Procedure file

Informations de base

COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	2012/0361(COD)	Procédure terminée
Aviation civile: comptes rendus, analyse et suivi d'événements Abrogation Directive 2003/42/EC 2000/0343(COD) Modification Règlement (EU) No 996/2010 2009/0170(COD) Modification 2015/0277(COD) Sujet 3.20.01.01 Sécurité aérienne		

Acteurs principaux

Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme		21/01/2013
		PPE DE VEYRAC Christine	
		Rapporteur(e) fictif/fictive	
		S&D LEICHTFRIED Jörg	
		ALDE KACIN Jelko	
		Verts/ALE LICHTENBERGER Eva	
		ECR FOSTER Jacqueline	
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Transports, télécommunications et énergie	3303	14/03/2014
	Transports, télécommunications et énergie	3243	06/06/2013
	Transports, télécommunications et énergie	3229	11/03/2013
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Mobilité et transports	KALLAS Siim	
Comité économique et social européen			
Comité européen des régions			

Evénements clés

18/12/2012	Publication de la proposition législative	COM(2012)0776	Résumé
17/01/2013	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
11/03/2013	Débat au Conseil	3229	Résumé
06/06/2013	Débat au Conseil	3243	

17/09/2013	Vote en commission,1ère lecture		
02/10/2013	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A7-0317/2013	Résumé
25/02/2014	Débat en plénière		
26/02/2014	Résultat du vote au parlement		
26/02/2014	Décision du Parlement, 1ère lecture	T7-0153/2014	Résumé
14/03/2014	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
03/04/2014	Signature de l'acte final		
03/04/2014	Fin de la procédure au Parlement		
24/04/2014	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	2012/0361(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Règlement
	Abrogation Directive 2003/42/EC 2000/0343(COD) Modification Règlement (EU) No 996/2010 2009/0170(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
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/7/11565

Portail de documentation

Document de base législatif		COM(2012)0776	18/12/2012	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		SWD(2012)0441	18/12/2012	EC	
Document annexé à la procédure		SWD(2012)0442	18/12/2012	EC	
Document annexé à la procédure		N7-0045/2014 JO C 358 07.12.2013, p. 0019	10/04/2013	EDPS	Résumé
Comité économique et social: avis, rapport		CES0926/2013	17/04/2013	ESC	
Projet de rapport de la commission		PE510.864	18/06/2013	EP	
Amendements déposés en commission		PE514.864	15/07/2013	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A7-0317/2013	02/10/2013	EP	Résumé

Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T7-0153/2014	26/02/2014	EP	Résumé
Projet d'acte final		00138/2013/LEX	03/04/2014	CSL	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2014)446	20/05/2014	EC	
Pour information		COM(2015)0599	07/12/2015	EC	
Document de suivi		COM(2019)0465	15/10/2019	EC	Résumé
Document de suivi		COM(2020)0733	16/11/2020	EC	
Pour information		COM(2022)0529	17/10/2022	EC	
Document de suivi		COM(2023)0444	14/07/2023	EC	

Informations complémentaires

Parlements nationaux	IPEX
Commission européenne	EUR-Lex

Acte final

Règlement 2014/376
JO L 122 24.04.2014, p. 0018 Résumé

Acte législatif final contenant des dispositions relatives aux actes délégués

Actes délégués

2020/2817(DEA)	Examen d'un acte délégué

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

OBJECTIF : élaborer des règles communes applicables aux comptes rendus dévénements de laviation civile en vue de remédier aux défaillances en matière de sécurité et de prévenir leur répétition.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : la Commission rappelle que le taux de fréquence des accidents mortels dans l'aviation civile est globalement resté presque constant au cours des dix dernières années; néanmoins, il est à craindre que l'augmentation du trafic prévue pour les prochaines décennies n'entraîne un accroissement du nombre des accidents.

L'expérience montre que, souvent, avant qu'un accident ne survienne, un certain nombre d'incidents et de nombreuses autres défaillances signalent l'existence de risques pour la sécurité. Bien que laptitude à tirer les enseignements dun accident soit essentielle, les systèmes purement réactifs actuels sont arrivés à la limite de leur capacité à améliorer la sécurité. Dans ce contexte, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a encouragé la transition vers une approche de la sécurité plus proactive et fondée sur des données probantes.

