



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

Document de séance

A7-0195/2010

12.8.2010

*****I**

RAPPORT

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile (COM(2009)0611 – C7-0259/2009 – 2009/0170(COD))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteur: Christine de Veyrac

Légende des signes utilisés

- * Procédure de consultation
- *** Procédure d'approbation
- ***I Procédure législative ordinaire (première lecture)
- ***II Procédure législative ordinaire (deuxième lecture)
- ***III Procédure législative ordinaire (troisième lecture)

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par le projet d'acte.)

Amendements à un projet d'acte

Dans les amendements du Parlement, les modifications apportées au projet d'acte sont marquées en ***italique gras***. Le marquage en *italique maigre* est une indication à l'intention des services techniques qui concerne des éléments du projet d'acte pour lesquels une correction est proposée en vue de l'élaboration du texte final (par exemple éléments manifestement erronés ou manquants dans une version linguistique). Ces suggestions de correction sont subordonnées à l'accord des services techniques concernés.

L'en-tête de tout amendement relatif à un acte existant, que le projet d'acte entend modifier, comporte une troisième et une quatrième lignes qui identifient respectivement l'acte existant et la disposition de celui-ci qui est concernée. Les parties reprises d'une disposition d'un acte existant que le Parlement souhaite amender, alors que le projet d'acte ne l'a pas modifiée, sont marquées en **gras**. D'éventuelles suppressions concernant de tels passages sont signalées comme suit: [...].

SOMMAIRE

	Page
PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN.....	5
EXPOSE DES MOTIFS.....	58
PROCÉDURE	64

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile
(COM(2009)0611 – C7-0259/2009 – 2009/0170(COD))

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2009)0611),
 - vu l'article 251, paragraphe 2, et l'article 80, paragraphe 2 du traité CE, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C7-0259/2009),
 - vu la communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil intitulée "Conséquences de l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne sur les procédures décisionnelles interinstitutionnelles en cours" (COM(2009)0665),
 - vu l'article 294, paragraphe 3, et l'article 100, paragraphe 2, du traité FUE,
 - vu l'avis du Comité économique et social européen¹,
 - vu l'avis du Comité des régions²,
 - vu l'article 55 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme (A7-0195/2010),
1. arrête la position en première lecture figurant ci-après;
 2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle entend modifier de manière substantielle cette proposition ou la remplacer par un autre texte;
 3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

¹ Non encore publié au JO.

² Non encore publié au JO.

Amendement 1

Proposition de règlement Considérant 1

Texte proposé par la Commission

(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.

Amendement

(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 **citoyens** dans les transports aériens.

Justification

Ce terme est plus approprié.

Amendement 2

Proposition de règlement Considérant 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(2 bis) La communication, l'analyse et la diffusion des informations recueillies sur les incidents de sécurité sont d'une importance fondamentale pour améliorer la sécurité aérienne. La Commission devrait par conséquent présenter avant le 31 décembre 2011 une proposition de modification de la directive 2003/42/CE concernant les comptes rendus d'événements.

Justification

Pour être cohérente, toute modification des règles relatives aux comptes rendus d'événements prévues par ce règlement doit être intégrée sans retard dans une nouvelle version de la directive concernant les comptes rendus d'événements.

Amendement 3

Proposition de règlement Considérant 7

Texte proposé par la Commission

(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.

Amendement

(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, **conformément à l'annexe 13 de ladite convention**, 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.

Amendement 4

Proposition de règlement Considérant 8

Texte proposé par la Commission

(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.

Amendement

(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 **ainsi qu'à leur analyse, en collaboration avec tous les États membres. Les conclusions doivent être communiquées à toutes les autorités nationales des États membres chargées des enquêtes sur les accidents.** Ces données devraient être protégées efficacement contre toute utilisation ou divulgation non autorisée.

Amendement 5

Proposition de règlement Considérant 10

Texte proposé par la Commission

(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.

Amendement

(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 **facteurs concomitants** des événements sur lesquels porte l'enquête.

Justification

L'utilisation du terme "cause" pourrait donner lieu à des problèmes juridiques en sous-entendant qu'il y a faute ou responsabilité. L'Organisation internationale de l'aviation civile a reconnu la nécessité de séparer la terminologie relative à la sécurité de la terminologie judiciaire. On propose donc de remplacer le terme "causes" par "facteurs".

