3.1 – Annexe 13
    - ❖ Article 1 – Règlement (UE) 996/2010
    - ❖ Article L 1621-3 – Code des transports
  - **Absence de détermination** des fautes et des responsabilités
- **Obligation** dans chaque rapport de rappeler l'objectif des rapports d'enquête
  - Article 16 – Règlement (UE) 996/2010
- **Incitation à coopérer à l'enquête**, sans crainte d'être désigné comme responsable de l'accident

# Culture juste et déroulement de l'enquête

- Les personnes impliquées dans un accident ou incident peuvent être réticentes à coopérer, de peur de s'exposer à une sanction
- Le Règlement 996/2010 prévoit donc un éventail de protections des acteurs de l'enquête :
  - **Protection des éléments recueillis pour l'enquête**, qui ne servent qu'à l'enquête et l'amélioration de la sécurité, et ne peuvent être divulgués :
    - ❖ Déclarations, opinions, avis produits au cours de l'enquête
    - ❖ Enregistrements du cockpit, de la navigation aérienne, ou révélant l'identité des témoins
    - ❖ Informations sensibles (ex : santé des personnes), éléments fournis par d'autres Etats, projets de rapports
    - ❖ Communications relatives à l'exploitation de l'aéronef
    - ❖ Enregistrements et transcriptions écrits des services de la navigation aérienne
    - ❖ Lettres de transmission de recommandations de sécurité
    - ❖ Comptes rendus d'évènements
  - **Anonymisation** des enregistreurs de vol, des enregistrements permettant d'identifier des participants à l'enquête
  - Les enquêteurs sont tenus au **secret professionnel**
  - Restriction des participants à l'enquête

# Culture juste et déroulement de l'enquête

- **Obligation de coopérer à l'enquête**

- L'omission de notification d'un accident ou incident grave est sanctionnée (1 an de prison, 15.000 € d'amende)
  - ❖ Article L 6232-10 – Code des transports
  - ❖ Président d'aéroclub s'étant abstenu de déclarer un incident survenu sur un aéronef, qui plus tard a conduit à un accident mortel (Cass. Crim., 11 juin 2014, n° 13-81.282 )
- L'entrave à l'enquête, par refus d'exercice de ses fonctions, ou refus de coopérations avec les autorités d'enquêtes, est sanctionné (1 an de prison, 15.000 € d'amende)

- **Immunité de sanction disciplinaire, professionnelle ou administrative des personnes rendant compte d'un accident même si elles sont impliquées**

- ❖ Article L 6223-2 – Code des transports
- **Sauf** en cas de manquement délibéré ou répété aux règles de sécurité
  - ❖ Article L 6223-2 – Code des transports

# Concurrence des enquêtes de sécurité et judiciaire

- Lors de la survenance d'un accident ou un incident, enquête de sécurité et information judiciaire (décès, blessures, mise en danger de la vie d'autrui) peuvent cohabiter
- Les principes qui président à chaque enquête les rendent, en pratique, difficilement compatibles :
  - Chaque enquête est menée par une autorité indépendante, et est secrète
  - La recherche des responsabilités par l'autorité judiciaire peut dissuader une coopération à l'enquête
  - L'anonymisation des parties prenantes à l'enquête peut entraver la recherche des responsables par l'information judiciaire
- L'article 12(3) Règlement 996/2010, invite les Etats membres à assurer une coopération entre les autorités d'enquêtes et les autorités judiciaires, au moyen notamment d'accords préalables
- Cette coopération est également mise en place par le Code des transports (articles L 1621-10 et 11 du Code des transports)