Au niveau de l'Union, la directive 2003/42/CE a jeté les bases dun système de gestion de la sécurité aérienne proactif et fondé sur des données probantes dans l'Union européenne en imposant la notification des événements. Cependant, l'Union européenne et ses États membres ne sont aujourdhui pas suffisamment à même d'utiliser le retour dexpérience pour prévenir les accidents et la législation actuelle ne suffira pas à empêcher l'augmentation du nombre des accidents et des victimes d'accidents due à la croissance escomptée du trafic.

L'amélioration de la sécurité de l'aviation civile nécessite que les informations utiles dans ce domaine soient communiquées, collectées, stockées, protégées, échangées, diffusées, analysées, et que les mesures de sécurité appropriées soient prises sur la base des informations collectées.

ANALYSE DIMPACT : outre la possibilité de ne pas modifier la situation actuelle, trois paquets de mesures ont été envisagés pour déterminer de quelle manière la directive 2003/42/CE pourrait être révisée.

- Le paquet de mesures n° 1 vise à améliorer le système actuel par une modification de la législation se limitant au strict nécessaire et par l'adoption de recommandations et dorientations à chaque fois que cela est possible ;
- Le paquet de mesures n° 2 représente un programme dactions plus ambitieux qui implique une révision substantielle de la législation de l'UE concernant les comptes rendus dévénements ;
- Le paquet de mesures n° 3 a pour but daméliorer le système actuel, en transférant à lUE les compétences des États membres en ce qui concerne les comptes rendus dévénements, et dintroduire des exigences concernant lanalyse des événements, associées à

l'adoption des mesures de sécurité nécessaires et à l'amélioration de la surveillance.

Sur la base des critères d'efficience, d'efficacité et de cohérence, il est recommandé de mettre en uvre le paquet de mesures n° 2 car ses bénéfices seraient considérablement plus importants que les coûts engendrés.

BASE JURIDIQUE : article 100, paragraphe 2 du traité sur le fonctionnement de lUnion européenne (TFUE).

CONTENU : la proposition vise à contribuer à la réduction du nombre des accidents d'avion et des victimes d'accidents par l'amélioration des systèmes existants, tant au niveau national queuropéen, en exploitant les événements de laviation civile pour remédier aux défaillances en matière de sécurité et prévenir leur répétition.

Les principaux éléments de la proposition sont les suivants :

1) Amélioration de la collecte des événements : la proposition établit le cadre adéquat pour garantir que tous les événements qui menacent ou menaceraient la sécurité aérienne sont notifiés. La proposition :

- maintient l'obligation de mettre en place des systèmes de comptes rendus dévénements obligatoires et énumère les personnes tenues de les notifier ainsi que la liste des événements qui doivent être notifiés dans le cadre de ces systèmes ;
- impose l'établissement de systèmes volontaires, dont le but est de collecter les événements qui n'ont pas été notifiés dans le cadre des systèmes obligatoires ;
- comporte des dispositions qui fournissent des garanties suffisantes pour encourager les professionnels de laviation à communiquer des informations relatives à la sécurité sans craindre de sanctions, sauf dans des cas de négligence grave.

2) Clarification du flux d'informations : la proposition oblige les organisations et les États membres à mettre en place des systèmes de comptes rendus dévénements qui permettront de cerner les risques pour la sécurité.

Les événements collectés par les organisations devront être transmis aux autorités compétentes des États membres ou à lAgence européenne de la sécurité aérienne (AESA), le cas échéant. Tous les événements collectés par les États membres, les organisations et l'AESA seront agrégés au sein du répertoire central européen.

3) Meilleure qualité et exhaustivité des données : en vue de permettre un meilleur recensement des principaux secteurs à risque et des mesures qui doivent être prises, les comptes rendus dévénements devront contenir des informations minimales et des champs obligatoires, tels que la date, la catégorie ou la description de l'événement, seront introduits.

La proposition prévoit également :

- l'obligation de classer les événements en fonction du risque quils présentent, selon un mécanisme européen commun de classification des risques ;
- la mise en place de procédures de contrôle de la qualité des données, notamment pour garantir la cohérence entre les comptes rendus dévénements et les informations initialement transmises par le notifiant.

La Commission aidera les États membres à atteindre des niveaux plus élevés de qualité et d'exhaustivité des données en encourageant lélaboration de documents dorientation et lorganisation dateliers.

4) Meilleur échange d'informations : l'accès des États membres et de l'AESA au répertoire central européen, qui contiendra tous les événements collectés par les États membres ainsi que par l'AESA, serait étendu à l'ensemble des données et des informations consignées dans la base de données.

