

| Informations de base | |
|--|--------------------|
| 2009/0170(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement | Procédure terminée |
| Sécurité de l'aviation civile: enquêtes et prévention des accidents et des incidents Abrogation Directive 94/56/EC 1993/0519(SYN) Modification 2012/0361(COD) Modification 2015/0277(COD) Modification 2023/0361(COD) | |
| Subject 3.20.01 Transport aérien de personnes et fret 3.20.01.01 Sécurité aérienne | |

| Acteurs principaux | | | |
|-------------------------------|--|---|--------------------|
| Parlement européen | Commission au fond | Rapporteur(e) | Date de nomination |
| | TRAN Transports et tourisme | DE VEYRAC Christine (PPE) | 09/11/2009 |
| | | Rapporteur(e) fictif/fictive ZEMKE Janusz (S&D) KACIN Jelko (ALDE) LICHENBERGER Eva (Verts/ALE) FOSTER Jacqueline (ECR) KOHLÍČEK Jaromír (GUE/NGL) | |
| Conseil de l'Union européenne | Formation du Conseil | Réunions | Date |
| | Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace) | 3035 | 2010-10-11 |
| | Transports, télécommunications et énergie | 3001 | 2010-03-11 |
| Commission européenne | DG de la Commission | Commissaire | |
| | Mobilité et transports | KALLAS Siim | |

| Evénements clés | | | |
|-----------------|--|--|--|
| | | | |

| Date | Événement | Référence | Résumé |
|------------|--|--|--------|
| 29/10/2009 | Publication de la proposition législative | COM(2009)0611  | Résumé |
| 12/11/2009 | Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture | | |
| 11/03/2010 | Débat au Conseil | | Résumé |
| 01/06/2010 | Vote en commission, 1ère lecture | | Résumé |
| 12/08/2010 | Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture | A7-0195/2010 | |
| 20/09/2010 | Débat en plénière |  | |
| 21/09/2010 | Décision du Parlement, 1ère lecture | T7-0321/2010 | Résumé |
| 21/09/2010 | Résultat du vote au parlement |  | |
| 11/10/2010 | Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement | | |
| 20/10/2010 | Signature de l'acte final | | |
| 20/10/2010 | Fin de la procédure au Parlement | | |
| 12/11/2010 | Publication de l'acte final au Journal officiel | | |

| Informations techniques | |
|------------------------------|---|
| Référence de la procédure | 2009/0170(COD) |
| Type de procédure | COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) |
| Sous-type de procédure | Note thématique |
| Instrument législatif | Règlement |
| Modifications et abrogations | Abrogation Directive 94/56/EC 1993/0519(SYN) Modification 2012/0361(COD) Modification 2015/0277(COD) Modification 2023/0361(COD) |
| Base juridique | Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 100-p2 |
| Autre base juridique | Règlement du Parlement EP 165 |
| État de la procédure | Procédure terminée |
| Dossier de la commission | TRAN/7/01484 |

| Portail de documentation | | | | |
|--|------------|--------------|------------|--------|
| Parlement Européen | | | | |
| Type de document | Commission | Référence | Date | Résumé |
| Projet de rapport de la commission | | PE439.970 | 15/04/2010 | |
| Amendements déposés en commission | | PE441.211 | 10/05/2010 | |
| Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique | | A7-0195/2010 | 12/08/2010 | |
| Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique | | T7-0321/2010 | 21/09/2010 | Résumé |

Conseil de l'Union

| Type de document | Référence | Date | Résumé |
|---------------------|----------------|------------|--------|
| Projet d'acte final | 00036/2010/LEX | 20/10/2010 | |

Commission Européenne

| Type de document | Référence | Date | Résumé |
|---|--|------------|--------|
| Document de base législatif | COM(2009)0611  | 29/10/2009 | Résumé |
| Document annexé à la procédure | SEC(2009)1477  | 29/10/2009 | |
| Document annexé à la procédure | SEC(2009)1478  | 29/10/2009 | |
| Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière | SP(2010)7193 | 13/10/2010 | |

Autres Institutions et organes

| Institution/organe | Type de document | Référence | Date | Résumé |
|--------------------|--|--|------------|--------|
| EDPS | Document annexé à la procédure | N7-0026/2010 JO C 132 21.05.2010, p. 0001 | 04/02/2010 | Résumé |
| EESC | Comité économique et social: avis, rapport | CES0768/2010 | 27/05/2010 | |

Informations complémentaires

| Source | Document | Date |
|----------------------|----------|------|
| Parlements nationaux | IPEX | |

Acte final

Règlement 2010/0996
JO L 295 12.11.2010, p. 0035

Résumé

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

2009/0170(COD) - 04/02/2010 - Document annexé à la procédure

AVIS du Contrôleur européen de la protection des données 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.

