

FR

FR

FR



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 29.10.2009
COM(2009) 611 final

2009/0170 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

{SEC(2009) 1477}
{SEC(2009) 1478}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE

Aucune amélioration de la sécurité des transports n'est possible sans la réalisation d'enquêtes indépendantes sur les accidents. L'analyse des circonstances d'un accident donne lieu à des recommandations qui visent à éviter que ce type de catastrophe ne se reproduise.

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 relative à l'aviation civile internationale (ci-après «convention de Chicago»), à laquelle adhèrent tous les États membres. L'annexe 13 de cette convention ainsi que les documents d'orientation qui s'y rapportent définissent des normes et des pratiques recommandées internationales.

Consciente de l'importance des enquêtes sur les accidents, la Communauté européenne 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'aéronefs¹, remplacée ultérieurement par la directive 94/56/CE². Elle a en outre adopté la directive 2003/42/CE concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile en 2003³.

En vertu de la directive 94/56/CE, les États membres ont l'obligation de veiller à ce que tout accident ou incident grave survenu dans l'aviation civile fasse l'objet d'une enquête par un organisme indépendant, dans le seul but de prévenir les futurs accidents et non de déterminer les fautes ou les responsabilités. Des droits supplémentaires ont été conférés aux enquêteurs pour leur permettre de remplir leur mission plus efficacement, et les principes de base régissant la publication de rapports et la diffusion des recommandations de sécurité ont été établis.

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. Les professionnels de l'aviation sont maintenant tenus de signaler des événements survenus au cours de leur activité quotidienne, et des dispositions ont été adoptées pour garantir l'échange et la diffusion des renseignements notifiés, de façon à pouvoir tirer des enseignements en matière de sécurité. Par ailleurs, la directive encourage l'instauration de systèmes de comptes rendus volontaires.

2. UN CHANGEMENT EST NECESSAIRE

Le système communautaire actuel d'enquêtes sur les accidents d'aéronefs civils et de comptes rendus d'événements ne fonctionne pas de manière optimale. Cela vaut notamment pour le cadre réglementaire régissant les enquêtes sur les accidents, c'est-

¹ La directive 80/1266/CEE du Conseil du 16 décembre 1980 relative à la future coopération et à l'assistance mutuelle des États membres dans les enquêtes sur les accidents d'aéronefs (JO L 375 du 31.12.1980, p. 32).

² Directive 94/56/CE du Conseil du 21 novembre 1994 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile (JO L 319 du 12.12.1994, p. 14).

³ Directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile (JO L 167 du 4.7.2003, p. 23).

à-dire la directive 94/56/CE, qui a été créée il y a quinze ans déjà et qui n'est plus adaptée aux exigences de la Communauté et des États membres. En particulier:

- en ce qui concerne les capacités d'investigation, les disparités entre États membres sont beaucoup plus grandes qu'en 1994. Surtout depuis les récents élargissements de l'Union européenne en 2004 et en 2007, ces capacités sont concentrées dans quelques États membres seulement;
- les aéronefs et leurs systèmes sont de plus en plus complexes, ce qui signifie également que les enquêtes sur les accidents d'aviation nécessitent des compétences et des ressources beaucoup plus diversifiées qu'il y a dix ans;
- le marché commun de l'aviation dans l'Union européenne a enregistré une forte croissance ces dix dernières années: il s'est étendu (à 27 pays) et s'est complexifié (apparition de transporteurs opérant à partir de bases multiples et recours accru à la sous-traitance pour l'entretien et à l'internationalisation dans la conception et la fabrication), ce qui rend encore plus difficile la surveillance de la sécurité;
- 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. Le cadre institutionnel et juridique de l'Union européenne a beaucoup évolué depuis l'adoption de la directive 94/56/CE. Les normes de sécurité sont maintenant presque exclusivement définies à l'échelle de l'Union européenne, et l'Agence européenne de la sécurité aérienne, qui est responsable au nom des États membres de la certification des aéronefs dans la Communauté, a vu le jour en 2002⁴;
- l'Union européenne et ses États membres ont tiré de nombreux enseignements de l'application de la directive 94/56/CE. Leur expérience devrait être utilisée pour renforcer l'efficacité du système réglementaire actuel.

3. DEFINITION DU PROBLEME

Avant de soumettre la présente proposition, la Commission a procédé à une analyse détaillée de la situation actuelle en matière d'enquêtes sur les accidents d'aéronefs civils et de comptes rendus d'événements dans l'Union européenne, notamment en organisant des consultations publiques avec les parties prenantes et les autorités des États membres. Tous les participants ont admis, au moins partiellement, qu'il existe des lacunes dans ces domaines en Europe. Néanmoins, la plupart d'entre eux considèrent qu'il est trop tôt pour envisager une révision générale de la directive 2003/42/CE et que l'accent devrait être mis sur l'amélioration de l'efficacité du cadre réglementaire applicable aux enquêtes sur les accidents.

La Commission s'est en outre appuyée sur les résultats d'une analyse d'impact externe préparée en 2007, qui tenait compte des conclusions des consultations publiques et des informations provenant des éléments suivants:

- (1) un questionnaire détaillé distribué directement par un consultant externe à un grand nombre de parties prenantes;

⁴ L'analyse d'impact sur la modification des directives 94/56/CE et 2003/42/CE (contrat-cadre pour les évaluations ex-ante et les analyses d'impact, TREN/A1/46-2005), rapport final, Rotterdam, le 20 juillet 2007.

- (2) des entretiens réalisés par un consultant externe avec un nombre limité de parties prenantes constituant un échantillon représentatif.

Sur cette base, la Commission a réalisé sa propre analyse d'impact, qui a révélé les problèmes spécifiques suivants:

- (1) l'absence de capacités d'investigation uniformes dans l'Union européenne;
- (2) des tensions entre les enquêtes de sécurité et d'autres procédures;
- (3) le rôle peu clair de la Communauté en matière d'enquêtes de sécurité;
- (4) des lacunes dans la mise en œuvre des recommandations de sécurité;
- (5) l'absence de normes communes pour la gestion des listes de passagers et le soutien aux victimes d'accidents aériens et à leurs familles.

4. LES OPTIONS ENVISAGEABLES

Afin de remédier aux défaillances actuelles, la Commission a examiné un certain nombre de scénarios:

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

Toutes ces options ont été comparées les unes aux autres puis évaluées par rapport à l'option «statu quo», qui a servi de référence pour l'analyse de leur impact sur la sécurité et de leur incidence économique, environnementale et sociale notamment. Cette analyse indique clairement que la promotion de la coopération volontaire associée à un certain nombre de principes essentiels s'inscrivant dans un cadre juridiquement contraignant, comme l'envisage l'option «Réseau européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile», 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.

5. LE CONTENU DE LA PROPOSITION

5.1. La promotion de la coopération volontaire

La proposition présentée 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 (ci-après «le réseau»).

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. Il 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 du 25 juin 2002 (ci-après «le règlement financier»)⁵, ce qui permettra à la Communauté de lui accorder une subvention annuelle pour soutenir ses activités, sur la base d'un programme de travail annuel.

5.2. La définition d'obligations légales

Une option politique qui ne prévoit qu'une coopération volontaire présente un inconvénient majeur: l'absence de toute obligation légale d'agir dans le cadre d'un mandat clairement défini. De plus, la coopération volontaire ne permettrait pas de résoudre efficacement les questions pour lesquelles une sécurité juridique est indispensable, telles que la protection des informations sensibles en matière de sécurité, la définition des droits et obligations mutuels des autorités nationales responsables des enquêtes de sécurité et de l'AESA dans le domaine des enquêtes sur la sécurité ou l'élaboration d'exigences uniformes pour le traitement des recommandations de sécurité.