Amendement 6

Proposition de règlement Considérant 10 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(10 bis) Les autorités responsables des enquêtes de sécurité sont au cœur du processus d'enquête. Leur travail est d'une importance capitale pour la détermination des causes d'un accident ou d'un incident. Il est donc indispensable qu'elles puissent enquêter en dehors de toute forme de pression et en toute indépendance par rapport aux autorités réglementaires et aux autorités judiciaires, et dans l'intérêt de la protection de la sécurité publique. Les autorités responsables des enquêtes de sécurité doivent avoir accès à toutes les informations et tous les éléments

nécessaires pour faciliter la conduite d'une enquête technique efficace, y compris un accès immédiat et sans condition au lieu de l'accident, à l'épave de l'aéronef, à ses éléments et à la documentation pertinente, et sans les contraintes qu'imposerait une éventuelle saisie ordonnée par l'autorité judiciaire. Les autorités responsables des enquêtes de sécurité doivent avoir les moyens financiers et humains de mener des enquêtes performantes et efficaces.

Justification

Assurer une action efficace de prévention dans le secteur de l'aviation civile, en faveur de la sécurité publique, en permettant aux autorités responsables des enquêtes de sécurité, en même temps qu'est lancée l'instruction judiciaire, de disposer rapidement de tous les éléments nécessaires au bon déroulement de l'enquête de sécurité, y compris d'un accès immédiat aux lieux et pièces relatifs à l'accident sans subir les contraintes impliquées par la mise sous séquestre. Les exigences de la prévention ne doivent pas dépendre de l'allure de la justice.

Amendement 7

Proposition de règlement Considérant 12

Texte proposé par la Commission

(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").

Amendement

(12) Le rôle de coordination des autorités responsables des enquêtes de sécurité devrait être reconnu **et renforcé** 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").

Amendement 8

Proposition de règlement Considérant 12 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(12 bis) Le réseau doit apporter une véritable valeur ajoutée en matière de sécurité aérienne. Pour atteindre cet objectif, les missions et tâches du réseau doivent être définies au niveau européen dans le présent règlement.

Amendement 9

Proposition de règlement Considérant 15

Texte proposé par la Commission

Amendement

(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.***

(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 ***sans être gênées dans cette tâche, tout en permettant la bonne administration de la justice.***

Justification

Le texte du présent amendement provient de l'annexe 13 de la convention de l'OACI et reflète mieux la séparation entre les enquêtes judiciaires et celles portant sur les accidents. Ceux qui enquêtent sur les accidents ne doivent pas tenir compte des objectifs des enquêteurs judiciaires et vice versa. Il convient de donner davantage d'orientations sur la manière de coordonner les deux procédures (voir également l'amendement à l'article 13, paragraphe 3).

Amendement 10

Proposition de règlement Considérant 17

Texte proposé par la Commission

(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.

Amendement

(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. ***Dans ce contexte, il y a lieu de respecter le principe de "culture juste" qui prévoit que "le personnel ne sera pas sanctionné pour des actes, omissions ou décisions en rapport avec son expérience et sa formation, mais pour laquelle les négligences graves, infractions délibérées et actes de destruction ne seront pas tolérés"***. 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. ***Cependant, si certaines données doivent rester strictement confidentielles, il est important à la fois pour les familles des victimes et pour permettre le bon déroulement de la justice, que l'autorité judiciaire ait accès à certaines données et faits qui sont utiles à l'enquête judiciaire.*** ***Cet accès doit avoir lieu conformément aux instructions édictées afin de préserver la confidentialité des informations au terme des travaux de l'autorité judiciaire.*** ***Il convient que les États membres adoptent des actes législatifs empêchant l'utilisation inappropriée d'informations sensibles en matière de sécurité.***

Justification

*Le principe dit de "culture juste" doit être mentionné. Il est reconnu comme ayant un effet bénéfique pour la sécurité aérienne.
Il ne doit pas y avoir d'opacité totale entre l'enquête de sécurité et l'enquête judiciaire, mais*

seules certaines données doivent pouvoir être transmises à l'autorité judiciaire. Il faut définir clairement lesquelles.

Amendement 11

Proposition de règlement Considérant 17 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(17 bis) Un accident touche à un certain nombre d'intérêts publics différents et parfois concurrents, comme la prévention de futurs accidents et la bonne administration de la justice, qui dépassent les intérêts individuels des parties concernées et l'événement particulier. Il est nécessaire de veiller au juste équilibre entre tous les intérêts, y compris la sécurité, la justice et la protection des victimes et des personnes concernées pour garantir l'intérêt public général.

Justification

Un accident constitue une expérience traumatisante pour les victimes et leurs familles mais aussi pour le reste de la société. L'accident entraîne un certain nombre de processus: des opérations de recherche et de sauvetage, une enquête sur l'accident et une procédure judiciaire. Tous ces processus répondent à un intérêt public supérieur. Les acteurs de ces processus travaillent sous une pression extrême. Tous les acteurs doivent se rendre compte de l'importance des autres processus et éviter les interférences dommageables entre les processus pour préserver l'intérêt public général.