# Collaboration des enquêtes de sécurité et judiciaire



## ACCORD PRÉALABLE RELATIF AUX ENQUÊTES DE SÉCURITÉ AÉRIENNE

- En application du Règlement 996/2010, le BEA et le Ministère de la Justice français ont conclu, le 16 septembre 2014, un accord préalable prévoyant les modalités de leur coopération :
  - Notification spontanée et réciproque d'un accident ou incident grave, modalités d'accès au site de l'accident, de réalisation des constatations propres et de partage des constatations
  - L'autorité judiciaire appréhende les restes humains, le BEA appréhende les enregistreurs vol
  - Chaque autorité tient l'autre informée d'une mesure susceptible d'altérer un élément de preuve
  - Le BEA doit aviser l'autorité judiciaire **doit dénoncer tout crime ou délit dont il a connaissance dans le cadre de son enquête** (article 40 Code de procédure pénale)
    - ❖ **Sauf** si cette connaissance résulte d'un compte rendu d'évènement qui ne fait pas apparaître un manquement délibéré aux règles, ou une méconnaissance caractérisée, sérieuse et grave d'un risque évident (article 14 du Règlement 996/2010, 15 du Règlement 376/2014)
  - Avant de décider d'utiliser des données sensibles de l'enquête, **l'autorité judiciaire doit recueillir l'avis simple du directeur du BEA**, et l'autorité judiciaire doit prendre en compte la finalité de l'enquête (article 14 du Règlement 996/2010)

# Admissibilité des rapports d'enquête en justice

- Le rapport d'enquête de sécurité n'est pas destiné à la détermination des responsabilités, il est néanmoins public, et disponible pour être produit en justice
- L'utilisation du rapport d'enquête en justice contrevient à la culture juste, avec un risque de "*chilling effect*" : la recherche de responsabilités sur la base du rapport dissuade les coopérations futures
- Les juridictions françaises admettent, de façon générale, la production du rapport d'enquête comme un simple moyen de preuve, généralement en complément d'une expertise technique :
  - Au civil :
    - ❖ CA Toulouse, 7 juillet 1998 (PIA) : *"le rapport [...], légalement obtenu, n'a pas pour vocation exclusive de servir à l'amélioration des mesures de sécurité, mais peut parfaitement servir aussi d'élément d'appréciation d'une recherche de responsabilité, dès lors qu'il a été régulièrement communiqué et que les parties ont été à même d'en débattre"*
    - ❖ CA Paris, 26 janvier 2015 n° 12/14707 : *"le rapport du BEA contient des données objectives ne pouvant qu'apporter un éclairage utile sur les circonstances dans lesquelles l'accident s'est produit"*
  - Au pénal : CA Colmar, 14 mars 2008, n° 06/01600 (Air Inter) ; CA Versailles, 29 nov. 2012 (Concorde)
  - En matière administrative : CAA Bordeaux, 21 mai 2013, n° 10BX01152
- Possibilité d'obtenir en justice la production des éléments de l'enquête, si *"la divulgation des éléments visés aux paragraphes 1 et 2 à toutes autres fins autorisées par la loi importe plus que les incidences négatives que cette mesure risque d'avoir, à l'échelle nationale et internationale, sur cette enquête, ou sur toute enquête de sécurité ultérieure"* (article 14 du Règlement 996/2010)

# Utilisation des rapports d'enquête à l'étranger

- Royaume-Uni :

- Hoyle v. Rogers, 2014 : admission du rapport d'enquête par la Cour pour établir la responsabilité
- Revirements récent en 2016 : les informations des enquêtes de sécurité doivent être préservées et protégées de toute ingérence de procédures pénales ou civiles parallèles
  - ❖ Sussex Police v Secretary of State for Transport & Anor
  - ❖ The Queen –v– Her Majesty's Senior Coroner for Norfolk (Augusta Westland)