En outre, lorsquau cours de l'évaluation des données recueillies par le biais de systèmes de comptes rendus dévénements une autorité repère des questions de sécurité quelle juge intéressantes pour une autre autorité, elle devrait transmettre en temps utile les informations correspondantes.

Pour faciliter les échanges de données et d'informations, la proposition exige que tous les comptes rendus dévénements soient compatibles avec le logiciel ECCAIRS (utilisé par tous les États membres et pour le répertoire central européen) et avec la taxinomie ADREP (la taxinomie de lOACI, également utilisée dans le logiciel ECCAIRS).

5) Meilleure protection contre lutilisation inappropriée des informations relatives à la sécurité : la proposition renforce les règles exigeant que, outre l'obligation de garantir la confidentialité des données recueillies, les informations soient uniquement mises à disposition et utilisées en vue de maintenir ou daméliorer le niveau de la sécurité aérienne.

6) Meilleure protection des notifiants : la proposition réaffirme l'obligation danonymiser les comptes rendus dévénements et limite à certaines personnes l'accès aux données entièrement identifiables. De plus, les États membres devraient s'abstenir dintenter des actions à lencontre des notifiants, sauf en cas de négligence grave. Les organisations seraient également invitées à adopter un document décrivant comment la protection des employés est assurée.

Des organismes nationaux seraient établis pour permettre aux employés de signaler les infractions aux règles garantissant leur protection et des sanctions devraient être prises, le cas échéant.

7) Exigences relatives à l'analyse des informations et mesures de suivi au niveau national : la proposition impose de nouvelles obligations transposant dans la législation de l'UE les règles relatives à l'analyse et au suivi des événements notifiés qui ont été convenues au niveau international.

Les organisations et les États membres sont invités à analyser les informations recueillies par le biais des systèmes de comptes rendus dévénements en vue de cerner les risques pour la sécurité et à prendre des mesures pour remédier à toute insuffisance en matière de sécurité.

8) Renforcement de lanalyse au niveau de lUE : lanalyse réalisée au niveau de lUE viendra compléter ce qui est fait à l'échelon national, notamment par le recensement, au niveau européen, des éventuels problèmes de sécurité et des principaux secteurs à risque.

9) Plus grande transparence à légard du public : la proposition prévoit la publication de rapports annuels sur la sécurité contenant des informations relatives aux mesures prises en application du présent règlement, des tendances et des données agrégées.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : celle-ci est liée aux ressources humaines supplémentaires dont il faudra doter l'Agence européenne de la

sécurité aérienne (pour le réseau d'analystes) et au budget additionnel à prévoir pour les missions et les actions de sensibilisation.

Tant les ressources humaines supplémentaires (2 postes pour un coût estimé de 300.000 EUR/an) que le budget additionnel (missions et actions de sensibilisation pour un coût estimé de 65.000 EUR/an) seront entièrement couverts par un redéploiement des ressources actuelles de lAgence: lincidence sur le budget de lUE sera donc neutre.

ACTES DÉLÉGUÉS : la proposition contient des dispositions habilitant la Commission à adopter des actes délégués conformément à larticle 290 du traité sur le fonctionnement de lUnion européenne.

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

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

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

Un certain nombre dobservations ont été faites sur les points suivants :

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

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

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

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

   Par ailleurs, les délégations estiment qu'il faut préciser les catégories d'aéronefs auxquelles le système obligatoire s'appliquerait. Certaines délégations ont fait valoir que le système obligatoire ne devrait s'appliquer qu'à l'aviation civile commerciale. Elles considèrent que, compte tenu de son activité spécifique, l'aviation générale ne devrait pas être soumise aux mêmes obligations que l'aviation civile commerciale. D'autres délégations estiment que le niveau de réglementation proposé pour l'aviation générale serait approprié et expliquent qu'en supprimant l'exigence de comptes rendus obligatoires pour l'aviation générale, on perdrait une source importante d'informations en matière de sécurité.

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

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

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

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

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

Avis du Contrôleur européen de la protection des données (CEPD) sur la proposition de règlement de la Commission concernant les comptes rendus dévènements dans laviation civile et abrogeant la directive 2003/42/CE, le règlement (CE) n° 1321/2007 de la Commission, le règlement (CE) n° 1330/2007 de la Commission et larticle 19 du règlement (UE) n° 996/2010.