Amendement 12

Proposition de règlement Considérant 19 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(19 bis) Plusieurs accidents ont mis en lumière les difficultés techniques pour connaître la position des aéronefs en temps réel, notamment au-dessus des océans. En outre, les données contenues dans les enregistreurs de vol ne peuvent

actuellement être obtenues qu'une fois que les enregistreurs sont retrouvés et analysés. Des avancées dans la recherche, à la fois en matière de positionnement en temps réel des aéronefs, et d'accès aux données contenues dans les enregistreurs de vol sans que leur présence physique soit nécessaire, permettraient d'améliorer considérablement les moyens mis à la disposition des enquêteurs pour déterminer les causes d'un accident tout en améliorant également la capacité de prévention des incidents récurrents. Cela constituerait une avancée importante en matière de sécurité aérienne. Dans ce sens, le projet Optimi géré par l'entreprise commune SESAR devrait être encouragé et les moyens financiers appropriés devraient être alloués à ce projet.

Justification

Il faut encourager cette initiative qui peut permettre d'améliorer substantiellement le suivi des avions et l'accès aux informations contenues dans les "boîtes noires".

Amendement 13

Proposition de règlement Considérant 20

Texte proposé par la Commission

(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.

Amendement

(20) L'expérience montre qu'il est parfois difficile d'obtenir rapidement une liste fiable des passagers d'un aéronef **mais l'expérience montre également qu'il est important de fixer un délai à partir duquel une liste peut être demandée à la compagnie. En outre,** les données figurant sur ces listes devraient être protégées contre toute utilisation ou divulgation non autorisée.

Justification

Plusieurs accidents récents ont mis en lumière la nécessité qu'un tel délai soit prévu et fixé au niveau européen.

Amendement 14

Proposition de règlement Considérant 20 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(20 bis) Il est difficile d'identifier rapidement la personne adéquate à prévenir de la disparition d'un passager suite à un accident. Il convient de proposer des solutions remédiant à cette situation problématique à la fois pour les familles des victimes et les compagnies aériennes.

Justification

Cela permettrait de réduire la période d'incertitude pour les familles.

Amendement 15

Proposition de règlement Considérant 21 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(21 bis) L'aide aux victimes, à leurs familles ou à leurs associations doit être distincte de l'enquête sur l'accident. Néanmoins, l'autorité responsable de l'enquête sur l'accident a la responsabilité de fournir en temps opportun des informations utiles aux familles des victimes et aux survivants de l'accident.

Justification

Les accidents représentent un choc traumatisant pour les survivants et les familles des victimes. La responsabilité de les aider et de leur fournir les informations nécessaires, mais sans porter atteinte aux objectifs de l'enquête, doit être clairement établie.

Amendement 16

Proposition de règlement
Considérant 21 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(21 ter) La façon dont un accident et ses conséquences sont prises en charge est déterminante. Les États membres et les compagnies aériennes devraient être en mesure de faire face à une catastrophe aérienne majeure que ce soit d'un point de vue logistique et financier ou concernant les relations avec les victimes et leurs familles. En outre, les autorités responsables des enquêtes de sécurité devraient accorder une attention particulière à la communication avec les victimes et leurs proches. Enfin, le rôle des associations de familles de victimes d'accidents d'avion devrait être reconnu.

Justification

Il faut s'efforcer de veiller à ce que les autorités chargées de l'enquête informent les familles des victimes avant que l'information ne soit communiquée aux médias. Les autorités responsables doivent veiller à ce que les familles et les proches soient les premiers informés afin d'éviter toute erreur qui pourrait s'avérer très douloureuse.

Amendement 17

Proposition de règlement
Considérant 22

Texte proposé par la Commission

Amendement

(22) La directive 95/46/CE devrait s'appliquer au traitement qui est fait des données à caractère personnel en vertu du présent règlement.

(22) La directive 95/46/CE devrait s'appliquer au traitement qui est fait des données à caractère personnel en vertu du présent règlement. ***Dans ce cadre, il y a lieu d'être attentif à la protection des données à caractère personnel, que ce soit celles obtenues dans le cadre de l'enquête ou celles liées aux passagers, aux victimes ou à leurs proches.***

Amendement 18

Proposition de règlement
Considérant 24

Texte proposé par la Commission

(24) Il convient que les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement soient arrêtées conformément à la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission¹. En particulier, la Commission devrait être habilitée à décider du règlement intérieur et du programme de travail du réseau créé par le présent règlement.

JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

Amendement

(24) Il y a lieu d'assurer des conditions uniformes d'exécution en vue de l'adoption du programme de travail du réseau ainsi que pour la préparation de recommandations du réseau à destination de la Commission sur un aspect lié à l'élaboration et à la mise en œuvre des politiques et réglementations européennes relatives aux enquêtes et à la prévention des accidents dans l'aviation civile ainsi qu'à l'assistance aux victimes d'accidents aériens et à leurs familles.