Pour éviter ces inconvénients, qui constituent les principaux aspects sur lesquels doit porter l'amélioration nécessaire pour pallier les insuffisances du cadre réglementaire actuel, le projet de règlement complète la coopération volontaire par un certain nombre d'obligations légales:

- actualiser et moderniser les dispositions essentielles de l'ancienne directive 94/56/CE;
- 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 l'annexe 13 de 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, et en se référant à l'annexe 13 de la convention de Chicago;
- définir les critères sur la base desquels les autorités responsables des enquêtes de sécurité désigneront les représentants accrédités de l'État de conception;

⁵

JO L 248 du 16.9.2002, p. 1.

- 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:
 - créer une base de données centrale des recommandations de sécurité;
 - 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.

6. SUBSIDIARITE ET PROPORTIONNALITE

Même si la création d’une agence européenne chargée des enquêtes sur les accidents dans l’aviation civile ne doit pas être exclue sur le long terme, compte tenu du caractère intégré du marché unique de l’aviation, cette solution serait prématurée à ce stade. En conséquence, la présente proposition ne remet pas en cause la répartition actuelle des responsabilités en matière d’enquêtes sur les accidents et les incidents dans l’aviation civile: ces enquêtes resteront la responsabilité des autorités compétentes des États membres.

Par rapport aux autres scénarios ayant fait l’objet de l’analyse d’impact jointe à la présente proposition, le projet de règlement apporte la valeur ajoutée la plus grande au niveau de la Communauté. 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, par la promotion de la coopération volontaire et 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.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,
vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,
vu la proposition de la Commission⁶,
vu l'avis du Comité économique et social européen⁷,
vu l'avis du Comité des régions⁸,
statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité⁹,
considérant ce qui suit:

- (1) Il convient de garantir un niveau de sécurité élevé dans l'aviation civile en Europe et de tout mettre en œuvre pour réduire le nombre d'accidents et d'incidents afin de renforcer la confiance des consommateurs dans les transports aériens.
- (2) Une conduite diligente des enquêtes de sécurité sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile améliore la sécurité aérienne et contribue à prévenir ce type d'accident et d'incident.
- (3) L'unique objectif des enquêtes devrait être la prévention des accidents et incidents, et non la détermination des fautes ou des responsabilités.
- (4) La directive 94/56/CE du Conseil du 21 novembre 1994 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile¹⁰ doit être remplacée pour améliorer l'efficacité des systèmes d'enquête et de prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile qu'elle a contribué à mettre en place dans la Communauté.
- (5) Il importe de tenir compte des modifications apportées au cadre institutionnel et réglementaire régissant la sécurité de l'aviation civile dans la Communauté depuis l'adoption de la directive 94/56/CE, en particulier la création de l'Agence européenne de la sécurité aérienne.
- (6) Il convient de tenir compte de la convention relative à l'aviation civile internationale signée le 7 décembre 1994 à Chicago, qui prévoit la mise en œuvre des mesures nécessaires pour assurer la sécurité d'exploitation des aéronefs, et notamment de son

⁶ JO C ... du ..., p. ...

⁷ JO C ... du ..., p. ...

⁸ JO C ... du ..., p. ...

⁹ JO C ... du ..., p. ...

¹⁰ JO L 319 du 12.12.1994, p. 14.

annexe 13 et ses modifications successives, qui fixe les normes et pratiques recommandées internationales en matière d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation.

- (7) L'Agence européenne de la sécurité aérienne assume, au nom des États membres, les fonctions et les tâches de l'État de conception, de l'État de construction et de l'État d'enregistrement liées à l'approbation de la conception, conformément à la convention de Chicago et à ses annexes. À ce titre, un représentant de l'Agence devrait pouvoir participer à l'enquête de sécurité pour en améliorer l'efficacité et garantir la sécurité de la conception des aéronefs, sans que cela compromette l'indépendance de l'enquête.
- (8) Compte tenu de ses responsabilités croissantes dans le domaine de la sécurité, l'Agence européenne de la sécurité aérienne devrait également participer à l'échange de données dans le cadre des systèmes de comptes rendus d'événements. Ces données devraient être protégées efficacement contre toute utilisation ou divulgation non autorisée.
- (9) Il importe de définir la portée des enquêtes de sécurité en fonction des enseignements qui pourront en être tirés pour améliorer la sécurité aérienne, compte tenu notamment de la nécessité d'utiliser de façon économique les ressources d'investigation de la Communauté.
- (10) Les enquêtes de sécurité sur les accidents et les incidents devraient être menées par une autorité indépendante responsable des enquêtes de sécurité, ou placées sous son contrôle, afin d'éviter tout conflit d'intérêts et tout risque d'intervention extérieure dans la détermination des causes des événements sur lesquels porte l'enquête.
- (11) Il y a lieu de renforcer les capacités des autorités des États membres responsables des enquêtes de sécurité, et la coopération entre ces autorités est nécessaire pour améliorer l'efficacité des enquêtes et de la prévention d'accidents et incidents de l'aviation civile dans la Communauté.
- (12) Le rôle de coordination des autorités responsables des enquêtes de sécurité devrait être reconnu à l'échelon européen, compte tenu de la coopération qui existe déjà entre elles et des ressources d'investigation disponibles dans les États membres, qui devraient être utilisées de la façon la plus économique possible. Le meilleur moyen d'atteindre cet objectif est de créer un réseau européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile (ci-après «le réseau»).
- (13) Le réseau devrait poursuivre ses activités de coordination d'une manière transparente et indépendante et bénéficier du soutien actif de la Communauté.
- (14) La coopération avec des pays tiers européens, qui devraient être autorisés à participer aux travaux du réseau, pourrait permettre d'atteindre efficacement les objectifs du présent règlement.
- (15) Les États membres devraient, conformément à la législation en vigueur sur les compétences des autorités responsables de l'enquête judiciaire et, le cas échéant, en étroite collaboration avec lesdites autorités, veiller à ce que les autorités responsables des enquêtes de sécurité sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile puissent accomplir leur mission dans les meilleures conditions, sans porter atteinte aux objectifs de l'enquête judiciaire.
- (16) Une enquête de sécurité n'est efficace que si les principaux éléments de preuve sont dûment préservés.

- (17) Le système de sécurité de l'aviation civile repose sur le retour d'information et sur les enseignements tirés d'accidents et d'incidents qui doivent être soumis à la plus stricte confidentialité afin de garantir la disponibilité future de sources d'information précieuses. Ainsi, les informations sensibles en matière de sécurité ne devraient pas être utilisées à des fins autres que celles de la prévention d'accidents et d'incidents, à moins que leur divulgation ne soit justifiée par un intérêt public supérieur.
- (18) Pour la prévention des accidents, il importe de rendre publiques les conclusions des enquêtes sur les accidents et les incidents dans les délais les plus brefs.
- (19) Les recommandations de sécurité émises à la suite d'une enquête sur un accident ou un incident devraient toujours être dûment prises en compte et suivies d'effet si cela s'avère nécessaire pour garantir une prévention efficace des accidents d'aéronefs civils. La sécurité aérienne étant de plus en plus réglementée à l'échelle européenne, il y a lieu de tenir compte également de la dimension communautaire des recommandations de sécurité.
- (20) L'expérience montre qu'il est parfois difficile d'obtenir rapidement une liste fiable des passagers d'un aéronef et que les données figurant sur ces listes devraient être protégées contre toute utilisation ou divulgation non autorisée.
- (21) Il convient de protéger au mieux les droits des victimes d'accidents aériens et de leurs familles.
- (22) La directive 95/46/CE devrait s'appliquer au traitement qui est fait des données à caractère personnel en vertu du présent règlement.
- (23) Étant donné que les objectifs du présent règlement consistant à élaborer des règles communes pour les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile ne peuvent pas être atteints de manière satisfaisante par les États membres et peuvent donc, en raison de la dimension européenne du présent règlement, être mieux atteints au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (24) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission¹¹. En particulier, la Commission devrait être habilitée à décider du règlement intérieur et du programme de travail du réseau créé par le présent règlement.
- (25) Il y a donc lieu d'abroger la directive 94/56/CE,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet

Le présent règlement 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.