La proposition de la Commission sappuie sur la directive 2003/42/CE pour améliorer les systèmes existants de comptes rendus dévènements dans laviation civile tant au niveau national queuropéen

Le CEPD prend acte du fait que la proposition ne vise pas à réglementer le traitement des données à caractère personnel. Cependant, les informations qui seront stockées, notifiées et transférées peuvent concerner des personnes physiques identifiables directement ou indirectement, telles que les notifiants, les tiers impliqués dans les comptes rendus des évènements et les parties intéressées demandant laccès. Linformation notifiée est susceptible de concerner non seulement les problèmes techniques, mais également, par exemple, les passagers violents, lincapacité de léquipage, ou les incidents de santé.

Le CEPD se réjouit de lattention portée à la protection des données à caractère personnel, notamment par le biais de lengagement «danonymiser» une majeure partie des données traitées au titre des comptes rendus dévènements. Les dispositions prévues correspondent toutefois au mieux à une anonymisation partielle. Cest pourquoi le CEPD recommande de clarifier le champ dapplication de «l'anonymisation» . Il propose notamment de :

- préciser quau sens de la proposition, lanonymisation est relative et ne correspond pas à lanonymisation complète ;
- préciser que les données disponibles pour les gestionnaires indépendants devraient être également anonymisées ou effacées dès que possible, à moins que la nécessité de conserver les données soit justifiée ;
- clarifier le champ dapplication de lanonymisation en remplaçant le terme «données à caractère personnel» par «informations personnelles» et en ajoutant une référence concernant la possibilité didentification par le biais daspects techniques ;
- préciser que linformation devrait également être anonymisée en ce qui concerne les systèmes de comptes rendus supplémentaires susceptibles dêtre établis par les États membres et les organisations ;
- préciser que linformation devrait être anonymisée avant sa publication;
- spécifier que les informations mises à disposition des parties intéressées figurant à l'annexe III sans rapport avec léquipement, les activités ou le domaine dactivité propres de la partie intéressée, devraient être non seulement agrégées ou rendues anonymes, mais complètement anonymisées.

Le CEPD conseille de préciser dans la proposition lidentité du responsable du traitement de chaque base de données et de définir toutes les catégories de données à traiter. Il devrait au moins être mentionné que les informations supplémentaires non exigées par la proposition ne devraient pas contenir des données sensibles.

Le CEPD recommande également de préciser la durée de conservation des données dans les bases de données, les droits des personnes concernées et les mesures de sécurité à mettre en uvre.

Les mesures de protection applicables au traitement des données relatives aux tiers (par exemple, la durée de conservation des données après que laccès a été accordé ou refusé et les bénéficiaires du droit d'accès auxdites données) devraient également être précisées.

Enfin, la nécessité de traiter des données sensibles devrait être motivée dans le préambule. Le CEPD recommande également dadopter des garanties supplémentaires au regard du traitement des données sensibles, telles que des mesures de sécurité plus strictes, l'interdiction de communiquer les catégories de données concernées aux tiers ne relevant pas du droit européen sur la protection des données et la restriction de les communiquer aux autres parties intéressées.

En outre, le traitement de ces catégories de données pourrait être soumis au contrôle préalable par les autorités de protection des données nationales de lUE et par le CEPD.

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

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 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n° 996/2010 et abrogeant la directive n° 2003/42/CE, le règlement (CE) n° 1321/2007 de la Commission et le règlement (CE) n° 1330/2007 de la Commission.

La commission parlementaire a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit.

Objectifs : les députés ont précisé que le règlement devrait viser à :

- améliorer la sécurité aérienne en garantissant que les informations utiles en matière de sécurité de l'aviation civile sont communiquées, collectées, stockées, protégées, échangées, diffusées, analysées, et que des mesures de sécurité sont prises dans les plus brefs délais ;
- fixer les règles concernant l'intégration des informations collectées dans un répertoire central européen et leur diffusion auprès des parties intéressées afin que celles-ci disposent des informations dont elles ont besoin pour améliorer la sécurité de l'aviation civile ;
- assurer la disponibilité continue des informations de sécurité par des règles concernant une confidentialité et une utilisation appropriées de ces informations ainsi qu'une protection harmonisée et renforcée des personnes concernées par l'événement notifié ;
- garantir que les risques de sécurité aérienne soient également considérés et traités au niveau européen.

Champ dapplication : les députés veulent renforcer la confiance des membres du personnel en un environnement de «culture juste» incitant à rendre compte des événements dans le seul but de contribuer au renforcement de la sécurité aérienne. Ils ont proposé d'étendre la protection du notifiant à toute personne impliquée dans l'événement rapporté, et non uniquement à l'auteur du compte rendu.