Selon l'article 291 du traité FUE, les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission sont établis au préalable dans un règlement adopté conformément à la procédure législative ordinaire.

Dans l'attente dudit règlement, la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission¹ continue d'être appliquée, à l'exception de la procédure de réglementation avec contrôle qui n'est pas applicable.

JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

Justification

Ces modifications sont rendues nécessaires par l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne qui modifie les règles en matière de comitologie. La procédure de comitologie continue de s'appliquer de façon temporaire jusqu'à l'adoption du nouveau règlement conformément au régime établi par le traité de Lisbonne pour les actes d'exécution – article 291 du traité FUE.

Amendement 19

Proposition de règlement
Considérant 24 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(24 bis) Il convient d'habiliter la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité FUE en ce qui concerne l'adaptation au progrès technique notamment des modifications dans le cadre de l'annexe 13 de la convention de l'OACI, des définitions visées à l'article 2 et de l'annexe du présent règlement. Il est particulièrement important que la Commission entreprenne des consultations appropriées tout au long de son travail préparatoire, notamment au niveau d'experts.

Justification

Cette modification fait suite à la mise en place de la procédure des "actes délégués" dans le cadre du traité de Lisbonne (article 290 du traité FUE). Il s'agit ici de la formulation type utilisée par le Parlement pour les actes délégués dans d'autres législations.

Amendement 20

Proposition de règlement
Article 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

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.

Le présent règlement a pour but, ***notamment par la mise en place d'un réseau des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile***, d'améliorer la sécurité aérienne en garantissant un niveau élevé d'efficacité, ***de diligence*** et de qualité des enquêtes de sécurité menées dans l'aviation civile en Europe, ***notamment grâce à l'échange d'idées, d'expériences et de pratiques entre les membres du réseau***, leur unique objectif étant la prévention des accidents et incidents sans détermination des fautes ou

des responsabilités.

Le présent règlement vise également à établir des règles sur la disponibilité de la liste de toutes les personnes à bord de l'aéronef accidenté et à renforcer l'assistance aux victimes d'accidents aériens et à leurs familles.

Justification

L'objet du règlement est plus large que les seules enquêtes de sécurité. Il s'agit ici de prendre également en compte la liste et l'assistance aux victimes et à leurs familles prévues aux articles 22 et 23 du règlement.

Amendement 21

Proposition de règlement

Article 2 – partie introductive – point 4

CE

Texte proposé par la Commission

(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;

Amendement

(4) "**facteurs**" : 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 **facteurs** n'implique pas la détermination des fautes ou des responsabilités administratives, civiles ou pénales;

Justification

L'utilisation du terme "cause" pourrait donner lieu à des problèmes juridiques en sous-entendant qu'il y a faute ou responsabilité. L'Organisation internationale de l'aviation civile a reconnu la nécessité de séparer la terminologie relative à la sécurité de la terminologie judiciaire. On propose donc de remplacer le terme "causes" par "facteurs".

Le terme idéal serait "facteurs contributifs", mais le règlement proposé ne l'utilise pas et n'en propose pas de définition. Sauf si une définition des termes "facteurs contributifs" est donnée, il convient de remplacer "causes" par "facteurs". Nota bene: ceci implique de remplacer "causes" par "facteurs" dans le reste de la proposition (considérant 10, article 2, point 12, article 9, paragraphe 2, point e), et article 13, paragraphe 2).

Amendement 22

Proposition de règlement
Article 2 – point 12

Texte proposé par la Commission

(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;

Amendement

(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 facteurs *concomitants* et, s'il y a lieu, la formulation de recommandations de sécurité;

Justification

L'utilisation du terme "cause" pourrait donner lieu à des problèmes juridiques en sous-entendant qu'il y a faute ou responsabilité. L'Organisation internationale de l'aviation civile a reconnu la nécessité de séparer la terminologie relative à la sécurité de la terminologie judiciaire. On propose donc de remplacer le terme "causes" par "facteurs". Dans ce cas, le terme "facteurs contributifs" est également équivoque.

Amendement 23

Proposition de règlement
Article 2 – point 16 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(16 bis) "acte volontaire", acte intentionnel accompli dans le but de causer un accident d'avion ou un incident grave;

Amendement 24

Proposition de règlement
Article 2 – point 16 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(16 ter) "compte rendu préliminaire", communication utilisée pour diffuser promptement des données obtenues dans les premières phases de l'enquête.

Justification

La survenue d'un accident engendre auprès de la population et des victimes l'attente légitime de recevoir des informations sur l'événement. Les comptes rendus préliminaires constituent un instrument largement accepté permettant aux enquêteurs de communiquer, de manière contrôlée, des informations claires avant la publication du rapport final, sans nuire à l'enquête de sécurité.