¹¹ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- (1) «accident», un événement lié à l'utilisation d'un aéronef qui, dans le cas d'un aéronef avec équipage, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues ou, dans le cas d'un aéronef sans équipage, entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise et où le système de propulsion principal est éteint, et au cours duquel:
 - (a) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve:
 - dans l'aéronef,
 - en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou
 - directement exposée au souffle des réacteurs,sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès, ou
 - (b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé,sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux sondes, aux girouettes d'angle d'attaque, aux pneus, aux freins, aux roues, de dommages superficiels au train d'atterrissage, aux carénages, aux panneaux, aux trappes de train d'atterrissage, de dommages aux pare-brise, de petites entailles ou perforations du revêtement, ou de dommages mineurs causés par de la grêle ou des impacts d'oiseaux (y compris les perforations du radome), ou
 - (c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible;
- (2) «représentant accrédité», la personne désignée par un État, en raison de ses qualifications, pour participer à une enquête menée par un autre État. Le représentant accrédité désigné est en principe issu d'une autorité responsable des enquêtes de sécurité;
- (3) «conseiller», la personne nommée par un État, en raison de ses qualifications, pour seconder son représentant accrédité dans une enquête;
- (4) «causes», les actes, omissions, événements, conditions ou toute combinaison de ces divers éléments qui ont conduit à l'accident ou à l'incident. L'identification des causes n'implique pas la détermination des fautes ou des responsabilités administratives, civiles ou pénales;
- (5) «accident et incident dans l'aviation civile», tout accident ou incident impliquant un aéronef non affecté à des opérations militaires, douanières ou policières ou à des opérations analogues;

- (6) «blessure mortelle», toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui entraîne sa mort dans les trente jours qui suivent la date de cet accident;
- (7) «enregistreur de bord», tout type d'enregistreur installé à bord d'un aéronef dans le but de faciliter les enquêtes de sécurité sur les accidents et les incidents;
- (8) «incident», un événement, autre qu'un accident, lié à l'exploitation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation;
- (9) «enquêteur désigné», la personne chargée, en raison de ses qualifications, de l'organisation, de la conduite et du contrôle d'une enquête de sécurité;
- (10) «exploitant», toute personne physique ou morale exploitant ou proposant d'exploiter un ou plusieurs aéronefs;
- (11) «personne impliquée», le propriétaire, l'équipage ou l'exploitant de l'aéronef impliqué dans un accident ou un incident, ou toute personne participant à la fourniture de contrôles aériens, d'informations de vol ou de services aéroportuaires, qui a connaissance d'un accident ou d'un incident;
- (12) «enquête de sécurité», les activités menées en vue de prévenir les accidents et les incidents, qui comprennent la collecte et l'analyse de renseignements, l'exposé des conclusions, y compris la détermination des causes et/ou des facteurs contributifs et, s'il y a lieu, la formulation de recommandations de sécurité;
- (13) «recommandation de sécurité», une proposition formulée par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité, sur la base de renseignements résultant d'une enquête de sécurité ou d'autres sources telles que des études de sécurité, en vue de prévenir tout accident ou incident;
- (14) «incident grave», un incident dont les circonstances portent à croire qu'il existe une forte probabilité de survenance d'un accident lié à l'utilisation d'un aéronef avec l'intention d'effectuer un vol (une liste d'exemples d'incidents graves est jointe en annexe);
- (15) «blessure grave», toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui entraîne les conséquences suivantes:
 - (a) une hospitalisation de plus de 48 heures, dans les sept jours suivant la date à laquelle la blessure a été subie;
 - (b) la fracture de tout os (à l'exception des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez);
 - (c) des déchirures qui sont à l'origine d'hémorragies graves, ou de lésions au niveau d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon;
 - (d) des lésions d'organes internes;
 - (e) des brûlures au deuxième ou au troisième degré, ou des brûlures affectant plus de 5 % de la surface du corps;
 - (f) l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement pernicieux;
- (16) «entreprise», une personne physique ou morale poursuivant ou ne poursuivant pas de but lucratif ou un organisme officiel doté ou non de la personnalité juridique.

Article 3

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique aux enquêtes de sécurité sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile:
 - (a) qui sont survenus sur le territoire de la Communauté, conformément aux obligations internationales des États membres;
 - (b) impliquant des aéronefs immatriculés dans un État membre ou exploités par une entreprise établie dans un État membre, qui sont survenus en dehors du territoire de la Communauté, lorsque les enquêtes de sécurité ne sont pas conduites par un autre État;
 - (c) pour lesquelles un État membre est autorisé, conformément aux normes de sécurité internationales, à désigner un représentant accrédité pour participer en qualité d'État d'immatriculation, d'État de l'exploitant, d'État de conception, d'État de construction ou d'État fournissant des renseignements, des moyens ou des experts à la demande de l'État procédant à l'enquête;
 - (d) dans lesquels l'État conduisant l'enquête autorise un État membre qui y a un intérêt particulier du fait que des ressortissants figurent au nombre des morts ou des blessés graves à nommer un expert.

Article 4

Obligation d'ouvrir une enquête

1. 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 du Parlement européen et du Conseil¹² fait l'objet d'une enquête de sécurité.
2. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité définit la portée et les modalités des enquêtes de sécurité visées au paragraphe 1, en tenant compte des enseignements qu'elle entend tirer de ces enquêtes en vue d'améliorer la sécurité.
3. Les autorités responsables des enquêtes de sécurité peuvent décider d'enquêter sur des incidents autres que ceux visés au paragraphe 1 ainsi que sur des accidents ou incidents graves impliquant d'autres types d'aéronefs, conformément à la législation nationale des États membres, lorsqu'elles entendent tirer de ces enquêtes des enseignements en matière de sécurité.
4. Les enquêtes de sécurité visées aux paragraphes 1 et 3 ne visent nullement la détermination des fautes ou des responsabilités. Elles sont distinctes et sans préjudice de toute action judiciaire ou administrative visant à déterminer des fautes ou des responsabilités.

Article 5

Autorité responsable des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile

1. Chaque État membre veille à ce que les enquêtes de sécurité soient conduites ou supervisées, sans intervention extérieure, par une autorité permanente responsable

¹² JO L 79 du 19.3.2008, p. 1.

des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile (ci-après «autorité responsable des enquêtes de sécurité»).

2. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité est fonctionnellement indépendante, notamment des autorités aéronautiques responsables de la navigabilité, de la certification, des opérations aériennes, de l'entretien, de la délivrance des licences, du contrôle de la navigation aérienne ou de l'exploitation des aéroports et, en général, de toute autre partie dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission confiée à l'autorité responsable des enquêtes de sécurité ou influencer son jugement.
3. Dans l'exécution de sa mission, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité ne sollicite ni n'accepte d'instructions de quiconque, et exerce un contrôle sans restriction sur la conduite des enquêtes de sécurité.
4. Les activités confiées à l'autorité responsable des enquêtes de sécurité peuvent être étendues à la collecte et à l'analyse de données relatives à la sécurité aérienne, notamment à des fins de prévention d'accidents, pour autant que ces activités ne compromettent pas son indépendance ni n'engagent sa responsabilité sur des questions réglementaires, administratives ou de normalisation.
5. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité est dotée des moyens nécessaires pour exercer ses responsabilités en toute indépendance et peut obtenir des ressources suffisantes à cet effet. En particulier:
 - (a) son chef a une expérience et des compétences dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile et, si possible, des enquêtes de sécurité;
 - (b) ses enquêteurs ont un statut leur procurant les garanties d'indépendance nécessaires;
 - (c) l'autorité responsable des enquêtes de sécurité comprend au moins un enquêteur capable d'exercer la fonction d'enquêteur désigné en cas d'accident grave d'aéronef;
 - (d) l'autorité responsable des enquêtes de sécurité est dotée d'un budget de fonctionnement suffisant pour permettre le paiement d'exams techniques et de frais de voyage;
 - (e) l'autorité responsable des enquêtes de sécurité dispose, directement ou dans le cadre des arrangements visés à l'article 6, d'un personnel qualifié et d'installations appropriées, notamment des bureaux et des hangars, permettant l'entreposage et l'examen d'aéronefs, de leur contenu et de leur épave.

Article 6

Coopération entre les autorités responsables des enquêtes de sécurité

1. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité d'un État membre peut demander l'assistance des autorités responsables des enquêtes de sécurité d'un autre État membre. Cette assistance doit, dans la mesure du possible, être gratuite.
2. Une autorité responsable des enquêtes de sécurité peut déléguer la conduite d'une enquête sur un accident ou un incident à une autre autorité responsable des enquêtes de sécurité. Dans ce cas, elle facilite l'enquête menée par cette dernière.

3. Aux fins de l'application des paragraphes 1 et 2, les autorités responsables des enquêtes de sécurité sont assistées par le réseau visé à l'article 7.

Article 7

Réseau européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile

1. Un réseau européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile (ci-après «le réseau») est établi par le présent règlement. Il se compose des chefs des autorités responsables des enquêtes de sécurité de chaque État membre ou de leurs représentants.
2. Le réseau coordonne et renforce la coopération et l'échange d'informations entre les autorités responsables des enquêtes de sécurité des États membres, et il facilite la coopération entre celles-ci et la Commission et l'Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après «AESA»), notamment en définissant un certain nombre de fonctions essentielles.
3. Le réseau conseille les institutions nationales et communautaires et peut formuler des recommandations sur tous les aspects liés à l'élaboration et à la mise en œuvre des politiques et réglementations relatives aux enquêtes sur les accidents dans l'aviation civile.
4. Le réseau exécute son mandat de manière transparente et indépendante. Ses membres ne sollicitent ni n'acceptent d'instructions d'aucune entité publique ou privée qui pourraient compromettre l'indépendance des enquêtes de sécurité.
5. Le réseau présente un rapport annuel sur ses activités au Parlement européen, au Conseil et à la Commission. Ce rapport est rendu public.

Article 8

Organisation des travaux du réseau

1. Les travaux du réseau sont organisés conformément à son règlement intérieur. Le réseau élit son président parmi ses membres, pour une durée maximale de cinq ans. Le mandat du président est renouvelable.
2. La Commission et l'AESA sont invitées et peuvent être représentées à toutes les réunions du réseau et de ses groupes d'experts, à moins que le président du réseau ne décide, sur la base des critères définis dans le règlement intérieur, que leur participation créerait un conflit d'intérêts avec la mission des autorités responsables des enquêtes de sécurité.
3. Le réseau constitue 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 Conseil¹³ et peut bénéficier d'un soutien sous forme de subvention à charge du budget communautaire.
4. Les subventions qui sont accordées au réseau en vertu du paragraphe 3 font l'objet d'un programme de travail annuel, qui est rendu public.
5. Les autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile d'États tiers européens, qui appliquent les principes posés dans le présent règlement, sont

¹³ JO L 248 du 16.9.2002, p. 1.

autorisées à participer aux travaux du réseau. Le réseau peut également convier à ses réunions des observateurs provenant d'autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile de pays tiers ainsi que d'autres experts.

6. Les autorités responsables des enquêtes de sécurité qui participent aux travaux du réseau se communiquent toute information dont elles disposent dans le cadre de l'application du présent règlement et prennent les mesures nécessaires pour garantir la confidentialité de ces informations, conformément aux dispositions législatives nationales ou communautaires en vigueur.
7. Sans préjudice de l'article 287 du traité, les membres du réseau ainsi que les observateurs et toute autre partie concernée sont tenus de ne pas divulguer les renseignements dont ils ont eu connaissance dans le cadre des travaux du réseau ou de toute autre réunion organisée par celui-ci, si la Commission les informe que l'avis demandé ou la question posée est de nature confidentielle. Dans de tels cas, la Commission peut décider de ne communiquer ces renseignements qu'aux membres du réseau.
8. Les dispositions du présent règlement s'appliquent sans préjudice du règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil¹⁴.
9. Le règlement intérieur du réseau et son programme de travail sont établis conformément à la procédure visée à l'article 24. Le président du réseau présente les projets de règlement intérieur et de programme de travail à la Commission.

Article 9

Participation de l'AESA aux enquêtes de sécurité

1. Les autorités responsables des enquêtes de sécurité des États membres invitent l'AESA à être représentée et à participer, dans les limites de ses compétences:
 - (a) à toute enquête de sécurité menée sur le territoire d'un État membre. L'autorité chargée de l'enquête communique à l'AESA les informations dont elle dispose, conformément au paragraphe 2;
 - (b) en qualité d'expert, à toute enquête de sécurité menée dans un pays tiers pour laquelle une autorité responsable des enquêtes de sécurité d'un État membre est invitée à désigner un représentant accrédité. Ce dernier communique à l'AESA les informations dont il dispose, conformément au paragraphe 2.
2. Le paragraphe 1 confère à l'AESA le droit de participer à tous les aspects de l'enquête, sous le contrôle de l'enquêteur désigné, et en particulier:
 - (a) de visiter le lieu de l'accident et d'examiner l'aéronef, son contenu et son épave;
 - (b) de proposer des sujets d'interrogation et d'obtenir des renseignements de témoins, conformément à l'article 15, paragraphe 1, point a), pour autant que le témoin concerné ait consenti à la publication de ses déclarations;

¹⁴ JO L 145 du 31.5.2001, p. 43.

- (c) d'accéder librement à tous les renseignements utiles et de recevoir copie de tous les documents pertinents, notamment les enregistrements des enregistreurs de bord, dans les délais les plus brefs, à l'exception des informations confidentielles visées à l'article 15, paragraphe 1, points b) et c);
 - (d) de participer au dépouillement des enregistrements, à l'exception des enregistrements audio et vidéo du poste de pilotage;
 - (e) de participer aux activités de l'enquête qui se déroulent hors des lieux de l'accident, telles que les examens des éléments, les essais et simulations, les exposés techniques et les réunions sur l'avancement de l'enquête, sauf si celles-ci ont pour but de déterminer les causes de l'accident ou de formuler des recommandations de sécurité;
 - (f) de formuler des observations sur le projet de rapport final résultant de l'enquête de sécurité, et de demander que ses observations soient jointes au rapport final.
3. L'AESA fournit à l'appui de l'enquête à laquelle elle est autorisée à participer les renseignements, les experts et le matériel requis par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité chargée de l'enquête visée au paragraphe 1, point a) ou par le représentant accrédité visé au paragraphe 1, point b).