Comptes rendus obligatoires et volontaires :

- Un système de comptes rendus obligatoires devrait être mis en place par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) pour faciliter la collecte d'informations sur les événements, y compris la collecte des informations sur les événements recueillies par des organisations

certifiées ou approuvées par l'Agence.

- Un système de comptes rendus volontaires devrait être mis en place par l'AESA pour faciliter la collecte d'informations sur les événements qui peuvent ne pas être recueillis dans le cadre du système de comptes rendus obligatoires, mais qui sont perçus par le notifiant comme un danger réel ou potentiel pour la sécurité aérienne, y compris la collecte des informations sur les événements recueillies par les organisations certifiées ou approuvées par l'AESA.

Le système de comptes rendus d'événements devrait spécifier clairement l'État membre auprès duquel le notifiant doit adresser son signalement.

Étant donné que le règlement couvre l'ensemble du secteur de l'aviation, y compris l'aviation générale, les députés estiment que les exigences liées aux comptes rendus obligatoires devraient être étendues à tous les types d'aéronefs et d'exploitation.

Notifications impliquant un aéronef non complexe : le texte amendé stipule quun liste détaillée des incidents à notifier dans le système de comptes rendus obligatoires figure à l'annexe I. Cette liste définit des obligations spécifiques pour la notification des événements impliquant un aéronef non complexe. Tout autre incident, considéré comme pertinent par les parties concernées, devrait faire l'objet d'une notification via le système de comptes rendus volontaires.

Délai pour la notification dévénements : toute personne devrait notifier les événements au plus tard 72 heures après en avoir pris connaissance, à moins d'en être empêché par des circonstances exceptionnelles.

Chaque organisation certifiée ou agréée par l'AESA devrait communiquer à l'AESA les informations sur les événements recueillies. Elle devrait le faire dans les meilleurs délais et au plus tard 72 heures après avoir pris connaissance de l'évènement.

Collecte et stockage des informations : les députés jugent essentiel de respecter les règles d'indépendance et de confidentialité afin d'assurer une protection effective des informations transmises par le notifiant. Les organisations de même nature seraient autorisées à mutualiser les tâches de collecte et de stockage des informations sur les événements notifiés.

L'AESA devrait :

- désigner une ou plusieurs personnes pour mettre en place un mécanisme permettant de collecter, d'évaluer, de traiter, d'analyser et de stocker les informations sur les événements notifiés ;
- être dotée de ressources suffisantes pour s'acquitter des tâches qui lui sont dévolues par le présent règlement ;
- stocker dans une base de données les comptes rendus d'événements ;
- effectuer un contrôle étroit sur l'analyse et les mesures effectuées par les organisations certifiées ou approuvées par l'Agence.

L'AESA devrait veiller à ce que toutes les données à caractère personnel, lorsqu'elles sont transmises, soient uniquement mises à disposition du personnel compétent au sein de l'Agence et ne soient pas enregistrées dans la base de données de l'AESA. Des informations anonymisées seraient mises à la disposition de toutes les parties concernées, notamment afin de leur permettre de sacquitter de leurs obligations en termes damélioration de la sécurité aérienne.

Dans le cas où un État membre ou l'AESA intente une action, l'information contenue dans les comptes rendus d'événements ne devrait pas être utilisée par l'État membre ou l'AESA contre le notifiant ou les personnes concernées par l'événement.

Classification des risques : tous les événements devraient faire l'objet d'une classification des risques. La Commission, en étroite collaboration avec le réseau d'analystes de la sécurité aérienne, élaborerait dans un délai maximum de deux ans, un mécanisme européen commun de classification des risques permettant aux États membres et à l'AESA de classer les événements selon le risque qu'ils présentent pour la sécurité.

Réexamen : la Commission devrait contrôler et réexaminer l'application du règlement. Au plus tard cinq ans après l'entrée en vigueur du règlement, elle devrait publier un rapport d'évaluation se rapportant en particulier à la contribution du règlement à la réduction du nombre d'accident d'avion et du nombre de victimes. Le cas échéant et sur la base de ce rapport, la Commission ferait des propositions de modifications du règlement.

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

Le Parlement européen a adopté par 644 voix pour, 14 contre et 6 abstentions, une résolution législative sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n° 996/2010 et abrogeant la directive n° 2003/42/CE, le règlement (CE) n° 1321/2007 de la Commission et le règlement (CE) n° 1330/2007 de la Commission.