Le CEPD se réjouit de l'application explicite du règlement sans préjudice de la directive 95/46/CE et, donc, dans une certaine mesure, de sa prise en compte des principes de protection des données. Toutefois, compte tenu du contexte dans lequel sont traitées les données à caractère personnel, il considère que de nouvelles dispositions particulières sont nécessaires pour garantir un traitement loyal. Cette nécessité est d'autant plus importante compte tenu des circonstances dans lesquelles sont traitées ces données: elles concerneront principalement des personnes directement ou

indirectement touchées par un accident grave et/ou par la perte de proches. Cette situation plaide donc en faveur d'une véritable protection de leurs droits et d'une limitation stricte de la transmission ou de la publication de données à caractère personnel.

Dans la mesure où la proposition vise à permettre la conduite d'enquêtes sur des accidents ou incidents et où des données à caractère personnel ne sont pertinentes que si elles sont nécessaires dans le cadre de telles enquêtes, **ces données devraient en principe être supprimées ou anonymisées dès que possible**, et pas uniquement au stade du rapport final. Cela devrait être garanti par l'insertion d'une disposition horizontale dans le règlement.

Le CEPD recommande également de:

- **définir et limiter strictement les exceptions au principe de limitation des finalités** : bien que cette limitation des finalités soit explicitement rappelée au début de la proposition, il est important qu'aucune dérogation ne vide ce principe de sa substance ;
- **fixer une durée limitée de conservation des données à caractère personnel** : la proposition prévoit la nécessité de conserver des documents, éléments et enregistrements, pour des raisons évidentes liées à la conduite de l'enquête. Toutefois, la proposition ne fournit aucune indication quant à la durée de conservation de ces informations. Les données à caractère personnel devraient donc, en principe, être supprimées dès la fin de l'enquête ou conservées de façon anonyme si une suppression totale n'est pas possible. Tout motif justifiant de conserver plus longtemps des données identifiables devrait être indiqué et motivé, et s'accompagner de critères permettant de déterminer les personnes habilitées à conserver les données. Il conviendrait d'insérer une clause en ce sens dans la proposition, qui s'appliquerait de façon horizontale à toutes les informations à caractère personnel échangées sur le réseau.
- **garantir une procédure coordonnée pour l'accès aux données à caractère personnel, leur rectification et/ou leur suppression, en particulier dans le cadre de leur transmission à des États membres par l'intermédiaire du réseau** : le CEPD se réjouit des mesures prévues en matière de confidentialité des informations, et en particulier de l'interdiction de divulgation d'informations considérées comme confidentielles par la Commission. S'agissant des informations à caractère personnel traitées par l'intermédiaire du réseau, le CEPD considère que ces mesures devraient être assorties d'une obligation de garantir l'exactitude de ces données et leur possible correction et suppression synchronisées par tous les membres du réseau impliqués dans le traitement de ces données à caractère personnel.
- **soumettre la transmission de données à caractère personnel aux représentants de pays tiers à la condition que ceux-ci présentent un niveau de protection adéquat** : une clause pourrait être ajoutée à la proposition afin de rappeler qu'aucune donnée à caractère personnel ne peut être transférée aux représentants de pays tiers ne présentant pas un niveau de protection adéquat, sauf si certaines conditions sont réunies. Elle s'appliquerait en particulier au réseau, dans le cadre de l'article 8, et aux modalités de communication de renseignements, dans le cadre de l'article 18.
- **clarifier les rôles et responsabilités de la Commission et de l'AESA dans la perspective de l'application du règlement (CE) n° 45/2001** : le CEPD souhaite qu'il soit expliqué dans quelle mesure le réseau sera géré par la Commission et par l'intermédiaire de l'infrastructure technique de l'Union européenne. Si l'objectif est d'utiliser un réseau existant, tout projet visant à permettre l'interopérabilité avec des bases de données existantes doit être mentionné explicitement et motivé. Le CEPD souligne la nécessité de fournir un réseau sûr, accessible uniquement aux fins décrites dans la proposition et aux parties prenantes habilitées. Les rôles et responsabilités respectifs de la Commission et de l'AESA, ainsi que de tout autre organe de l'Union impliqué dans la gestion du réseau, devraient être clarifiés pour des raisons de sécurité juridique.

