

# Aviation civile: comptes rendus, analyse et suivi d'événements

2012/0361(COD) - 11/03/2013

Le Conseil a pris acte de l'**état d'avancement des travaux** de révision de la directive de 2003 relative aux comptes rendus d'événements susceptibles de mettre en péril la sécurité aérienne.

Les discussions sur cette proposition ont commencé le 10 janvier 2013. Tous les États membres ont largement salué la proposition de la Commission, en exprimant toutefois quelques réserves. Certains se sont inquiétés de questions telles que les charges et le coût potentiels pour les administrations et le secteur, en particulier les petites et moyennes entreprises, les délais pour la mise en œuvre du règlement, la protection des employés qui notifient des événements et la liste des types d'événements qu'il est obligatoire de notifier.

Un certain nombre d'observations ont été faites sur les points suivants :

1. **Collecte d'informations sur les événements** : plusieurs délégations estiment qu'il est nécessaire de délimiter clairement les deux systèmes, à savoir : un système de comptes rendus d'événements obligatoires et un système volontaire. La majorité des délégations estiment qu'il serait préférable, dans un **souci de sécurité législative**, de disposer d'une liste complète des incidents relevant des comptes rendus obligatoires, d'autant plus que le défaut de notification de ces événements pourrait entraîner des poursuites pénales. Cette solution entraînerait néanmoins le risque qu'un nombre inconnu d'événements ne soient jamais notifiés dans le cadre du système volontaire. D'autres délégations préféreraient une liste ouverte d'événements à notifier dans le cadre du système obligatoire. Il s'agirait dès lors d'une énumération d'exemples de types d'événements devant faire l'objet d'un compte rendu obligatoire. L'argument en faveur de cette solution est qu'il serait extrêmement difficile d'élaborer une liste exhaustive, car il est impossible de prévoir l'ensemble des types d'incidents possibles.

Afin de mieux tirer parti de l'expertise des spécialistes, la Présidence irlandaise a proposé d'établir un groupe *ad hoc* constitué d'experts des États membres qui examineront le contenu des annexes et qui émettront des recommandations à l'intention du groupe "Aviation".

2. **Charge administrative possible** : la proposition instaure des exigences en matière de notification à l'égard des organisations, qui devront mettre en place un système volontaire de comptes rendus d'événements. Les organisations seraient tenues d'analyser les événements notifiés afin de cerner les éventuels risques pour la sécurité et prendre les mesures appropriées si nécessaire.

Un grand nombre de délégations ont indiqué qu'elles étaient préoccupées par la charge administrative que ces exigences pourraient engendrer, en particulier en ce qui concerne les petites et moyennes entreprises, étant donné que le nombre de comptes rendus volontaires qui devraient être enregistrés, transmis aux autorités des États membres et analysés est sensiblement plus élevé que le nombre de comptes rendus obligatoires. Ces délégations estiment qu'il conviendrait de préciser le texte afin que l'analyse, et les mesures de suivi si elles sont jugées nécessaires, tiennent compte de l'importance de l'événement notifié.

Par ailleurs, les délégations estiment qu'il faut préciser les catégories d'aéronefs auxquelles le système obligatoire s'appliquerait. Certaines délégations ont fait valoir que le système obligatoire ne devrait s'appliquer qu'à l'**aviation civile commerciale**. Elles considèrent que, compte tenu de

son activité spécifique, l'aviation générale ne devrait pas être soumise aux mêmes obligations que l'aviation civile commerciale. D'autres délégations estiment que le niveau de réglementation proposé pour l'aviation générale serait approprié et expliquent qu'en supprimant l'exigence de comptes rendus obligatoires pour l'aviation générale, on perdrait une source importante d'informations en matière de sécurité.

3. **"Culture juste" et définition de "négligence grave"** : la proposition de la Commission établit un environnement non répressif qui favorise la notification spontanée d'événements, sur la base du principe d'une "culture juste".

Les débats ont porté sur **le degré de protection qui devrait être accordé aux employés qui rendent compte d'événements et les dispositions administratives qui devront être mises en place entre les autorités judiciaires et les autorités de sécurité** afin de trouver le bon équilibre entre les intérêts de la justice et la sécurité de l'aviation. Certains États membres disposent d'un système de sécurité prévoyant une impunité totale, c'est-à-dire que le notifiant d'événements est toujours protégé à l'égard de sanctions ou de poursuites, conformément au principe du droit de ne pas contribuer à sa propre incrimination, sans aucune condition. D'autres États membres sont favorables à un système volontaire de comptes rendus assorti d'un niveau élevé de protection, centré sur la protection de l'erreur humaine, le but étant d'encourager la notification sans crainte de l'auto-incrimination, et un système obligatoire moins protégé. Par ailleurs, le terme **"négligence grave"** n'a pas été défini dans la législation de l'UE. Les États membres de l'UE ont leur propre définition dans leur législation nationale et, par conséquent, plusieurs délégations préféreraient ne pas inclure cette définition dans le règlement. Elles ont estimé que dans la mesure où cette définition existe déjà dans la législation nationale, il vaut mieux ne pas tenter de définir cette notion au niveau de l'UE parce que les États membres l'interprèteraient de manière différente. Le fait de supprimer la définition de la proposition permettrait d'éviter tout conflit éventuel entre le règlement et la législation nationale. D'autres délégations considèrent toutefois que la définition est essentielle afin de veiller à une application uniforme du règlement.

Enfin, les débats ont porté sur **les délais de mise en œuvre du règlement**.

La Présidence irlandaise a indiqué qu'elle avait l'intention de définir une position du Conseil ("orientation générale", dans l'attente de la position du Parlement européen) sur la proposition lors de la session du Conseil "Transports" de juin 2013.