Cette définition, issue de l'annexe 13 de l'OACI, est nécessaire dans le cadre de l'article 18 afin de définir quels types de documents peuvent être rendus publics.

Amendement 25

Proposition de règlement

Article 2 – point 16 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(16 quater) "utilisation inappropriée d'informations de sécurité", l'utilisation d'informations issues de systèmes de traitement et de collecte d'informations de sécurité dans un but différent de celui pour lequel elles ont été recueillies, à savoir l'utilisation des informations pour des actions disciplinaires, civiles, administratives et pénales à l'encontre du personnel opérationnel, et/ou divulgation publique de ces informations.

Justification

Il est essentiel de protéger les informations de sécurité de toute utilisation inappropriée pour garantir leur disponibilité, puisque l'utilisation d'informations de sécurité à d'autres fins que celles liées à la sécurité peut entraver la disponibilité future de telles informations, entraînant des effets négatifs sur la sécurité. Cette définition émane directement de l'annexe 13 à la convention de l'OACI, appendice E.1.1.5c), et est rendue nécessaire par la modification du considérant 17 (AM 10) et de l'article 13, paragraphe 3 (AM 57).

Amendement 26

Proposition de règlement

Article 2 – point 16 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(16 quinquies) "acte d'intervention illicite", acte ou tentative d'acte de nature

à compromettre la sécurité de l'aviation civile et du transport aérien, c'est-à-dire: capture illicite d'un aéronef au sol; prise d'otages à bord d'un aéronef ou sur les aérodromes; intrusion par la force à bord d'un aéronef, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation aéronautique; introduction à bord d'un aéronef ou dans un aéroport d'une arme, d'un engin dangereux ou d'une matière dangereuse, à des fins criminelles; communication d'informations fausses de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef en vol ou au sol, de passagers, de navigants, de personnel au sol ou du public, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation de l'aviation civile;

Justification

Il s'agit de la définition officielle de l'OACI.

Amendement 27

**Proposition de règlement
Article 2 – point 16 sexies (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

(16 sexies) "familles", les plus proches parents ou membres de l'entourage relationnel immédiat de la personne victime d'un accident ou d'un incident grave;

Amendement 28

**Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 2**

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité définit la portée et les modalités des enquêtes de sécurité visées **au**

2. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité définit la portée et les modalités des enquêtes de sécurité visées **aux**

paragraphe 1, en tenant compte des enseignements qu'elle entend tirer de ces enquêtes en vue d'améliorer la sécurité.

paragraphes 1 et 3, en tenant compte des enseignements qu'elle entend tirer de ces enquêtes en vue d'améliorer la sécurité.

Justification

Ce paragraphe doit s'appliquer à toutes les enquêtes menées par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité, qu'elles soient obligatoires ou non.

Amendement 29

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. Les autorités responsables des enquêtes de sécurité doivent protéger l'anonymat des personnes impliquées dans l'accident ou l'incident.

Justification

Les autorités responsables des enquêtes de sécurité doivent protéger l'anonymat des personnes impliquées dans l'accident ou l'incident.

Amendement 30

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

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.

4. Les enquêtes de sécurité visées aux paragraphes 1 et 3 ne visent nullement la détermination des fautes ou des responsabilités. Elles sont **indépendantes de tous intérêts financiers ou** de toute action judiciaire ou administrative visant à déterminer des fautes ou des responsabilités.

Justification

Les objectifs des actions judiciaires et administratives sont différents, et parfois concurrents, de ceux de l'enquête. L'indépendance de l'enquête de sécurité est primordiale pour préserver chacune de ces deux actions et l'intérêt général global.

Amendement 31

Proposition de règlement Article 5 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Chaque État membre veille à ce que les enquêtes de sécurité soient conduites ou supervisées, sans intervention extérieure, par une autorité permanente responsable des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile (ci-après "autorité responsable des enquêtes de sécurité").

Amendement

1. Chaque État membre veille à ce que les enquêtes de sécurité soient conduites ou supervisées, sans intervention extérieure, par une autorité permanente responsable des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile (ci-après "autorité responsable des enquêtes de sécurité") **qui soit en mesure de mener l'intégralité d'une enquête de sécurité en toute indépendance.**

Amendement 32

Proposition de règlement Article 5 – paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 bis. Afin d'informer le public du niveau général de sécurité, un rapport sur la sécurité est publié chaque année par les autorités responsables des enquêtes de sécurité. Cette analyse doit être simple, facile à comprendre et indiquer s'il existe des risques accrus. Cette analyse ne divulgue pas les sources d'information utilisées.