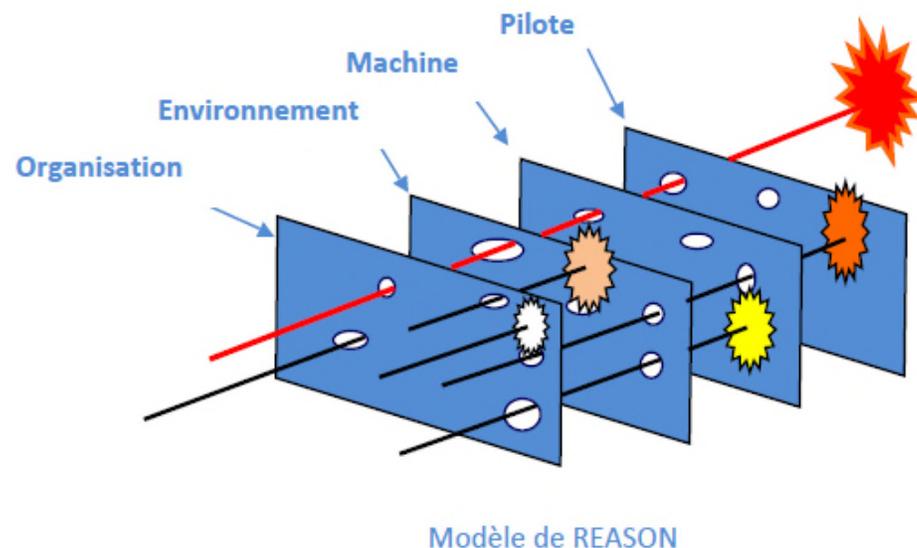
- Etats-Unis :

- Législation prévoit qu'aucun élément des rapports déposés par le NTSB ne peut être utilisé dans une procédure civile, seuls les rapports factuels sont admissibles, les rapports finaux sont irrecevables
  - ❖ Chiron Corp. et al. c. NTSB, DC Cir. 1999 : le rapport final du NTSB jugé inadmissible dans une procédure judiciaire civile

## **II. La culture juste et les comptes rendus d'évènements**

# Raison d'être de l'obligation de rendre compte des événements affectant la sécurité

- Appuyer la gestion de la sécurité par la collecte et l'analyse des événements
  - *"tout événement relatif à la sécurité qui met en danger ou qui, s'il n'est pas corrigé ou traité, pourrait mettre en danger un aéronef, ses occupants ou toute autre personne, et qui comprend en particulier les accidents et les incidents graves"*
- Le report d'événements permet de :
  - Mettre à jour la chaîne des causalités en soulignant les facteurs contributifs
  - Faire de la sécurité la responsabilité de chacun
  - Mettre en place des actions correctrices à titre préventif
- L'objectif est :
  - Etendre cette pratique à l'ensemble des professionnels de l'aviation
  - Intégrer la Culture Juste à la culture d'entreprise (ex : Charte de la Culture Juste de la DSNA)
  - Eviter de ne déclarer que ce qui ne peut être caché
- L'autorité compétente pour recevoir ces informations est la DGAC en France (DSAC/OSAC)



# Régime - Système à deux niveaux

## Comptes rendus obligatoires

Annexe 19 / Règlement (UE) 376/2014 / Code des transports

- **Comptes rendus obligatoires**

- **Liste des notifiants** (Article 6 – Règlement (UE) 376/2014)

- ❖ Le pilote commandant de bord, à défaut, le membre d'équipage suivant dans la chaîne du commandement
- ❖ Les constructeurs et équipementier
- ❖ Les personnes qui signent les certificats d'examen de navigabilité et les APRS
- ❖ Les contrôleurs aériens et les dispatcheurs
- ❖ Les personnes responsables de la sécurité sur les aéroports
- ❖ Les personnes liées à l'entretien et la réparation des installations de navigation aérienne
- ❖ Les personnes chargées de la maintenance au sol, de l'avitaillement, du dégivrage

**dgac** **Compte-rendu d'évènement de sécurité** Version 18 décembre 2015  
Aviation commerciale  
**DSAC** **Volet notification initiale** Cadre réservé à l'exploitant

Nom de l'exploitant	Type	Nom	Si autre, précisez
Référence de l'évènement (ex : 2016/1) à rappeler dans vos correspondances avec la DSAC			
Compte-rendu envoyé à			
<input type="checkbox"/> DSAC	<input type="checkbox"/> DSNA ou AFIS	<input type="checkbox"/> Assistant en escale	
<input type="checkbox"/> BEA	<input type="checkbox"/> Maintenance	<input type="checkbox"/> Aérodrome	

Titre de l'évènement

Date UTC (jj/mm/aaaa)	Heure UTC (hh:mm)
Zone où a eu lieu l'évènement	
Code OACI de l'aérodrome où a eu lieu l'évènement* (ex : LFAA, HAAA)	
*A remplir si l'évènement a eu lieu sur un aérodrome ou une hélistation, ou à proximité (en montée, en approche...). Laisser ce champ vide dans les autres cas.	
Précisions sur le lieu de l'évènement (QFU, numéro de taxiway, point de la procédure, radial distance, coordonnées...)	