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

2009/0170(COD) - 20/10/2010 - Acte final

OBJECTIF : adopter de nouvelles règles pour améliorer les enquêtes sur les accidents dans l'aviation civile et renforcer les droits des victimes de ce type de catastrophe.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE.

CONTENU : à la suite d'un accord en première lecture avec le Parlement européen, le Conseil a adopté un règlement sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile, qui modernise le cadre juridique existant dans ce domaine.

Le nouveau règlement remplace la directive 94/56/CE, qui a jeté les bases du système européen d'enquêtes et de prévention dans l'aviation civile. Il s'applique aux enquêtes de sécurité sur les accidents et les incidents graves et a pour but d'améliorer la sécurité aérienne en garantissant un niveau élevé d'efficacité, de diligence et de qualité des enquêtes de sécurité menées dans l'aviation civile en Europe, y compris par la mise en place d'un réseau européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile.

Le règlement prévoit également des règles concernant la disponibilité en temps utile des informations relatives à toutes les personnes et aux marchandises dangereuses présentes à bord d'un aéronef impliqué dans un accident. Il vise aussi à améliorer l'aide aux victimes d'accidents aériens et à leurs proches.

Autorité responsable des enquêtes de sécurité : chaque État membre devra veiller à ce que les enquêtes de sécurité soient conduites, sans intervention extérieure, par une autorité nationale permanente responsable des enquêtes de sécurité dans l'aviation qui est en mesure de conduire l'intégralité d'une enquête de sécurité **en toute indépendance**. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité d'un État membre pourra demander l'assistance des autorités responsables des enquêtes de sécurité d'autres États membres.

Obligation d'ouvrir une enquête: tout accident ou incident grave d'aviation civile impliquant un aéronef autre que ceux visés à l'annexe II du règlement (CE) n° 216/2008 devra faire l'objet d'une enquête de sécurité dans l'État membre sur le territoire duquel l'accident ou l'incident grave s'est produit. Le règlement prévoit que toute personne impliquée qui est informée qu'un accident ou un incident grave s'est produit doit le **notifier sans délai** à l'autorité responsable des enquêtes de sécurité de l'État sur le territoire duquel l'incident ou l'accident s'est produit.

Sous réserve de l'absence de tout conflit d'intérêts et dans les limites de leurs compétences respectives, **l'Agence européenne de la sécurité aérienne (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. Lorsqu'une **enquête judiciaire** est menée parallèlement, elle doit être coordonnée avec l'enquête de sécurité, dont l'indépendance doit être respectée.

Chaque enquête de sécurité doit se conclure par un **rappor**t sous une forme adaptée au type et à la gravité de l'accident ou de l'incident grave. Ce rapport indique que l'unique objectif de l'enquête de sécurité est la prévention des accidents et incidents, sans détermination des fautes ou des responsabilités. Le cas échéant, il contient des recommandations de sécurité.

Réseau européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile : la coopération informelle actuelle entre les autorités nationales chargées des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile est transformée en un réseau européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile.

Le réseau vise à améliorer la qualité des enquêtes conduites par les autorités responsables des enquêtes de sécurité et à renforcer leur indépendance. Il encourage notamment des normes élevées en matière de méthodes d'enquête et de formation des enquêteurs. **Parmi ses tâches** figurent le conseil sur tous les aspects liés à l'élaboration et à la mise en œuvre de la législation de l'UE en matière d'enquêtes, l'échange d'informations, la promotion des meilleures pratiques, la coordination des actions de formation et de qualification des enquêteurs, le partage des moyens et l'assistance. Le réseau facilitera également la coopération avec la Commission et l'AESA.

Informations et assistance aux victimes : lorsqu'un accident se produit, les compagnies aériennes doivent communiquer : a) le plus rapidement possible, et au plus tard **dans les deux heures** qui suivent l'annonce d'un accident, la liste de toutes les personnes à bord ; b) immédiatement après l'annonce d'un accident, la liste des marchandises dangereuses à bord.