Article 10

Participation de l'État de conception aux enquêtes de sécurité

Les représentants accrédités de l'État de conception, dans le champ d'application de l'annexe 13 de la convention relative à l'aviation civile internationale, sont désignés par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité de l'État membre sur le territoire duquel est situé l'établissement principal du titulaire du certificat de type de l'aéronef ou du groupe motopropulseur.

Article 11

Obligation de notifier les accidents et les incidents graves

1. Toute personne concernée notifie sans délai à l'autorité responsable des enquêtes de sécurité tout accident ou incident grave entrant dans le champ d'application du présent règlement.
2. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité informe sans délai la Commission, l'AESA et l'État membre concerné de tout accident ou incident grave dont elle a été informée.

Article 12

Statut des enquêteurs de sécurité

1. Après avoir été désigné par une autorité responsable des enquêtes de sécurité, et nonobstant toute enquête judiciaire, l'enquêteur désigné est tenu de garantir le traitement sûr de tous les éléments de preuve et de conserver en lieu sûr l'aéronef, son contenu et son épave. Il est autorisé à prendre la direction du site et à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire aux exigences de l'enquête de sécurité.

2. Les enquêteurs désignés par une autorité responsable des enquêtes de sécurité sont autorisés notamment:
 - (a) à accéder librement au lieu de l'accident ou de l'incident ainsi qu'à l'aéronef, à son contenu ou à son épave;
 - (b) à effectuer un relevé immédiat des indices et un prélèvement contrôlé de débris ou d'éléments aux fins d'examen ou d'analyse;
 - (c) à accéder immédiatement au contenu des enregistreurs de bord et de tout autre enregistrement, et à exercer un contrôle sur ces éléments;
 - (d) à accéder immédiatement aux résultats d'examens ou de prélèvements effectués sur le corps des victimes;
 - (e) à accéder immédiatement aux résultats d'examens ou de prélèvements effectués sur les personnes impliquées dans l'exploitation de l'aéronef;
 - (f) à appeler des témoins, à procéder à leur audition et à exiger d'eux qu'ils fournissent ou produisent des informations ou des éléments de preuve utiles au déroulement de l'enquête de sécurité;
 - (g) à accéder librement aux informations pertinentes ou aux enregistrements détenus par le propriétaire, l'exploitant ou le constructeur de l'aéronef et par les autorités responsables de l'aviation civile, de la prestation de services de navigation aérienne ou de l'exploitation de l'aéroport.
3. L'enquêteur désigné étend à ses experts et à ses conseillers ainsi qu'aux représentants accrédités et à leurs experts et conseillers les droits énumérés au paragraphe 2, dans la mesure nécessaire pour leur permettre de participer pleinement à l'enquête de sécurité. Cette mesure est sans préjudice des droits des enquêteurs et experts désignés par l'autorité responsable de l'enquête judiciaire.

Article 13

Coordination des enquêtes

1. En cas d'ouverture d'une enquête judiciaire sur l'accident, l'enquêteur désigné assure la conservation des enregistreurs de bord et de tout élément de preuve en demandant qu'un responsable de l'autorité judiciaire accompagne ces éléments jusqu'au lieu de leur dépouillement. Si l'examen ou l'analyse de ces éléments comporte le risque de leur modification, altération ou destruction, il est demandé l'accord préalable des autorités judiciaires.
2. Si, au cours de l'enquête de sécurité, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité présume que l'accident ou l'incident a été causé par un acte d'intervention illicite, l'enquêteur désigné en informe immédiatement les autorités judiciaires, qui demandent à prendre la direction du site de l'accident. Sous réserve des articles 15 et 16, les renseignements pertinents recueillis au cours de l'enquête de sécurité sont également communiqués aux autorités judiciaires à leur demande, sans préjudice du droit de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité, en coordination avec les autorités judiciaires, de poursuivre l'enquête de sécurité.
3. Afin de garantir une bonne coordination des enquêtes sur les causes de l'accident ou de l'incident, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité coopère avec d'autres

autorités, notamment sur la base d'accords anticipés avec les autorités judiciaires, de l'aviation civile, de recherche et de sauvetage et d'autres autorités susceptibles de participer à l'enquête.

Article 14

Conservation des preuves

1. Dans l'attente de l'arrivée des enquêteurs de sécurité, nul n'est autorisé à modifier l'état du site de l'accident, à y effectuer des prélèvements, à déplacer l'aéronef, son contenu ou son épave, à effectuer des prélèvements sur ceux-ci ou à les retirer, à moins que cela ne soit nécessaire pour des raisons de sécurité ou pour porter secours à des blessés.
2. Les personnes concernées prennent toutes les mesures nécessaires pour conserver les documents, éléments et enregistrements relatifs à l'événement, notamment pour éviter l'effacement des enregistrements de conversations et de messages d'alerte après le vol.

Article 15

Protection des informations sensibles en matière de sécurité

1. Sans préjudice de la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁵, les enregistrements suivants ne sont pas mis à disposition ou utilisés à des fins autres que celles de l'enquête de sécurité:
 - (a) toutes les dépositions et autres déclarations, comptes rendus et notes obtenus de témoins par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité au cours de l'enquête de sécurité, à moins que les témoins concernés n'en autorisent la divulgation;
 - (b) les registres révélant l'identité des personnes ayant témoigné dans le cadre de l'enquête de sécurité;
 - (c) les renseignements recueillis par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité concernant des personnes impliquées dans un accident ou un incident et qui revêtent un caractère sensible et privé, notamment les informations sur leur santé;
 - (d) les éléments produits ultérieurement au cours de l'enquête tels que des notes, des projets, des avis écrits par les enquêteurs, des opinions exprimées au cours de l'analyse des renseignements, y compris les renseignements fournis par les enregistreurs de bord;
 - (e) les renseignements et les éléments de preuve fournis par des enquêteurs étrangers conformément aux dispositions des normes et pratiques recommandées internationales relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, si l'autorité responsable des enquêtes de sécurité le demande;
 - (f) les projets de rapports finals.

¹⁵ JO L 281 du 23.11.1995, p. 31.

2. Sans préjudice de la directive 95/46/CE, les enregistrements suivants ne sont pas mis à disposition ou utilisés à des fins autres que celles de l'enquête de sécurité, ou d'autres fins visant l'amélioration de la sécurité aérienne:
- (a) toutes les communications entre personnes qui ont participé à l'exploitation de l'aéronef;
 - (b) les enregistrements et transcriptions d'enregistrements provenant des organismes de contrôle de la circulation aérienne;
 - (c) les lettres de transmission de recommandations de sécurité provenant de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité au destinataire desdites recommandations, si l'autorité responsable des enquêtes de sécurité émettant la recommandation le demande;
 - (d) les comptes rendus d'événements prévus par la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁶.

Toutefois, l'autorité chargée de l'administration de la justice dans un État membre peut décider que la divulgation des éléments visés aux paragraphes 1 et 2 à toutes autres fins autorisées par la loi importe plus que les incidences négatives que cette mesure risque d'avoir, à l'échelle nationale et internationale, sur cette enquête, ou sur toute enquête ultérieure, et sur la gestion de la sécurité de l'aviation civile, et qu'elle est justifiée par un intérêt public supérieur.

