

Sécurité de l'aviation civile: enquêtes et prévention des accidents et des incidents

2009/0170(COD) - 01/06/2010

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Christine DE VEYRAC (PPE, FR) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile.

La commission parlementaire recommande que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire (l'ex-procédure de codécision), modifie la proposition de la Commission comme suit :

Objet du règlement: les objectifs du règlement devront être atteints notamment par la mise en place d'un **réseau des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile**, et grâce à l'échange d'idées, d'expériences et de pratiques entre les membres du réseau. Le règlement devrait viser également à établir des règles sur la disponibilité de la liste de toutes les personnes à bord de l'aéronef accidenté et à **renforcer l'assistance aux victimes d'accidents aériens et à leurs familles**.

Définitions: les députés proposent de remplacer le terme « causes » par « **facteurs** », s'agissant des actes, omissions, événements ou conditions ayant conduit à un accident ou à un incident. Ils ont également introduit les définitions d' « acte volontaire » (acte intentionnel accompli dans le but de causer un accident d'avion ou un incident grave), de « compte rendu préliminaire » (communication utilisée pour diffuser promptement des données obtenues dans les premières phases de l'enquête) et d' « acte d'intervention illicite » (acte ou tentative d'acte de nature à compromettre la sécurité de l'aviation civile et du transport aérien).

Obligation d'ouvrir une enquête: les dispositions du règlement en la matière doivent s'appliquer à **toutes les enquêtes** menées par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité, qu'elles soient obligatoires ou non. Les autorités responsables des enquêtes de sécurité doivent protéger l'anonymat des personnes impliquées dans l'accident ou l'incident. Les enquêtes doivent être **indépendantes** de tous intérêts financiers ou de toute action judiciaire ou administrative visant à déterminer des fautes ou des responsabilités.

Autorité responsable des enquêtes de sécurité : les députés précisent que l'autorité doit être en mesure de mener l'intégralité d'une enquête de sécurité en toute indépendance. Afin d'informer le public du niveau général de sécurité, un rapport sur la sécurité devra être publié chaque année par les autorités responsables des enquêtes de sécurité.

Coopération entre les autorités responsables des enquêtes de sécurité: les autorités responsables des enquêtes de sécurité pourront être assistées par le réseau. Ce dernier devra notamment fournir à l'autorité qui en fait la demande la liste des enquêteurs et du matériel disponibles dans les autres États membres et pouvant être utilisés pour assister l'autorité responsable des enquêtes de sécurité qui mène une enquête.

Réseau européen: les députés souhaitent préciser que le réseau vise à améliorer la qualité des enquêtes menées par les autorités responsables des enquêtes de sécurité et à en renforcer l'indépendance. Il doit permettre une meilleure sécurité du transport aérien en établissant des standards élevés de méthodes d'enquêtes et de formation des enquêteurs.

Pour apporter une véritable valeur ajoutée par rapport à la situation actuelle, une série d'amendements définit **les tâches et missions que devra remplir le réseau**. Ainsi le réseau devrait : i) préparer des recommandations et conseiller les législateurs européens sur les enquêtes sur les accidents dans l'aviation civile ; ii) développer le partage des informations ; iii) coordonner les actions de formation et de qualification des enquêteurs ; iv) créer un répertoire de bonnes pratiques et développer une méthodologie européenne des enquêtes de sécurité; v) renforcer les capacités d'enquête des autorités responsables des enquêtes de sécurité.

Le réseau devra publier un **rapport annuel** sur ses activités et le transmettre pour information au Parlement européen, au Conseil et à la Commission, de façon à permettre aux institutions européennes d'être informés des propositions du réseau en matière de sécurité aérienne et le cas échéant d'agir en conséquence.

Organisation des travaux du réseau: le réseau devrait être présidé à tour de rôle par chacun de ses membres suivant une présidence tournante identique à celle du Conseil. Pour contrebalancer cette présidence tournante, les députés proposent de créer une fonction plus permanente: le **coordinateur**, qui pourra s'investir complètement dans l'accomplissement des missions du réseau et qui sera élu par le réseau pour une durée de trois ans, renouvelable.