Amendement 33

Proposition de règlement Article 5 – paragraphe 5 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

5. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité est dotée des moyens nécessaires pour exercer ses responsabilités en toute

Amendement

5. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité est dotée **par son État membre** des moyens nécessaires pour exercer ses

indépendance et peut obtenir des ressources suffisantes à cet effet. En particulier:

responsabilités en toute indépendance et peut obtenir des ressources suffisantes à cet effet. En particulier:

Amendement 34

Proposition de règlement Article 5 – paragraphe 5 – point c)

Texte proposé par la Commission

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;

Amendement

c) l'autorité responsable des enquêtes de sécurité comprend au moins un enquêteur **disponible** capable d'exercer la fonction d'enquêteur désigné en cas d'accident grave d'aéronef;

Justification

Le terme "un enquêteur" n'est pas suffisamment précis car cet enquêteur peut être en congés ou non joignable, le terme "un enquêteur disponible" est plus approprié.

Amendement 35

Proposition de règlement Article 6 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

3. Aux fins de l'application des paragraphes 1 et 2, les autorités responsables des enquêtes de sécurité **peuvent être** assistées par le réseau visé à l'article 7. **Le réseau doit notamment fournir à l'autorité qui en fait la demande la liste des enquêteurs et du matériel disponibles dans les autres États membres et pouvant être utilisés pour assister l'autorité responsable des enquêtes de sécurité qui mène une enquête.**

Justification

La possibilité, pour l'autorité qui le souhaite, de connaître les ressources existantes dans les autorités responsables des enquêtes de sécurité des différents États membres apporte davantage de visibilité et permet à l'autorité qui mène l'enquête de s'adresser au bureau

d'enquêtes le plus à même de répondre à ses besoins.

Amendement 36

Proposition de règlement

Article 7 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. Le réseau vise à améliorer la qualité des enquêtes menées par les autorités responsables des enquêtes de sécurité et à en renforcer l'indépendance. Il doit permettre une meilleure sécurité du transport aérien en établissant des standards élevés de méthodes d'enquêtes et de formation des enquêteurs.

Justification

Le réseau doit aider les autorités des 27 États membres à mener des enquêtes de sécurité de qualité et doit fixer des standards élevés dans l'Union européenne. Il ne s'agit pas de se concentrer sur les autorités les plus performantes mais de tirer le niveau général vers le haut afin que chaque autorité soit capable de mener une enquête de sécurité de façon efficace et en toute indépendance.

Amendement 37

Proposition de règlement

Article 7 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

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.

2. Pour atteindre les objectifs fixés au paragraphe 1 bis, le réseau a notamment pour mandat:

a) de préparer des recommandations et de conseiller les institutions européennes sur tous les aspects liés à l'élaboration et à la mise en œuvre des politiques et

réglementations européennes relatives aux enquêtes et à la prévention des accidents dans l'aviation civile ainsi qu'à l'assistance aux victimes d'accidents aériens et à leurs familles;

b) de développer le partage des informations, utiles à l'amélioration de la sécurité, et de promouvoir activement une coopération structurée entre les autorités responsables des enquêtes de sécurité, d'une part, et, d'autre part, entre ces autorités et la Commission, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après "AESA") et les autorités nationales de l'aviation civile;

c) de coordonner les actions de formation et de qualification des enquêteurs;

d) de créer un répertoire de bonnes pratiques et de développer une méthodologie européenne des enquêtes de sécurité;

e) de renforcer les capacités d'enquête des autorités responsables des enquêtes de sécurité notamment par le développement et la gestion d'un cadre permettant le partage du matériel.

Justification

Pour apporter une véritable valeur ajoutée par rapport à la situation actuelle, il convient de définir les tâches et missions que devra remplir le réseau. Ainsi le réseau devrait non seulement favoriser l'échange des informations mais aussi améliorer la formation des enquêteurs, auditer les autorités responsables des enquêtes de sécurité ou encore conseiller les législateurs européens sur les enquêtes sur les accidents dans l'aviation civile. Cette liste de missions n'est pas exhaustive. Le présent amendement entend compléter la formation par la qualification des enquêteurs afin d'améliorer le niveau de formation des responsables des enquêtes.

Amendement 38

Proposition de règlement Article 7 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

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.*

Amendement

3. **Lorsque** le réseau *prépare une recommandation pour la Commission sur un aspect lié à l'élaboration* et à la mise en œuvre des politiques et réglementations *européennes* relatives aux enquêtes *et à la prévention des accidents dans l'aviation civile ainsi qu'à l'assistance aux victimes d'accidents aériens et à leurs familles, la Commission saisit le comité visé à l'article 24.*

Amendement 39

Proposition de règlement Article 7 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

4. Le réseau exécute son mandat de manière transparente et indépendante. Ses membres ne sollicitent, n'acceptent *ni ne se voient imposer* des instructions d'aucune entité publique ou privée qui pourraient compromettre l'indépendance des enquêtes de sécurité.