3. L'AESA participe 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 de la Commission¹⁷. Cet accès concerne les informations permettant d'identifier directement l'exploitant et l'aéronef faisant l'objet d'un compte rendu d'événement. L'AESA garantit la confidentialité de ces informations, et limite leur utilisation à ce qui est strictement nécessaire pour s'acquitter de ses obligations en matière de sécurité.

Article 16

Utilisation des enregistrements

1. Sauf consentement des membres d'équipage concernés, les enregistrements audio et vidéo du poste de pilotage et leurs transcriptions ne sont pas mis à disposition ou utilisés à des fins autres que celles de l'enquête de sécurité.
2. Les enregistrements obtenus avec l'enregistreur de paramètres de vol ne sont pas mis à disposition ou utilisés à des fins autres que celles de l'enquête de sécurité, sauf si ces enregistrements sont:
 - (a) utilisés uniquement pour des questions de navigabilité ou d'entretien; ou
 - (b) rendus anonymes; ou
 - (c) divulgués dans des conditions assorties de garanties.

¹⁶ JO L 167 du 4.7.2003, p. 23.

¹⁷ JO L 294 du 13.11.2007, p. 3.

Article 17

Publication des renseignements

Les renseignements visés par les articles 15 et 16 ne sont consignés dans le rapport final de l'enquête de sécurité que s'ils sont utiles à l'analyse de l'accident ou de l'incident. Les renseignements ou la partie des renseignements qui ne présentent aucun intérêt pour l'analyse ne sont pas divulgués.

Article 18

Communication des renseignements

1. Le personnel de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité, ou tout autre expert ou conseiller auquel il est fait appel pour participer ou contribuer à l'enquête de sécurité, est tenu au secret professionnel en vertu de la législation applicable en la matière.
2. Le chef de l'autorité chargée de l'enquête de sécurité communique les renseignements utiles pour la prévention d'un accident ou d'un incident grave aux autorités chargées de la sécurité de l'aviation civile, aux personnes responsables de l'aéronef ou de la fabrication ou de l'entretien de ses équipements, et aux personnes physiques ou morales responsables de l'exploitation de l'aéronef ou de la formation du personnel.
3. Le chef de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité est autorisé à informer les victimes et leurs familles, ou leurs associations et à rendre publiques toute information sur les observations factuelles et la procédure de l'enquête de sécurité et, éventuellement, les conclusions et/ou recommandations préliminaires, pour autant que cela ne porte pas atteinte aux objectifs de l'enquête.

Article 19

Rapport d'enquête

1. Toute enquête de sécurité fait l'objet d'un rapport sous une forme appropriée au type et à la gravité de l'accident ou de l'incident. 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.
2. Le rapport protège l'anonymat des personnes impliquées dans l'accident ou l'incident.
3. Avant la publication du rapport, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité sollicite les observations des entreprises concernées, lesquelles sont tenues au secret professionnel en ce qui concerne le contenu de cette consultation. Ce faisant, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité respecte les normes et pratiques recommandées internationales applicables en matière d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation.
4. Nul ne divulgue ou n'autorise la divulgation à toute autre personne des renseignements contenus dans un rapport qui n'a pas encore été publié par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité sans le consentement écrit préalable du chef de cette autorité.

5. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité rend public le rapport final dans les délais les plus brefs et, si possible, au plus tard dans les douze mois qui suivent la date de l'accident.
6. Si le rapport ne peut pas être publié dans les douze mois, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité publie un rapport intermédiaire au moins à chaque date anniversaire de l'accident, en décrivant de façon détaillée l'état d'avancement de l'enquête et toutes les questions de sécurité soulevées.
7. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité transmet aussitôt que possible une copie des rapports et des recommandations de sécurité à la Commission et à l'AESA, sauf s'ils sont accessibles au public par voie électronique. Si tel est le cas, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité les notifie uniquement.

Article 20

Recommandations de sécurité

1. À tout moment de l'enquête de sécurité, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité recommande par lettre datée aux entreprises concernées, y compris celles situées dans d'autres États membres ou pays tiers, toute mesure préventive qu'elle juge nécessaire d'adopter rapidement.
2. Une autorité responsable des enquêtes de sécurité peut également formuler des recommandations de sécurité sur la base d'études ou d'analyses d'une série d'enquêtes ou de toute autre activité menée conformément à l'article 5, paragraphe 4.
3. Une recommandation de sécurité ne constitue en aucun cas une présomption de faute ou de responsabilité dans un accident ou un incident.

Article 21

Application et base de données des recommandations de sécurité

1. Dans les 90 jours qui suivent la date de la réception de la lettre de notification d'une recommandation de sécurité, le destinataire en accuse réception et informe l'autorité responsable des enquêtes de sécurité qui a émis la recommandation des mesures qu'il compte prendre et, le cas échéant, du délai nécessaire pour les mettre en œuvre.
2. Dans les 60 jours qui suivent la date de la réception de la réponse, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité fait savoir au destinataire si elle considère que sa réponse est satisfaisante et lui communique les raisons qui ont motivé sa décision.
3. Chaque autorité responsable des enquêtes de sécurité met en place des procédures permettant d'inventorier les mesures prises en réponse à une recommandation de sécurité.
4. Chaque entité destinataire de recommandations de sécurité, notamment les autorités responsables de la sécurité de l'aviation civile au niveau des États membres et de la Communauté, met en place des procédures qui permettent de contrôler l'état d'avancement des mesures prises en réponse à des recommandations de sécurité.
5. Les autorités responsables des enquêtes de sécurité consignent dans le répertoire central créé par le règlement (CE) n° 1321/2007 toutes les recommandations de sécurité émises conformément à l'article 20, paragraphes 1 et 2, ainsi que les mesures adoptées en conséquence. Elles y consignent également les recommandations de sécurité émises par des pays tiers.

Article 22

Disponibilité des listes de passagers

1. Les compagnies aériennes communautaires et les compagnies aériennes exploitant des vols au départ d'un aéroport situé sur le territoire d'un État membre auquel le traité s'applique mettent en place des procédures permettant de produire, dans l'heure qui suit l'annonce d'un accident d'aéronef, la liste de toutes les personnes à bord de l'aéronef concerné.
2. Cette liste est mise à la disposition de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité chargée de l'enquête, de l'autorité désignée par chaque État membre pour prendre contact avec les familles des passagers et, si nécessaire, des équipes médicales qui pourraient avoir besoin de ces renseignements pour le traitement des victimes.
3. La liste n'est rendue publique qu'une fois toutes les familles des passagers informées par les autorités compétentes. Les États membres peuvent décider de préserver le caractère confidentiel de la liste.
4. Le traitement des données figurant sur la liste est sans préjudice des dispositions de la directive 95/46/CE.

Article 23

Assistance aux victimes d'accidents aériens et à leurs familles

1. Les États membres veillent à la mise en place d'un plan d'aide aux victimes des accidents de l'aviation civile et à leurs familles à l'échelon national.
2. L'État membre ou un pays tiers qui y a un intérêt particulier du fait qu'il compte des ressortissants parmi les morts ou les blessés graves peut désigner un expert qui a le droit:
 - (a) de visiter les lieux de l'accident;
 - (b) d'accéder aux informations factuelles pertinentes dont la publication a été approuvée par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité chargée de l'enquête et aux renseignements sur le déroulement de l'enquête;
 - (c) de recevoir une copie du rapport final.
3. Sous réserve des dispositions légales en vigueur, un expert désigné conformément au paragraphe 2 peut assister à l'identification des victimes et aux réunions avec les passagers survivants qui sont ressortissants de son État.