Le Parlement a arrêté sa position en première lecture suivant la procédure législative ordinaire. Les amendements adoptés en plénière sont le résultat dun accord négocié entre le Parlement européen et le Conseil. Ils modifient la proposition comme suit :

Objectifs : les députés ont précisé que le règlement devrait viser à garantir :

- la disponibilité permanente des informations relatives à la sécurité : i) en introduisant des règles concernant la confidentialité et l'utilisation appropriée des informations et ii) au moyen d'une protection harmonisée et renforcée des notifiants et des personnes mentionnées dans les comptes rendus d'événements; et
- la prise en compte et la gestion des risques de sécurité aérienne, tant au niveau de l'Union qu'au niveau national.

Comptes rendus obligatoires : le Parlement a précisé les catégories dévénements susceptibles de présenter un risque important pour la sécurité aérienne qui devraient être notifiés par le biais des systèmes de comptes rendus d'événements obligatoires. Il sagit :

- des événements liés à l'exploitation de l'aéronef (par ex : collisions; décollage et atterrissage; carburant; vol; communication; blessures et situations critiques; conditions météorologiques ou à la sécurité) ;
- des événements liés à des conditions techniques, à l'entretien et à la réparation de l'aéronef (par ex : défauts structurels; dysfonctionnements du système);
- des événements liés aux services et aux installations de navigation aérienne (par ex : collisions, quasi-collisions ou risques de

collisions);
- des événements en rapport avec les aérodromes et les services au sol (par ex : installations; gestion des passagers, des bagages, du courrier et du fret; services d'escale).

Un système de comptes rendus obligatoires devrait être mis en place par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) pour faciliter la collecte d'informations sur les événements, y compris la collecte des informations sur les événements recueillies par des organisations certifiées ou approuvées par l'Agence.

Les personnes concernés devraient notifier les événements dans les 72 heures suivant le moment où elles en ont eu connaissance, sauf si des circonstances exceptionnelles les en empêchent. Chaque organisation certifiée ou agréée par l'AESA devrait communiquer à l'Agence les informations sur les événements recueillies. Elle devrait le faire dans les meilleurs délais et au plus tard 72 heures après avoir pris connaissance de l'évènement.

Comptes rendus volontaires : un système de comptes rendus volontaires devrait être mis en place par l'AESA pour faciliter la collecte : i) de renseignements sur les événements qui ne seraient pas collectés par le système de comptes rendus obligatoires; ii) d'autres informations relatives à la sécurité qui sont perçues par le notifiant comme présentant un danger réel ou potentiel pour la sécurité aérienne.

Collecte et stockage des informations : le traitement des comptes rendus devrait être effectué de manière à prévenir une utilisation des informations à d'autres fins que la sécurité. Il devrait garantir la confidentialité de l'identité du notifiant et des personnes mentionnées dans les compte rendus d'événements, en vue de promouvoir une «culture juste».

Avec l'accord de l'autorité compétente, les petites organisations pourraient aussi mettre en place un mécanisme simplifié de collecte, d'évaluation, de traitement, d'analyse et de stockage des renseignements sur les événements.

L'AESA devrait :

- désigner une ou plusieurs personnes pour mettre en place un mécanisme permettant de collecter, d'évaluer, de traiter, d'analyser et de stocker les informations sur les événements notifiés ;
- stocker dans une base de données les comptes rendus d'événements.

Classification des risques : tous les événements devraient faire l'objet d'une classification des risques. La Commission, en étroite collaboration avec les États membres et l'Agence, par l'intermédiaire du avec le réseau d'analystes de la sécurité aérienne, devrait élaborer dans un délai maximum de trois ans, un mécanisme européen commun de classification des risques permettant aux organisations, aux États membres et à l'AESA de classer les événements selon le risque qu'ils présentent pour la sécurité.

Suivi des événements au niveau national : chaque organisation établie dans un État membre devrait communiquer régulièrement à son personnel et au personnel sous contrat des informations relatives à l'analyse et au suivi des événements qui font l'objet de mesures préventives ou correctives.

Afin d'informer le public sur le niveau de la sécurité dans l'aviation civile, chaque État membre devrait publier, au moins une fois par an, un rapport sur la sécurité.

Confidentialité et protection des sources d'informations : selon le règlement amendé, chaque État membre, chaque organisation établie dans un État membre, ou l'Agence ne devrait traiter des données à caractère personnel que dans la mesure nécessaire aux fins du règlement et sans préjudice des actes juridiques nationaux transposant la directive 95/46/CE.