Amendement 40

Proposition de règlement Article 7 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. Le réseau *présente* un rapport annuel sur ses activités au Parlement européen, au Conseil et à la Commission. Ce rapport est rendu public.

Amendement

5. Le réseau *publie* un rapport annuel sur ses activités *et le transmet pour information* au Parlement européen, au Conseil et à la Commission. *Ce rapport doit notamment présenter les résultats de la mise en œuvre du programme annuel*

de travail visé à l'article 8, paragraphe 4, et de son impact sur l'amélioration de la sécurité aérienne dans l'Union. Le rapport annuel doit également inclure, à destination des institutions européennes, des recommandations sur les questions que le réseau juge essentielles pour l'amélioration de la sécurité aérienne, que ce soit au niveau européen ou international. Ce rapport est rendu public.

Justification

Le rapport annuel du réseau doit permettre aux institutions européennes d'être informés des propositions du réseau en matière de sécurité aérienne et le cas échéant d'agir en conséquence.

Amendement 41

**Proposition de règlement
Article 8 – paragraphe 1**

Texte proposé par la Commission

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**.

Amendement

1. Les travaux du réseau sont organisés conformément à son règlement intérieur. **Le réseau est présidé à tour de rôle par chacun de ses membres suivant une présidence tournante identique à celle du Conseil.** Le réseau élit son **coordinateur**, pour une durée **de trois ans, renouvelable**. Le **coordinateur peut être un membre du réseau, d'une autorité responsable des enquêtes de sécurité dans un État membre ou une personne ayant une expérience reconnue en matière d'enquête de sécurité dans l'aviation civile.**

Justification

La version actuelle du réseau, le Council of European Air Safety Investigation Authorities (CEASIA), est présidé à tour de rôle par chaque autorité responsable des enquêtes de sécurité suivant la présidence semestrielle du Conseil. Cela permet à chaque autorité, qu'elle soit importante ou plus modeste, de s'impliquer dans le réseau. Mais pour contrebalancer cette présidence tournante, il convient de créer une fonction plus permanente: le coordinateur, qui pourra s'investir complètement dans l'accomplissement des missions du réseau.

Amendement 42

Proposition de règlement Article 8 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. Le coordinateur fixe l'ordre du jour des réunions du réseau en accord avec son président.

Amendement 43

Proposition de règlement Article 8 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

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.

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 **ou le coordinateur** 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. **Cette décision est dûment motivée.**

Amendement 44

Proposition de règlement Article 8 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

Amendement

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 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

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 autorisées à participer aux travaux du réseau, **à moins que le président ou le coordinateur du réseau n'en décident autrement.** Le réseau peut également convier à ses réunions des observateurs

ainsi que d'autres experts.

provenant d'autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile de pays tiers ainsi que d'autres experts.

Amendement 45

Proposition de règlement Article 8 – paragraphe 8

Texte proposé par la Commission

Amendement

8. Les dispositions du présent règlement s'appliquent sans préjudice du règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil.

supprimé

Justification

Un article spécifique nouveau a été ajouté (article 23 bis) et reprend ce point.

Amendement 46

Proposition de règlement Article 8 – paragraphe 9

Texte proposé par la Commission

Amendement

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.

9. Le règlement intérieur du réseau et son programme de travail sont établis **dans le respect des missions confiées au réseau à l'article 7, paragraphe 2. Le programme de travail est établi** conformément à la procédure visée à l'article 24. Le **coordinateur** du réseau présente **le** règlement intérieur et **le projet** de programme de travail à la Commission.

Justification

Le programme de travail du réseau doit se baser largement sur les missions confiées au réseau. Cet amendement est une version révisée de l'amendement 30 afin de l'ajuster par rapport à la procédure de comitologie.

Amendement 47

Proposition de règlement Article 9 – titre

Texte proposé par la Commission

Participation de l'AESA aux enquêtes de sécurité

Amendement

Participation de l'AESA **et des autorités nationales de l'aviation civile** aux enquêtes de sécurité

Amendement 48

Proposition de règlement Article 9 – paragraphe 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

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**:

Amendement

1. **Dans les limites de leurs compétences respectives, l'AESA et les autorités nationales de l'aviation civile sont invitées par** les autorités responsables des enquêtes de sécurité des États membres à être **représentées** et à participer:

Amendement 49

Proposition de règlement Article 9 – paragraphe 1 – point a)

Texte proposé par la Commission

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;

Amendement

a) à toute enquête de sécurité menée sur le territoire d'un État membre. L'autorité chargée de l'enquête **leur** communique les informations dont elle dispose, conformément au paragraphe 2;

Amendement 50

Proposition de règlement

Article 9 – paragraphe 1 – point b)

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

b) en qualité **de conseiller**, 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, **dans les limites de leurs compétences**, à l'AESA **et aux autorités nationales de l'aviation civile** les informations dont il dispose, conformément au paragraphe 2.