Article 24

Comité

1. La Commission est assistée par un comité.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 3 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

Article 25

Sanctions

Les États membres fixent les règles relatives aux sanctions applicables en cas de violation du présent règlement. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives et doivent notamment permettre de punir toute personne qui, en violation du présent règlement:

- publie des renseignements protégés par le présent règlement;
- fait obstruction aux activités d’une autorité responsable des enquêtes de sécurité, notamment en empêchant les enquêteurs de remplir leur mission ou en refusant de fournir des enregistrements, des éléments, des renseignements ou des documents utiles, en les dissimulant, en les falsifiant ou en les détruisant;
- n’informe pas les autorités compétentes de la survenance d’un accident ou d’un incident dont elle a connaissance.

Article 26

Abrogations

La directive 94/56/CE du Conseil est abrogée.

Article 27

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour qui suit celui de sa publication au *Journal officiel de l’Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le Président

Par le Conseil
Le Président

ANNEXE

LISTE D'EXEMPLES D'INCIDENTS GRAVES

Les incidents énumérés sont des exemples typiques d'incidents susceptibles d'être des incidents graves. Cette liste n'est pas exhaustive et n'est fournie qu'à titre indicatif pour la définition de l'expression «incident grave».

- Quasi-collision ayant exigé une manœuvre d'évitement pour prévenir un abordage ou une situation dangereuse et au cas où une action d'évitement aurait été appropriée.
- Impact avec le sol sans perte de contrôle évité de justesse.
- Décollages interrompus sur une piste fermée ou non libre.
- Décollages d'une piste fermée ou non libre avec une très faible marge par rapport aux obstacles.
- Atterrissages ou tentatives d'atterrissage sur une piste fermée ou non libre.
- Performances au décollage ou en montée initiale très inférieures aux performances prévues.
- Incendies ou fumée dans la cabine des passagers ou dans les compartiments de fret, ou incendies de moteur, même si ces incendies ont été éteints au moyen d'agents extincteurs.
- Événements qui ont exigé l'utilisation d'oxygène de secours par l'équipage de conduite.
- Défaillances structurelles d'aéronef ou désintégrations de moteurs non classées comme accident.
- Pannes multiples d'un ou plusieurs systèmes de bord ayant pour effet de nuire à la conduite de l'aéronef.
- Cas d'incapacité d'un membre d'équipage de conduite en cours de vol.
- Quantité de carburant qui exige du pilote qu'il déclare une urgence.
- Incidents au décollage ou à l'atterrissage. Incidents tels que prise de terrain trop courte, dépassement de piste ou sortie latérale de piste.
- Pannes de systèmes, phénomènes météorologiques, évolution en dehors de l'enveloppe de vol approuvée ou autres occurrences qui pourraient avoir rendu difficile la maîtrise de l'aéronef.
- Panne de plus d'un système dans un système redondant obligatoire pour le guidage du vol et la navigation.

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

1. DÉNOMINATION DE LA PROPOSITION

Projet de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile

2. CADRE GPA / EBA

06: Énergie et transports

06 02: Transports intérieurs, aériens et maritimes

3. LIGNES BUDGÉTAIRES

3.1. Lignes budgétaires [lignes opérationnelles et lignes connexes d'assistance technique et administrative (ex-lignes B.A)], y compris leurs intitulés:

06 02 03: Activités de soutien à la politique européenne des transports et aux droits des passagers

3.2. Durée de l'action et de l'incidence financière

Début: 2010 Fin: non défini.

3.3. Caractéristiques budgétaires (ajouter des lignes le cas échéant):

Ligne budgétaire	Nature de la dépense		Nouvelle	Participation AELE	Participation pays candidats	Rubrique PF
06 02 03	DNO	Diss.	NON	NON	NON	N° [1a]

4. RÉCAPITULATIF DES RESSOURCES

4.1. Ressources financières

4.1.1. Récapitulatif des crédits d'engagement (CE) et des crédits de paiement (CP)

en millions d'euros (à la 3^e décimale)

Nature de la dépense	Section n°		Année n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 et suiv.	Total
----------------------	---------------	--	------------	-------------	-------	-------	-------	----------------------	-------

Dépenses opérationnelles¹⁸

Crédits d'engagement (CE)	8.1.	a	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
Crédits de paiement (CP)		b	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6

Dépenses administratives incluses dans le montant de référence¹⁹

Assistance technique et administrative (CND)	8.2.4.	c							
--	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

MONTANT TOTAL DE RÉFÉRENCE

Crédits d'engagement		a+c	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
Crédits de paiement		b+c	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6

Dépenses administratives non incluses dans le montant de référence²⁰

Ressources humaines et dépenses connexes (CND)	8.2.5.	d							
Frais administratifs autres que les ressources humaines et coûts connexes, hors montant de référence (CND)	8.2.6.	e							

Total indicatif du coût de l'action

TOTAL CE y compris coût des ressources humaines		a+c +d +e	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
TOTAL CP y compris coût des ressources humaines		b+c +d +e	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6

¹⁸ Dépenses ne relevant pas du chapitre xx 01 du titre xx concerné.

¹⁹ Dépenses relevant de l'article xx 01 04 du titre xx.

²⁰ Dépenses relevant du chapitre xx 01 autres que les articles xx 01 04 ou xx 01 05.

Détail du cofinancement

Si la proposition prévoit un cofinancement de la part des États membres ou d'autres organismes (veuillez préciser lesquels), il convient de donner une estimation du niveau de cofinancement dans le tableau ci-dessous (des lignes supplémentaires peuvent être ajoutées, s'il est prévu que plusieurs organismes participent au cofinancement).

en millions d'euros (à la 3^e décimale)

Organisme de cofinancement		Année n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 et suiv.	Total
Tous les États membres (total)	f	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
TOTAL CE avec cofinancement	a+c+d+e+f	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	7,2

4.1.2. Compatibilité avec la programmation financière

- ☒ Proposition compatible avec la programmation financière existante.
- ☐ Cette proposition nécessite une reprogrammation de la rubrique concernée des perspectives financières.
- ☐ Cette proposition peut nécessiter un recours aux dispositions de l'accord interinstitutionnel²¹ (relatives à l'instrument de flexibilité ou à la révision des perspectives financières).

4.1.3. Incidence financière sur les recettes

- ☒ Proposition sans incidence financière sur les recettes
- ☐ Incidence financière - L'effet sur les recettes est le suivant:

en millions d'euros (à la 1^e décimale)

		Avant l'action [Année n-1]	Situation après l'action					
Ligne budgétaire	Recettes		[Année n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ²²
	a) Recettes en termes absolus							
	b) Modification des recettes	Δ						

²¹ Voir points 19 et 24 de l'accord interinstitutionnel.

²² Des colonnes supplémentaires doivent être ajoutées le cas échéant, si la durée de l'action excède six ans.

4.2. Ressources humaines en ETP (y compris fonctionnaires, personnel temporaire et externe) - voir détail au point 8.2.1

Besoins annuels	Année n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 et suiv.
Total des effectifs						

5. CARACTÉRISTIQUES ET OBJECTIFS

5.1. Réalisation nécessaire à court ou à long terme

Le «réseau européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile», qui doit être créé en vertu de la proposition de règlement, sera chargé de faciliter, de coordonner et de renforcer la coopération entre les États membres, et entre les États membres, la Commission et l'Agence européenne de la sécurité aérienne dans le domaine de la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et des enquêtes relatives à ces événements.

