

Procédure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	2009/0170(COD) Procédure terminée
Sécurité de l'aviation civile: enquêtes et prévention des accidents et des incidents	
Abrogation Directive 94/56/EC Modification Modification	1993/0519(SYN) 2012/0361(COD) 2015/0277(COD)
Sujet 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		09/11/2009
		PPE DE VEYRAC Christine	
		Rapporteur(e) fictif/fictive	
		S&D ZEMKE Janusz	
		ALDE KACIN Jelko	
		Verts/ALE LICHTENBERGER Eva	
		ECR FOSTER Jacqueline	
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace)		11/10/2010
	Transports, télécommunications et énergie	3001	11/03/2010
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Mobilité et transports	KALLAS Siim	

Evénements clés			
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	3001	Résumé
01/06/2010	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
11/08/2010	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A7-0195/2010	
20/09/2010	Débat en plénière		
21/09/2010	Résultat du vote au parlement		
21/09/2010	Décision du Parlement, 1ère lecture	T7-0321/2010	Résumé

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 procédure	2009/0170(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Règlement
	Abrogation Directive 94/56/EC 1993/0519(SYN) Modification 2012/0361(COD) Modification 2015/0277(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 100-p2
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 159
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/7/01484

Portail de documentation

Document annexé à la procédure	SEC(2009)1477	29/10/2009	EC	
Document annexé à la procédure	SEC(2009)1478	29/10/2009	EC	
Document de base législatif	COM(2009)0611	29/10/2009	EC	Résumé
Document annexé à la procédure	N7-0026/2010 JO C 132 21.05.2010, p. 0001	04/02/2010	EDPS	Résumé
Projet de rapport de la commission	PE439.970	15/04/2010	EP	
Amendements déposés en commission	PE441.211	10/05/2010	EP	
Comité économique et social: avis, rapport	CES0768/2010	27/05/2010	ESC	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A7-0195/2010	12/08/2010	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T7-0321/2010	21/09/2010	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2010)7193	13/10/2010	EC	
Projet d'acte final	00036/2010/LEX	20/10/2010	CSL	

Informations complémentaires

Parlements nationaux	IPEX
----------------------	----------------------

Acte final

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

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

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

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 discrétion 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

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.

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

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-procédure 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 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 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.

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

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 rapport 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.