Date et lieu

Type aéronef	Si autre, précisez
Exploitant	Si autre, précisez
Immatriculation (ex : F-ABCD)	Indicatif d'appel
Type d'exploitation	Phase de vol
Code OACI du dernier terrain de départ, le cas échéant (ex : LFAA, HAAA)	
Code OACI de la destination prévue, le cas échéant	

Aéronef 1 (Notifiant)

Type aéronef	Si autre, précisez
Exploitant	Si autre, précisez
Immatriculation (ex : F-ABCD)	Indicatif d'appel
Type d'exploitation	Phase de vol
Code OACI du dernier terrain de départ, le cas échéant (ex : LFAA, HAAA)	
Code OACI de la destination prévue, le cas échéant	

Aéronef 2\*

\*Si l'évènement implique un deuxième aéronef

**Instructions :**  
Le volet « notification initiale » de ce formulaire doit être rempli par l'équipage en fonction des informations disponibles, et transmis à la DSAC par l'exploitant. Les informations manquantes lors de la notification initiale pourront être complétées ultérieurement.  
Le volet « analyse » doit être renseigné par l'exploitant, dans un deuxième temps.  
Les quatre pages de ce formulaire sont indissociables et doivent être envoyées lors de la notification initiale et/ou la notification de l'analyse.  
La plupart du temps, la compréhension d'un évènement nécessite un complément d'information. Les équipages sont invités à fournir leurs coordonnées à cette fin, lors de la notification de l'évènement.

Plus d'informations sur la notification des évènements, la culture juste, la confidentialité des informations transmises : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Notifier-un-incident-44973.html>

1/4

# Comptes rendus obligatoires

- **Liste des évènements** (Article 4 – Règlement (UE) 376/2014 et Règlement d'exécution (UE) 2015/1018)
  - ❖ **Evènements liés à l'exploitation de l'aéronef :**
    - ✓ Ex : Collision aviaire, sortie de piste, cendres volcaniques
  - ❖ **Evènements liés aux conditions techniques, à l'entretien et à la réparation de l'aéronef**
    - ✓ Ex : Contrôle ou application incorrecte de la périodicité de l'entretien de l'aéronef
  - ❖ **Evènements liés aux services et aux installations de la navigation aérienne**
    - ✓ Ex : Non respect des minimums de séparation, avis de résolution ACAS, déclaration d'une situation d'urgence
  - ❖ **Evènements liés aux aéroports et services au sol**
    - ✓ Ex : Incursion sur piste, défaillance de traitement d'une piste contaminée



# Comptes rendus volontaires

- **Comptes rendus volontaires** (Article 5 – Règlement (UE) 376/2014 )

- Doivent mettre en place en leur sein des mécanismes de comptes rendus volontaires :

- ❖ Les organisations

*"Toute organisation fournissant des produits dans le domaine de l'aviation et/ou qui emploie, sous-traite ou utilise les services de personnes qui sont tenues de notifier les évènements"*

Ex : *"Tout agent est encouragé à reporter de manière volontaire toutes les informations pouvant être utiles à l'amélioration de la sécurité, y compris des bonnes pratiques"* (Charte DSNA)

- ❖ Les Etats membres

- ❖ L'Agence (AESAs)

- Evènements non collectés dans le cadre d'un compte rendu obligatoire

- ❖ Evènements non listés dans la catégorie du notifiant par le Règlement

- Autres informations

- ❖ Perçues par le notifiant comme représentant un danger réel ou potentiel pour la sécurité aérienne

Ex : non-respect du principe de dissociation des repas ; rotations trop justes et épuisantes