L'AESA devrait veiller à ce quaucune donnée personnelle ne soit jamais enregistrée dans la base de données de l'Agence. Des informations désidentifiées seraient mises à la disposition de toutes les parties concernées, notamment afin de leur permettre de sacquitter de leurs obligations en termes damélioration de la sécurité aérienne.

En cas d'éventuelle procédure disciplinaire ou administrative instituée en vertu du droit national, les informations contenues dans les comptes rendus d'événements ne devraient pas être utilisées contre les notifiants ou les personnes mentionnées dans les comptes rendus d'événements.

Réexamen : la Commission devrait contrôler et réexaminer l'application du règlement. Au plus tard cinq ans après l'entrée en vigueur du règlement, elle devrait publier un rapport d'évaluation se rapportant en particulier à la contribution du règlement à la réduction du nombre d'accident d'avion et du nombre de victimes. Le cas échéant et sur la base de ce rapport, la Commission ferait des propositions de modifications du règlement.

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

OBJECTIF : contribuer à réduire le nombre d'accidents d'avion et de victimes d'accidents par l'amélioration des systèmes existants, tant au niveau national qu'européen, en exploitant les événements de l'aviation civile pour remédier aux défaillances en matière de sécurité et prévenir leur répétition.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n° 1321/2007 et (CE) n° 1330/2007.

CONTENU : le règlement a pour objectif d'améliorer la sécurité aérienne dans l'Union grâce à une approche proactive en garantissant que les informations concernant l'aviation civile en matière de sécurité sont notifiées, collectées, stockées, protégées, échangées, diffusées et analysées.

Le règlement établit des règles relatives à la notification d'événements qui mettent en danger ou qui, s'ils ne sont pas corrigés ou traités, mettraient en danger un aéronef, ses occupants ou toute autre personne, le matériel ou une installation ayant une incidence sur l'exploitation de l'aéronef, et à la notification d'autres informations relatives à la sécurité pertinentes dans ce contexte.

Comptes rendus d'événements : afin de permettre aux professionnels de l'aviation de notifier les événements présentant un risque important pour la sécurité aérienne, le règlement prévoit la mise en place de systèmes de comptes rendus obligatoires et volontaires d'événements liés

à la sécurité aérienne au sein des organisations, de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) et des autorités compétentes des États membres.

Dans le cadre des systèmes de comptes rendus d'événements obligatoires, les personnes concernés devront notifier les événements dans les 72 heures suivant le moment où elles en ont eu connaissance, sauf si des circonstances exceptionnelles les en empêchent.

Les comptes rendus dévénements auront pour seul objectif la prévention des accidents et incidents, et non l'imputation de fautes ou de responsabilités.

Collecte et stockage des informations : chaque État membre devra désigner une ou plusieurs autorités compétentes chargées de mettre en place un mécanisme indépendant de collecte, d'évaluation, de traitement, d'analyse et de stockage des renseignements sur les événements notifiés. De plus, chaque organisation établie dans un État membre devra désigner une ou plusieurs personnes chargées de gérer en toute indépendance la collecte et le stockage des renseignements.

L'AESA devra également désigner une ou plusieurs personnes pour mettre en place un mécanisme de collecte et de stockage des informations.

Avec l'accord de l'autorité compétente, les petites organisations pourront mettre en place un mécanisme simplifié de collecte et de stockage des renseignements sur les événements.

Classification des risques : la Commission devra élaborer, au plus tard le 15 mai 2017, en coopération étroite avec les États membres et l'Agence, un mécanisme européen commun de classification des risques permettant aux organisations, aux États membres et à l'Agence de classer les événements selon le risque qu'ils présentent pour la sécurité. Ce mécanisme devrait aider les entités pertinentes à évaluer les événements et à cibler au mieux leurs efforts.

Échange d'informations : la Commission gèrera un répertoire central européen pour y stocker tous les comptes rendus d'événements collectés dans l'Union.

Les États membres et l'Agence devront participer à un échange d'informations en mettant à la disposition des autorités compétentes des autres États membres, de l'Agence et de la Commission, par l'intermédiaire du répertoire central européen, toutes les informations relatives à la sécurité stockées dans leurs bases de données respectives contenant les comptes rendus.

Toute entité chargée de réglementer la sécurité de l'aviation civile ou toute autorité responsable des enquêtes de sécurité dans l'Union disposera d'un accès sans restriction, en ligne et sécurisé aux informations sur les événements figurant dans le répertoire central européen.