Participation de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) et des autorités nationales de l'aviation civile aux enquêtes de sécurité: dans les limites de leurs compétences respectives, l'AESA et les autorités nationales de l'aviation civile seront invitées par les autorités responsables des enquêtes de sécurité des États membres à être représentées et à participer aux enquêtes.

Les députés proposent que l'AESA soit définie dans ce règlement comme «**conseiller**» (et non comme «expert») au regard de sa participation aux enquêtes de sécurité et qu'elle dispose des droits dévolus aux conseillers dans l'annexe 13.

L'AESA et les autorités nationales de l'aviation civile ne pourront rendre publiques, sans l'accord de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité en charge de l'enquête, les informations qu'elles obtiennent dans le cadre de l'enquête, ni les utiliser à d'autres fins que l'amélioration de la sécurité aérienne.

Enquêteurs de sécurité: les députés jugent important que les personnes chargées de l'enquête sur l'accident aient accès au lieu de l'accident **immédiatement** afin de recueillir et de protéger toutes les preuves nécessaires pour analyser et expliquer les facteurs de l'accident.

Coordination des enquêtes: afin de garantir une bonne coordination des enquêtes sur les facteurs concomitants de l'accident ou de l'incident, les députés souhaitent que chaque État membre dispose **d'accords anticipés** permettant de fixer les règles applicables pour les relations entre son autorité responsable des enquêtes de sécurité et les autres autorités susceptibles de participer à l'enquête. Ces accords doivent reprendre les dispositions pertinentes fixées dans ce règlement, notamment en ce qui concerne la protection des informations obtenues dans le cadre de l'enquête technique.

Protection des informations sensibles: un amendement complète la **transmission d'informations à la justice** afin de permettre une totale coopération à l'enquête de sécurité des personnes impliquées et donc la détermination des causes d'un accident. Si la justice souhaite utiliser un élément d'information, elle doit apporter la preuve de cet élément. Le texte amendé fixe des critères clairs déterminant quand des informations de sécurité collectées lors de l'enquête sur un accident peuvent être transmises aux autorités judiciaires, et quand l'intérêt public d'administrer la justice doit être placé au-dessus de celui de la sécurité aérienne.

Lorsque des données de sécurité sont utilisées comme preuves dans une procédure pénale, les droits fondamentaux des personnes concernées, notamment le **droit à la vie privée et à un procès équitable**, doivent être respectés. Il est précisé qu'aucune information donnée pour l'enquête sur un accident ne peut être utilisée contre la personne l'ayant fournie.

Utilisation des enregistrements: le texte amendé stipule que les enregistrements audio et vidéo du poste de pilotage et leurs transcriptions ne doivent pas être mis à disposition ou utilisés à des fins autres que celles de l'enquête de sécurité, sauf quand l'autorité responsable des enquêtes de sécurité établit qu'un acte volontaire ou un acte d'intervention illicite a entraîné l'accident.

Les informations non pertinentes dans le cadre de l'enquête de sécurité, et notamment celles relatives à la vie privée, issues des enregistrements audio et vidéo du poste de pilotage et de leurs transcriptions doivent bénéficier d'une **protection totale** et ne peuvent être transmises, ni divulguées.

L'utilisation, dans des procédures judiciaires, d'enregistrements et de données de sécurité issus d'enquêtes sur des accidents ne doit pas violer le droit des personnes à la vie privée ou à un procès équitable et doit préserver, dans tous les cas, le droit de ne pas contribuer à sa propre incrimination.

Information des victimes et de leurs familles ou associations : il convient de donner aux familles des victimes un **accès privilégié aux informations** avant que celles-ci ne soient rendues publiques, dans la mesure où ces personnes ont donné les moyens d'être jointes.