Les passagers auront la possibilité d'indiquer le nom d'une **personne de référence à contacter** en cas d'accident. En outre, les États membres établiront un **plan d'urgence** prévoyant une aide, et notamment un soutien psychologique, aux victimes d'un accident et à leurs proches.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 02/12/2010.

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

2009/0170(COD) - 11/03/2010

Le Conseil a arrêté une **orientation générale** sur un projet de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile en attendant la position du Parlement européen en première lecture (doc. [7085/10](#)).

Lors du débat sur ce projet de règlement, les délégations qui avaient encore des réserves sur certaines questions ont pu les lever. Toutefois, certains États membres ont fait observer que certains points, tels que le lien entre les enquêtes de sécurité et les enquêtes judiciaires, devront continuer d'être examinés au cours des négociations avec le Parlement européen sur le texte. En outre, la Commission est d'avis que **l'obligation d'enquête devrait également s'appliquer aux incidents graves impliquant des aéronefs de plus petite taille** et elle entend soulever cette question lors des prochaines discussions avec le Parlement.

En ce qui concerne le délai dans lequel la liste des personnes à bord d'un aéronef doit être mise à disposition en cas d'accident, le Conseil est convenu qu'une telle liste devrait être fournie dès que possible, mais au plus tard dans un délai de **deux heures après l'accident**, de sorte que la famille des personnes à bord puisse être informée sans tarder.

Le réseau qui va être mis en place sera composé des chefs des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile ou de leurs représentants et sera présidé par l'un de ses membres pour un mandat de trois ans. Son objectif est de contribuer à améliorer la mise en œuvre de la législation de l'UE en matière d'enquêtes dans l'aviation civile et de renforcer les capacités disponibles en matière d'enquêtes dans l'ensemble de l'Union. La coopération menée dans le cadre de ce réseau comprend l'échange d'informations, la promotion de bonnes pratiques, la mise en commun de ressources et la fourniture d'une assistance. Le réseau facilitera aussi la coopération avec la Commission et l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA). Il aura un rôle de conseil et de coordination et n'aura pas le statut de nouvel organisme de l'UE. La responsabilité des enquêtes de sécurité continuera d'incomber aux autorités nationales.

En ce qui concerne la réalisation des enquêtes de sécurité, le projet de règlement comprend notamment les exigences communes suivantes:

- tout accident doit faire l'objet d'une enquête par un organisme indépendant, c'est-à-dire l'autorité responsable des enquêtes de sécurité dans l'État membre dans lequel l'accident s'est produit; une telle enquête doit aussi être réalisée en cas d'incident grave impliquant un aéronef ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 2250 kg;
- l'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction de l'aéronef concerné seront invités à désigner des représentants accrédités pour participer à l'enquête de sécurité;
- l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) devrait, le cas échéant, être invitée à désigner un représentant pour participer en tant que conseiller aux enquêtes sous le contrôle et à la discréction de l'autorité nationale responsable;

- la coordination doit être assurée entre les enquêtes de sécurité et les éventuelles enquêtes judiciaires ouvertes en parallèle.

Le texte énonce les droits et obligations des enquêteurs de sécurité et prévoit la protection des informations sensibles et des procédures de suivi des recommandations de sécurité émises à la suite des enquêtes. Il contient également des dispositions sur l'assistance aux victimes et à leurs familles.

Le règlement remplacera la directive 94/56/CE qui a jeté les bases du système européen d'enquêtes et de prévention dans l'aviation civile.

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

2009/0170(COD) - 29/10/2009 - Document de base législatif

OBJECTIF : proposer de nouvelles règles pour améliorer les enquêtes sur les accidents dans l'aviation civile et renforcer les droits des victimes de ce type de catastrophe.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : les usages en matière d'enquêtes sur les accidents sont déjà bien établis dans l'aviation civile, même s'ils n'existent que depuis peu. L'obligation d'enquêter sur les accidents d'aéronefs civils est prévue par la convention de Chicago (1994) relative à l'aviation civile internationale, à laquelle adhèrent tous les États membres.

Consciente de l'importance des enquêtes sur les accidents, la Communauté a adopté, dès 1980, la directive 80/1266/CEE sur la coopération et l'assistance mutuelle des États membres dans les enquêtes sur les accidents d'aéronefs, remplacée ultérieurement par la directive 94/56/CE. Elle a en outre adopté la directive 2003/42/CE concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile. En prévoyant la mise en place de systèmes de comptes rendus d'événements liés à la sécurité, la directive 2003/42/CE a grandement favorisé le développement de la «culture juste» dans l'aviation civile européenne.