Confidentialité et protection des sources dinformation : le règlement vise à assurer la disponibilité permanente des informations relatives à la sécurité en introduisant des règles concernant la confidentialité et l'utilisation appropriée des informations et au moyen d'une protection harmonisée et renforcée des notifiants et des personnes mentionnées dans les comptes rendus d'événements.

Le règlement stipule que le traitement des comptes rendus doit être effectué de manière à prévenir une utilisation des informations à d'autres fins que la sécurité. La confidentialité de l'identité du notifiant et des personnes mentionnées dans les compte rendus d'événements devra être garantie en vue de promouvoir un environnement non répressif dit de «culture juste».

En cas d'éventuelle procédure disciplinaire ou administrative instituée en vertu du droit national, les informations contenues dans les comptes rendus d'événements ne devront pas être utilisées contre les notifiants ou les personnes mentionnées dans les comptes rendus d'événements.

Réexamen : au plus tard le 16 novembre 2020, la Commission publiera un rapport d'évaluation sur la mise en uvre du règlement. Ce rapport traitera en particulier de la contribution du présent règlement à la réduction du nombre d'accidents aériens et du nombre de victimes associées.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 14.05.2014. Le règlement est applicable à partir du 15.11.2015.

ACTES DÉLÉGUÉS : la Commission peut adopter des actes délégués afin de compléter ou de modifier le règlement. Le pouvoir dadopter de tels actes est conféré à la Commission pour une durée de cinq ans à compter de la date dentrée en vigueur du règlement. Le Parlement européen ou le Conseil peuvent formuler des objections à l'égard d'un acte délégué dans un délai de deux mois à compter de la date de notification (ce délai pouvant être prolongé de deux mois). Si le Parlement européen ou le Conseil formulent des objections, l'acte délégué n'entre pas en vigueur.

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

La Commission a présenté un rapport relatif à la délégation de pouvoir prévue par le règlement (UE) nº 376/2014 du Parlement européen et du Conseil concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) nº 996/2010 du Parlement européen et du Conseil.

Le règlement (UE) nº 376/2014 a pour objectif daméliorer la sécurité aérienne dans lUnion en garantissant que les informations pertinentes concernant laviation civile en matière de sécurité sont notifiées, collectées, stockées, protégées, échangées, diffusées et analysées. Les comptes rendus dévénements ont pour seul objectif la prévention des accidents et incidents.

Mécanisme européen commun de classification des risques (ERCS)

En vertu de larticle 7, paragraphe 6 du règlement, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués pour définir le mécanisme européen commun de classification des risques (*European risk classification scheme ERCS*). LERCS, tel que défini dans un acte délégué, doit être mis en uvre conformément aux modalités établies au moyen dun acte dexécution.

Lélaboration de lERCS a été achevée le 15 mai 2017. Les travaux en vue de ladoption subséquente de lacte

délégué définissant lERCS ont commencé, mais nont pas encore été menés à terme. Afin de parvenir à un ensemble cohérent de règles propres à garantir le bon fonctionnement du mécanisme, la Commission a jugé préférable de préparer lacte délégué définissant lERCS parallèlement à lacte ou aux actes dexécution nécessaires à sa mise en uvre, et de les adopter en même temps.

Modification des annexes

Larticle 17 dudit règlement dispose que la Commission est habilitée à adopter des actes délégués pour:

a) mettre à jour la liste des champs obligatoires des comptes rendus dévénements qui figure à lannexe I lorsque, à la lumière de lexpérience acquise dans le cadre de lapplication du règlement, des modifications savèrent nécessaires pour améliorer la sécurité aérienne;

b) mettre à jour le formulaire de demande dinformations au répertoire central européen 1 prévu à lannexe III, pour tenir compte de lexpérience acquise et de circonstances nouvelles;

c) aligner lune des annexes sur le logiciel ECCAIRS (centre européen de coordination des systèmes de compte rendu dincidents en navigation aérienne) et sur la taxonomie ADREP (système de compte rendu des données daccidents/dincidents) ainsi que sur des actes juridiques adoptés par lUnion et sur des accords internationaux.

La Commission a constaté que, pour lheure, le contenu des annexes telles quen vigueur reste adapté à lobjectif poursuivi. Par conséquent, le pouvoir dadopter des actes délégués aux fins de la modification des annexes na pas encore été exercé.

Bien que la Commission nait pas jusquà présent, exercé son pouvoir dadopter des actes délégués, elle estime que ladoption de tels actes demeure nécessaire eu égard à larticle 7, paragraphe 6, et pourrait le devenir eu égard à larticle 17.