Comptes rendus d'événements: les députés estiment que la question des comptes rendus d'événements est importante et doit faire l'objet d'une attention particulière. En effet, actuellement, les données contenues dans ECCAIRS ne sont pas analysées au niveau européen. Or leur analyse pourrait permettre de dégager des tendances et d'agir afin d'éviter qu'un accident puisse se produire. Le texte amendé stipule que l'AESA, en collaboration avec les États membres, participe de façon régulière à l'échange et à l'analyse des renseignements visés par la directive 2003/42/CE et dispose d'un accès en ligne à toutes les informations stockées dans le répertoire central créé par le règlement (CE) n° 1321/2007.

Disponibilité des listes de passagers et contact avec les familles: les compagnies aériennes de l'Union européenne et celles exploitant des **vols au départ ou à destination** d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre auquel le traité s'applique doivent mettre en place des procédures permettant de produire, dans les plus brefs délais mais, dans tous les cas, **dans les deux heures** qui suivent l'annonce d'un accident d'aéronef, la liste de toutes les personnes à bord de l'aéronef concerné ainsi que le relevé des marchandises dangereuses à bord susceptibles de présenter un danger pour la santé publique ou l'environnement.

Afin de permettre une information rapide des familles des passagers de la présence de leurs proches à bord de l'avion accidenté, les compagnies aériennes et les agences de voyage doivent proposer aux voyageurs d'indiquer **le nom et les coordonnées d'une personne à joindre en cas d'accident**. Ces informations ne pourront être utilisées que dans le cas d'un accident; elles ne seront pas communiquées à des tiers et ne pourront servir à des fins commerciales.

La liste des passagers ne doit être rendue publique qu'une fois toutes les familles des passagers informées par les autorités compétentes.

Assistance aux victimes d'accidents aériens et à leurs familles : les États membres doivent veiller à la mise en place à l'échelon national d'un **plan d'urgence** pour le cas où un accident aérien surviendrait. Ce plan doit être régi par certains principes communs dans les États membres afin de veiller à réagir de façon plus complète et plus harmonisée à ces situations à l'échelon européen.

Ce plan d'urgence doit comprendre notamment un plan d'aide aux victimes des accidents de l'aviation civile et à leurs familles, et un plan d'activation rapide des secours de l'aéroport pour le cas où l'accident se produit au décollage ou à l'atterrissage dans un État membre.

Les États membres devront vérifier que les compagnies aériennes enregistrées sur leur territoire disposent elles aussi d'un plan de crise adapté. Les compagnies des pays tiers doivent elles aussi disposer d'un tel plan.

Quand un accident se produit, l'État membre qui est chargé de l'enquête, ou qui est l'État d'enregistrement de la compagnie aérienne dont l'aéronef est accidenté, ou qui comporte un nombre important de ressortissants à bord de l'aéronef accidenté, doit prévoir la **désignation d'une personne de référence** qui sera le point de contact et d'information des victimes et de leurs familles.

Les voyageurs européens doivent être protégés par la convention de Montréal pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, quelle que soit la compagnie qu'ils empruntent.

Accès aux documents et protection des données à caractère personnel: les députés estiment qu'une attention particulière doit être accordée à la question de la protection des données à caractère personnel. Les dispositions du règlement doivent s'appliquer sans préjudice du règlement (CE) n° 1049/2001 et dans le respect de la directive 95/46/CE et du règlement (CE) n° 45/2001.

Adaptation au progrès technique: il convient d'habiliter la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité FUE en ce qui concerne l'adaptation au progrès technique notamment des modifications dans le cadre de l'annexe 13 de la convention de l'OACI, des définitions visées au règlement et de l'annexe du règlement.

Modification du règlement: les députés souhaitent que le règlement fasse l'objet d'un examen au plus tard 4 ans après son entrée en vigueur. À cet effet, la Commission évaluera la mise en œuvre du règlement et présentera un rapport d'examen, au plus tard 5 ans après son entrée en vigueur, comprenant des propositions de modifications législatives le cas échéant.