Toutefois, le système communautaire actuel d'enquêtes sur les accidents d'aéronefs civils et de comptes rendus d'événements ne fonctionne pas de manière optimale. Le cadre réglementaire régissant les enquêtes sur les accidents, créé il y a 15 ans déjà, n'est plus adapté aux exigences de la Communauté et des États membres. En particulier: i) en ce qui concerne les capacités d'investigation, les disparités entre États membres sont beaucoup plus grandes qu'en 1994 ; ii) les aéronefs et leurs systèmes sont de plus en plus complexes ; iii) le marché commun de l'aviation dans l'Union européenne s'est étendu à 27 pays ; iv) l'augmentation de la taille et de la complexité du marché intérieur de l'aviation s'est également traduite, pour la Communauté, par des responsabilités accrues en matière de sécurité aérienne.

Aucune amélioration de la sécurité des transports n'est possible sans la réalisation d'enquêtes indépendantes sur les accidents. Un changement est donc nécessaire pour pallier les insuffisances du cadre réglementaire actuel.

ANALYSE D'IMPACT : la Commission a réalisé sa propre analyse d'impact, qui a révélé les problèmes spécifiques suivants : i) l'absence de capacités d'investigation uniformes dans l'Union européenne; ii) des tensions entre les enquêtes de sécurité et d'autres procédures; iii) le rôle peu clair de la Communauté en matière d'enquêtes de sécurité; iv) des lacunes dans la mise en œuvre des recommandations de sécurité; v) l'absence de normes communes pour la gestion des listes de passagers et le soutien aux victimes d'accidents aériens et à leurs familles.

La Commission a donc examiné un certain nombre de scénarios:

- **Option 1** : la promotion de la coopération volontaire.
- **Option 2** : la création d'un réseau européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile.
- **Option 3** : la création du conseil européen pour la sécurité de l'aviation civile.

Par rapport à l'option «statu quo», qui a servi de référence pour l'analyse d'impact, la Commission indique clairement que **la promotion de la coopération volontaire associée à un certain nombre de principes essentiels s'inscrivant dans un cadre juridiquement contraignant**, permettrait d'atteindre les objectifs de la Communauté de façon économique et sans aller au-delà de ce qui est strictement nécessaire en matière de proportionnalité. Il s'agit de l'option politique la plus raisonnable qui, tout en respectant pleinement le principe d'indépendance des enquêtes sur la sécurité, permettrait, sans créer de nouvelles structures au niveau communautaire, d'améliorer considérablement l'efficacité globale du cadre réglementaire qui s'applique actuellement aux enquêtes sur les accidents de l'aviation civile dans l'Union européenne.

CONTENU : le règlement proposé a pour but d'améliorer la sécurité aérienne en garantissant un niveau élevé d'efficacité et de qualité des enquêtes de sécurité menées dans l'aviation civile en Europe, leur unique objectif étant la prévention des accidents et incidents sans détermination des fautes ou des responsabilités.

La proposition prévoit **la promotion de la coopération volontaire, dont les objectifs s'inscriraient dans un cadre juridiquement contraignant**. Elle s'appuie sur les ressources déjà disponibles dans les États membres et sur l'expérience des autorités nationales responsables des enquêtes de sécurité en matière de coopération informelle.

Le projet de règlement prévoit que cette coopération informelle prenne la forme d'un **réseau européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile**.

Le réseau contribuera à l'uniformisation de la législation communautaire en matière d'enquêtes sur les accidents dans l'aviation civile ainsi qu'à l'amélioration de sa mise en œuvre et de son application. De plus, il renforcera les capacités d'investigation de l'Union européenne et la fonction préventive des enquêtes sur les accidents en favorisant une coopération mieux structurée entre les autorités nationales responsables des enquêtes de sécurité, la Commission et l'Agence européenne de la sécurité aérienne, tout en conservant son indépendance.

Pour éviter la création d'un nouvel organisme communautaire, le réseau n'aura pas de personnalité juridique et son mandat, clairement défini dans le projet de règlement, sera limité à une mission de conseil et de coordination.