5.2. Valeur ajoutée de l'implication communautaire, compatibilité de la proposition avec d'autres instruments financiers et synergie éventuelle

La présente proposition fait suite aux recommandations du groupe d'experts chargé de conseiller la Commission sur la stratégie en matière d'accidents dans le secteur des transports, et est compatible avec la politique communautaire des transports énoncée dans la communication de la Commission intitulée «Pour une Europe en mouvement – Mobilité durable pour notre continent (Examen à mi-parcours du livre blanc sur les transports publié en 2001 par la Commission européenne)».

Par rapport aux autres options politiques examinées dans l'analyse d'impact jointe à la présente proposition, le projet de règlement apporte la valeur ajoutée la plus grande au niveau de la Communauté. 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, par la promotion de la coopération volontaire et sans création 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.

5.3. Objectifs, résultats escomptés et indicateurs connexes de la proposition dans le cadre de la gestion par activités (GPA)

La présente proposition vise à renforcer le cadre communautaire en matière de prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et d'enquêtes relatives à ces événements. Cet objectif sera atteint en remplaçant et en actualisant la législation actuelle et en encourageant la coopération volontaire entre les États membres dans ces domaines.

La réalisation de ce dernier objectif, qui a l'incidence budgétaire la plus grande, nécessitera le soutien de la Communauté au réseau d'organismes nationaux des États membres responsables des enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile. À cet effet, la Communauté accordera au réseau une subvention annuelle pour

la mise en œuvre d'un certain nombre de mesures convenues avec la Commission dans un programme de travail annuel.

Les activités du réseau qui devront être soutenues aux termes de la présente proposition comprendront notamment la coordination des activités de formation des enquêteurs nationaux et la création d'un mécanisme de partage des ressources d'investigation entre les États membres.

5.4. Modalités de mise en œuvre (indicatives)

- ☐ ***Gestion centralisée***
 - ☐ directement par la Commission
 - ☐ indirectement par délégation à:
 - ☐ des agences exécutives,
 - ☐ des organismes créés par les Communautés, tels que visés à l'article 185 du règlement financier,
 - ☐ des organismes publics nationaux/organismes avec mission de service public
- ☒ ***Gestion partagée ou décentralisée***
 - ☒ avec des États membres
 - ☐ avec des pays tiers
- ☐ ***Gestion conjointe avec des organisations internationales (à préciser)***

Remarques:

6. CONTRÔLE ET ÉVALUATION

6.1. Système de contrôle

Le «réseau européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile» présentera un rapport annuel à la Commission sur l'exécution du programme de travail convenu.

6.2. Évaluation

6.2.1. Évaluation ex ante

L'évaluation ex ante a été réalisée dans le cadre du rapport d'analyse d'impact.

6.2.2. Mesures prises suite à une évaluation intermédiaire/ex post (enseignements tirés des expériences antérieures similaires)

6.2.3. Conditions et fréquence des évaluations futures

Le réseau européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile présentera un rapport annuel à la Commission sur l'exécution du programme de travail convenu.

7. MESURES ANTIFRAUDE

Les contrats de subvention au réseau européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile stipuleront expressément que la Cour des comptes européenne et l'OLAF peuvent procéder, si nécessaire, à des contrôles dans les locaux des bénéficiaires du financement et des agents responsables de son attribution.

8. DÉTAIL DES RESSOURCES

8.1. Objectifs de la proposition en termes de coûts

Crédits d'engagement en millions d'euros (à la 3^e décimale)

Indiquer les intitulés des objectifs, des actions et des réalisations	Type de réalisation	Coût moyen	Année n		Année n+3		Année n+2		Année n+3		Année n+4		Année n+5 et suiv.		TOTAL	
			Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total	Nbre de réalisations	Coût total
OBJECTIF OPÉRATIONNEL N° 1 ²³ Soutien des autorités des États membres responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile																
Action 1: Cofinancement d'un secrétariat coordonnant les activités des autorités nationales responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile																
Réalisation 1	Contrat de subvention		1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	6	3,6
COÛT TOTAL			1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	6	3,6

²³ Tel que décrit dans la partie 5.3.

8.2. Dépenses administratives

8.2.1. Effectifs et types de ressources humaines

Types d'emplois		Effectifs à affecter à la gestion de l'action par l'utilisation de ressources existantes et/ou supplémentaires (nombre de postes/ETP)					
		Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5
Fonctionnaires ou agents temporaires ²⁴ (XX 01 01)	A*/AD						
	B*, C*/AST						
Personnel financé ²⁵ au titre de l'art. XX 01 02							
Autres effectifs ²⁶ financés au titre de l'art. XX 01 04/05							
TOTAL							

8.2.2. Description des tâches découlant de l'action

8.2.3. Origine des ressources humaines (statutaires)

- ☐ Postes actuellement affectés à la gestion du programme à remplacer ou à prolonger
- ☐ Postes préalloués dans le contexte de l'exercice de SPA/APB pour l'année n
- ☐ Postes à demander lors de la prochaine procédure de SPA/APB
- ☐ Postes à redéployer en utilisant les ressources existantes dans le service concerné (redéploiement interne)
- ☐ Postes nécessaires pour l'année n mais non prévus dans l'exercice de SPA/APB de l'année concernée

²⁴ Dont le coût n'est PAS couvert par le montant de référence.

²⁵ Dont le coût n'est PAS couvert par le montant de référence.

²⁶ Dont le coût est inclus dans le montant de référence.

8.2.4. *Autres dépenses administratives incluses dans le montant de référence (XX 01 04/05 – Dépenses de gestion administrative)*

en millions d'euros (à la 3^e décimale)

Ligne budgétaire (n° et intitulé)	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5 et suiv.	TOTAL
Assistance technique et administrative (comprenant les coûts de personnel y afférents)							
Agences exécutives ²⁷							
Autre assistance technique et administrative							
- <i>intra muros</i>							
- <i>extra muros</i>							
Total assistance technique et administrative							

8.2.5. *Coût des ressources humaines et coûts connexes non inclus dans le montant de référence*

en millions d'euros (à la 3^e décimale)

Type des ressources humaines	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5 et suiv.
Fonctionnaires et agents temporaires (XX 01 01)						
Personnel financé au titre de l'art. XX 01 02 (auxiliaires, END, agents contractuels, etc.) (indiquer la ligne budgétaire)						
Coût total des ressources humaines et coûts connexes (NON inclus dans le montant de référence)						

²⁷

Il convient de mentionner la fiche financière législative se rapportant spécifiquement à l'agence/aux agences exécutive(s) concernée(s).

Calcul – *Fonctionnaires et agents temporaires*

Calcul – *Personnel financé au titre de l'article XX 01 02*

8.2.6. *Autres dépenses administratives non incluses dans le montant de référence*

en millions d'euros (à la 3^e décimale)

	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5 et suiv.	TOTAL
XX 01 02 11 01 – Missions							
XX 01 02 11 02 – Réunions et conférences							
XX 01 02 11 03 – Comités ²⁸							
XX 01 02 11 04 – Études et consultations							
XX 01 02 11 05 – Systèmes d'information							
2 Total autres dépenses de gestion (XX 01 02 11)							
3 Autres dépenses de nature administrative (préciser en indiquant la ligne budgétaire)							
Total des dépenses administratives autres que ressources humaines et coûts connexes (NON inclus dans le montant de référence)							

²⁸ Préciser le type de comité et le groupe auquel il appartient.

Calcul - *Autres dépenses administratives non incluses dans le montant de référence*