# Efficacité – Protection des données et des notifiants

- Annexe 19 – Supplément B
  - *"L'unique but de la protection des renseignements sur la sécurité contre une utilisation inappropriée est d'assurer la mise à disposition continue de ces renseignements (...)"*
- Article 6 – Règlement (UE) 376/2014
  - *"Le traitement des comptes rendus (...) garantit de manière appropriée la confidentialité de l'identité du notifiant et des personnes mentionnées dans les comptes rendus d'évènements, en vue de promouvoir une culture juste"*
- **Accès et utilisation limitée des données :**
  - Accès illimité à certaines autorités (enquête et aviation civile)
  - Accès restreint aux parties intéressées (toute personne physique ou morale qui est en mesure de participer à l'amélioration de la sécurité en ayant accès aux informations sur les événements – Annexe 2 Règlement 376/2014)
    - Ex : fabricants, entretien, exploitants... et à titre personnel : pilotes, contrôleurs aériens etc...
  - ❖ Limité aux fins de la demande
- **Confidentialité :**
  - Anonymisation des comptes rendus d'évènement qui touche :
    - ❖ Identité des notifiants et des personnes mentionnées dans les comptes rendus
    - ❖ Nom de l'organisation associée à l'évènement qui pourrait révéler l'identité du notifiant ou de la personne impliquée

# Effacité - Immunité

- **Absence de sanction de principe :**
  - Les comptes rendus d'évènement n'ont pas pour objectif l'imputabilité de fautes ou de responsabilités (article 1 – Règlement (UE) 376/2014)
  - Une personne qui rend compte d'un évènement dans lequel elle est ou non impliquée ne peut être sanctionnée administrativement, disciplinairement ou professionnellement (article L 6223-2 – Code des transports)

Ex :

- ❖ Retrait des licences
- ❖ Blâme
- ❖ Amende administrative

# Immunité ne signifie pas impunité

- **Sauf :**

- **En cas de manquement à une obligation de notification obligatoire**

- ❖ Y compris si une autre personne a déjà notifié l'évènement
- ❖ Condamnation pour homicide involontaire d'un dirigeant d'aéroclub n'ayant pas signalé de la fumée en cabine, l'appareil ayant subi un accident le lendemain (Cass. Crim., 11 juin 2014, n° 13-81.282)

- **En cas de manquements délibérés aux règles ou de méconnaissance caractérisée, sérieuse et grave d'un risque évident (...) causant un dommage qui était prévisible**

- ❖ CDB n'interrompt pas une approche non stabilisée et ne remet pas les gaz. Incident qualifié d'accident après enquête. Licenciement. (CA Rennes, 22 nov. 2013, n° 11/08802)
- ❖ CDB coupable de manquements graves aux règles de sécurité (se tromper de piste de décollage, omettre de signaler les incidents concernant les sondes pitots sur le "logbook"), mais notification de l'incident. Licenciement. (Cass. Soc., 13 janv. 2016, n° 14-18.145)
- ❖ Officier en charge de la sécurité des vols de la compagnie détecte un "atterrissage dur" alors que le CRV du CDB porte la mention "RAS". Licenciement. (CA Paris, 1<sup>er</sup> mars 2012, n° 10/04884)

- **Sanction des organisations**

- Non respect des dispositions du Règlement 376/2014 par les organismes est sanctionné par une amende administrative de 7.500€ par manquement constaté, doublée en cas de récidive (articles R 160-1 et R 217-5 – Code de l'aviation civile)

Ex : non respect de la mise en place des systèmes de notification ; défaut de notification ; absence de mise en place de mesure correctives

# Merci !

N'hésitez pas à nous contacter si vous avez d'autres questions :



**Vonnick le Guillou**

Avocat à la Cour, Partner

Location Head of Litigation & Regulatory group

T +33140152551

E [vonnick.leguillou@dlapiper.com](mailto:vonnick.leguillou@dlapiper.com)

**Camille Lallemand**

Avocat à la Cour

Senior Associate

T +33140152427

E [camille.lallemand@dlapiper.com](mailto:camille.lallemand@dlapiper.com)

**Laura Debizet**

Avocat à la Cour

Associate

T +33140157694

E [laura.debizet@dlapiper.com](mailto:laura.debizet@dlapiper.com)