Le projet de règlement complète la coopération volontaire par un certain nombre d'obligations légales :

- renforcer l'efficacité des enquêtes de sécurité en transposant dans le droit communautaire les normes et pratiques recommandées internationales liées à la protection des éléments de preuve et des informations sensibles en matière de sécurité, conformément à la convention de Chicago;
- élaborer des exigences en matière d'organisation des autorités nationales responsables des enquêtes de sécurité et renforcer l'indépendance des enquêtes de sécurité;
- améliorer la coordination des différentes enquêtes sur les causes d'accidents et d'incidents, notamment en mandatant les autorités nationales responsables des enquêtes de sécurité pour la conclusion d'accords anticipés appropriés avec d'autres autorités (autorités judiciaires et autorités de recherche et de sauvetage) susceptibles de participer aux enquêtes sur les accidents;
- préciser les droits et obligations mutuels de l'Agence européenne de la sécurité aérienne et des autorités nationales responsables des enquêtes de sécurité sans compromettre l'indépendance des enquêtes de sécurité ;
- définir les critères sur la base desquels les autorités responsables des enquêtes de sécurité désigneront les représentants accrédités de l'État de conception ;
- élaborer des exigences communes aux transporteurs aériens de la Communauté en ce qui concerne les listes de passagers et la protection des données qu'elles contiennent;
- renforcer les droits des victimes d'accidents aériens et de leurs familles;
- renforcer la protection de l'anonymat des personnes impliquées dans un accident;
- renforcer la mise en œuvre des recommandations de sécurité en prenant les mesures suivantes: i) créer une base de données centrale des recommandations de sécurité; ii) imposer à toute entité de l'Union européenne qui formule ou reçoit une recommandation de sécurité l'obligation légale de mettre en place une procédure permettant d'inventorier les mesures prises en réponse à ces recommandations et d'en contrôler la mise en œuvre.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : le réseau européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile constituera un organisme poursuivant un but d'intérêt général européen au sens de l'article 108, paragraphe 1, point b), du règlement (CE, Euratom) n° 1605/2002 du Conseil (règlement financier), ce qui permettra à la Communauté de lui accorder une subvention annuelle de 600.000 EUR pour soutenir ses activités, sur la base d'un programme de travail annuel.

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

2009/0170(COD) - 21/09/2010 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 604 voix pour, 11 voix contre et 26 abstentions, une résolution législative 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.

Le Parlement a arrêté sa position en première lecture suivant la procédure législative ordinaire (l'ex-procédures de codécision). Les amendements adoptés en plénière sont le résultat d'un compromis négocié entre le Parlement européen et le Conseil. Ils modifient la proposition de la Commission comme suit :

Objet du règlement: les objectifs du règlement, y compris celui de diligence des enquêtes, doivent être atteints notamment par la mise en place d'un réseau des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile.

Le règlement prévoit également des règles concernant la disponibilité en temps utile des informations relatives à toutes les personnes et aux marchandises dangereuses à bord d'un aéronef impliqué dans un accident. Il vise aussi à améliorer l'aide aux victimes d'accidents aériens et à leurs proches (c'est-à-dire les plus proches membres de la famille, les proches parents ou toute personne ayant une relation étroite avec la personne victime d'un accident, selon les définitions du droit national).

Champ d'application : le règlement s'applique aux enquêtes de sécurité sur les accidents et les incidents graves qui se sont produits sur les territoires des États membres auxquels les traités s'appliquent. Il ne s'applique pas aux enquêtes de sécurité relatives à des accidents et des incidents graves impliquant des aéronefs affectés à des opérations militaires, douanières ou policières ou à des opérations analogues, sauf si l'État membre concerné en décide ainsi, conformément au règlement ou à la législation nationale.

Autorité responsable des enquêtes de sécurité : le texte amendé précise que l'autorité doit être en mesure de conduire l'intégralité d'une enquête de sécurité en toute indépendance, soit de manière autonome, soit par le biais de conventions avec d'autres instances chargées d'enquêtes de sécurité. Afin d'informer le public du niveau général de sécurité aérienne, un rapport sur la sécurité sera publié chaque année au niveau national. Cette analyse ne doit pas divulguer les sources d'informations confidentielles.

Obligation d'ouvrir une enquête: tout accident ou incident grave d'aviation civile impliquant un aéronef autre que ceux visés à l'annexe II du règlement (CE) n° 216/2008 doit faire l'objet d'une enquête de sécurité dans l'État membre sur le territoire duquel l'accident ou l'incident grave s'est produit.

Lorsqu'un aéronef, autre que ceux visés à l'annexe II du règlement (CE) n° 216/2008, immatriculé dans un État membre, est impliqué dans un accident ou un incident grave dont le lieu ne peut être situé avec certitude sur le territoire d'aucun État, une enquête de sécurité doit être conduite par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité de l'État membre d'immatriculation.

Les enquêtes doivent être **indépendantes**.

Coopération entre les autorités responsables des enquêtes de sécurité: lorsque, à la suite d'une demande, une autorité responsable des enquêtes de sécurité accepte de fournir une assistance, celle-ci doit être, dans la mesure du possible, fournie gratuitement.

Réseau européen: les autorités des États membres responsables des enquêtes de sécurité devront établir entre elles un «réseau européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile». Le président du réseau, en étroite consultation avec les membres du réseau, élaborera le programme de travail annuel du réseau.

Le réseau vise à améliorer la qualité des enquêtes menées par les autorités responsables des enquêtes de sécurité et à 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 devra notamment : i) formuler des avis à l'attention des institutions de l'Union et les conseiller sur tous les aspects liés à l'élaboration et à la mise en œuvre des politiques relatives aux enquêtes et à la prévention des accidents; ii) encourager le partage des informations et promouvoir une coopération structurée entre les autorités responsables des enquêtes de sécurité, la Commission, l'AESA et les autorités nationales de l'aviation civile ; iii) coordonner les actions de formation et de qualification des enquêteurs ; iv) promouvoir les meilleures pratiques et développer une méthodologie européenne des enquêtes de sécurité; v) renforcer les capacités d'enquête des autorités responsables des enquêtes de sécurité.

La Commission informera régulièrement le Parlement européen et le Conseil des travaux du réseau. Le Parlement européen devra également être informé chaque fois que le Conseil ou la Commission soumet des demandes au réseau.

Les membres du réseau ne devront solliciter ni accepter d'instructions d'aucune entité qui pourraient compromettre l'indépendance des enquêtes de sécurité.

Participation de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) et des autorités nationales de l'aviation civile : sous réserve de l'absence de tout conflit d'intérêts et 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.

L'AESA et les autorités nationale sont définies dans le règlement comme «conseillers» au regard de leur participation aux enquêtes de sécurité.

Obligation de notifier les accidents et les incidents graves : le règlement prévoit que toute personne impliquée qui est informée qu'un accident ou un incident grave s'est produit doit le notifier sans délai à l'autorité responsable des enquêtes de sécurité de l'État sur le territoire duquel l'incident ou l'accident s'est produit. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité doit informer sans délai la Commission, l'AESA, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), les États membres et les pays tiers concernés, conformément aux normes et pratiques recommandées internationales, de tout accident ou incident grave dont elle a reçu notification.

Participation des États membres aux enquêtes de sécurité : lorsqu'un autre État membre ou pays tiers leur notifie qu'un accident ou un incident grave s'est produit, les États membres qui sont l'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction doivent informer, dès que possible, l'État membre ou le pays tiers sur le territoire duquel l'accident ou l'incident grave s'est produit s'ils comptent désigner un représentant accrédité conformément aux normes et pratiques recommandées internationales.

Enquêteurs de sécurité: nonobstant les obligations de confidentialité, l'enquêteur désigné sera autorisé entre autres à : a) accéder immédiatement et librement au site de l'accident ainsi qu'à l'aéronef, à son contenu ou à son épave; b) demander une autopsie complète du corps des personnes mortellement blessées et à y contribuer; c) demander que des examens médicaux ou des prélèvements soient effectués sur les personnes impliquées dans l'exploitation de l'aéronef et à accéder immédiatement aux résultats de ces examens et prélèvements.

Toute personne participant à des enquêtes de sécurité doit remplir ses fonctions de manière indépendante et ne solliciter ni accepter d'instructions de quiconque en dehors de l'enquêteur désigné ou du représentant accrédité.

Coordination des enquêtes: lorsqu'une enquête judiciaire est également ouverte, l'enquêteur désigné doit en être informé. Dans ce cas, l'enquêteur désigné doit assurer la traçabilité et la conservation des enregistreurs de bord et de tout élément de preuve.

Les États membres devront veiller à ce que les autorités responsables des enquêtes de sécurité, d'une part, et les autres autorités susceptibles de participer aux activités liées à l'enquête de sécurité, telles que les autorités judiciaires, de l'aviation civile, de recherche et de sauvetage, d'autre part, **coopèrent entre elles sur la base d'accords préalables**. Les accords préalables doivent couvrir, entre autres, les points suivants: a) l'accès au site de l'accident; b) la conservation des preuves et l'accès à celles-ci; c) les comptes rendus initiaux et en cours sur l'état d'avancement de chaque opération; d) les échanges d'informations; e) le bon usage des informations en matière de sécurité; f) le règlement des conflits.

Les États membres doivent communiquer ces accords à la Commission qui les transmettra au président du réseau, au Parlement européen et au Conseil pour information.

Conservation des preuves : l'État membre sur le territoire duquel l'accident ou l'incident grave s'est produit est tenu de garantir le traitement sûr de tous les éléments de preuve et de prendre toutes les mesures raisonnables pour protéger ces éléments de preuve et conserver en lieu sûr l'aéronef, son contenu et son épave pendant la période nécessaire aux fins de l'enquête de sécurité.

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, et que les informations n'ayant pas de rapport direct avec l'enquête de sécurité, et notamment celles relatives à la vie privée, doivent bénéficier d'une protection appropriée.

Les enregistrements provenant de l'enregistreur de paramètres de vol ne doivent pas être mis à disposition ou utilisés à d'autres fins que l'enquête de sécurité, la navigabilité ou l'entretien, sauf si ces enregistrements sont rendus anonymes et divulgués dans des conditions assorties de garanties.

La communication des enregistrements à un autre État membre à des fins autres que celles d'une enquête de sécurité peut être accordée dans la mesure où le droit national de l'État membre qui communique les enregistrements le permet.

Information des victimes et de leurs familles ou associations : l'autorité responsable des enquêtes de sécurité en charge sera autorisée à informer les victimes et leurs proches, ou leurs associations ou à rendre publique toute information sur les observations factuelles, la procédure de l'enquête de sécurité, éventuellement, les rapports ou conclusions et/ou recommandations préliminaires en matière de sécurité, pour autant que cela ne porte pas atteinte aux objectifs de l'enquête de sécurité et que la législation applicable relative à la protection des données à caractère personnel soit dûment respectée.

Comptes rendus d'événements: 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.

Informations sur les personnes et les marchandises dangereuses à bord : 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 : a) le plus rapidement possible, et **au plus tard dans les deux heures** qui suivent l'annonce d'un accident d'aéronef, une liste validée, basée sur les meilleures informations disponibles, de toutes les personnes à bord; et b) **immédiatement** après l'annonce d'un accident d'aéronef, la liste des marchandises dangereuses à bord.

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.

Le nom d'une personne à bord ne doit pas être rendu public avant que les proches de cette personne aient été informés par les autorités compétentes. Les listes visées au règlement sont confidentielles ; les noms des personnes figurant sur ces listes ne seront rendus publics qu'à la condition que les proches des personnes à bord ne s'y opposent pas.

Assistance aux victimes d'accidents aériens et à leurs familles : chaque État membre doit mettre en place à l'échelon national un **plan d'urgence** en cas d'accident de l'aviation civile. Ce plan d'urgence doit prévoir également l'aide aux victimes d'accidents de l'aviation civile et à leurs proches.

Les États membres doivent veiller à ce que toutes les compagnies aériennes enregistrées sur leur territoire disposent d'un **plan d'aide aux victimes** d'accidents de l'aviation civile et à leurs proches. Ces plans doivent prendre particulièrement en compte le soutien psychologique aux victimes d'accidents de l'aviation civile et à leurs proches et permettre à la compagnie de faire face à un accident de grande ampleur. Les États membres doivent encourager les compagnies aériennes de pays tiers qui exploitent des vols dans l'Union à disposer également d'un plan d'aide aux victimes des accidents de l'aviation civile et à leurs proches.

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.

Modification du règlement: le règlement fera l'objet d'un examen au plus tard 4 ans après son entrée en vigueur. Si la Commission estime que le règlement doit être modifié, elle demandera au réseau de donner un avis préalable, qui sera également transmis au Parlement européen, au Conseil, aux États membres et à l'AESA.