Justification

Le terme de "conseiller" correspond au terme approprié et utilisé dans l'annexe 13 de l'OACI.

Amendement 51

Proposition de règlement

Article 9 – paragraphe 2 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

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**:

Amendement

2. Le paragraphe 1 confère à l'AESA **et aux autorités nationales de l'aviation civile** le droit de participer, sous le contrôle de l'enquêteur désigné, et:

Amendement 52

Proposition de règlement

Article 9 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

3. L'AESA **et les autorités nationales de l'aviation civile fournissent** à l'appui de l'enquête à laquelle **elles sont autorisées** à participer les renseignements, les experts et le matériel requis par l'autorité responsable

visée au paragraphe 1, point a) ou par le représentant accrédité visé au paragraphe 1, point b).

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). ***L'AESA et les autorités nationales de l'aviation civile ne peuvent rendre publiques, sans l'accord de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité en charge de l'enquête, les informations qu'elles obtiennent dans le cadre de l'enquête, ni les utiliser à d'autres fins que l'amélioration de la sécurité aérienne.***

Amendement 53

Proposition de règlement Article 11 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

2. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité informe sans délai la Commission, l'AESA, ***l'OACI*** et ***les États concernés*** de tout accident ou incident grave dont elle a été informée.

Justification

La notification à l'OACI correspond à une norme mondiale. L'intervention de l'Union européenne dans une enquête sur un accident et dans tous les domaines concernant l'aviation doit se faire dans le respect plein et entier des obligations des États membres inscrites à la convention de Chicago.

Amendement 54

Proposition de règlement Article 12 – paragraphe 2 – point a)

Texte proposé par la Commission

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;

Amendement

a) à accéder ***immédiatement et*** librement au lieu de l'accident ou de l'incident ainsi qu'à l'aéronef, à son contenu ou à son épave;

Justification

Il est important que les personnes chargées de l'enquête sur l'accident aient accès au lieu de l'accident dès que possible afin de recueillir et de protéger toutes les preuves nécessaires pour analyser et expliquer les facteurs de l'accident.

Amendement 55

Proposition de règlement Article 12 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

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.***

Amendement

3. L'enquêteur désigné ***est autorisé à étendre*** 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, ***y compris en cas d'application de l'article 13.***

Justification

Ce paragraphe est en contradiction avec l'article 9 car il donne aux conseillers des droits différents de ceux conférés au conseiller dans l'article 9, paragraphe 2. Il est préférable que ce soit une possibilité et non une obligation.

Amendement 56

Proposition de règlement Article 13 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

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***

Amendement

2. Si, au cours de l'enquête de sécurité, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité présume ***ou découvre*** que l'accident ou l'incident a été causé par un acte d'intervention illicite, l'enquêteur désigné en informe immédiatement les autorités judiciaires ***ou les autorités responsables de la sûreté le cas échéant,*** sans préjudice du droit de l'autorité

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.

responsable des enquêtes de sécurité, en coordination avec les autorités ***mentionnées***, de poursuivre l'enquête de sécurité.

Justification

Un acte d'intervention illicite ne supprime pas la nécessité d'une enquête de sécurité répondant aux normes et garanties suffisantes. Les enquêteurs de l'accident doivent cependant informer les autorités judiciaires s'il y a un indice concret qui leur fait croire qu'une telle intervention a eu lieu, de sorte que la justice soit saisie.

Amendement 57

Proposition de règlement Article 13 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

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.***

Amendement

3. Afin de garantir une bonne coordination des enquêtes sur les ***facteurs concomitants*** de l'accident ou de l'incident, ***les États membres s'assurent de la bonne coopération entre*** l'autorité responsable des enquêtes de sécurité ***et les autres autorités susceptibles de participer à l'enquête telles que*** les autorités judiciaires, de l'aviation civile, de recherche et de sauvetage ***sur la base d'accords anticipés. Ces accords doivent respecter l'indépendance de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité et permettre que l'enquête technique soit menée avec diligence, de façon rapide et efficace. Ils doivent en outre respecter les règles énoncées dans le présent règlement, telles que celles sur la transmission de certains éléments énoncées à l'article 15, paragraphe 2, alinéa 2.***

Ils couvrent, entre autres, les points suivants:

- a) l'accès au lieu de l'accident;
- b) la conservation des preuves et l'accès à celles-ci;
- c) les comptes rendus initiaux et en cours sur l'état d'avancement de chaque opération;
- d) l'échange d'informations;
- e) la prévention de l'utilisation inappropriée d'informations de sécurité;
- f) le règlement des conflits.

Justification

Il est important que chaque État membre dispose d'accords permettant de fixer les règles applicables pour les relations entre son autorité responsable des enquêtes de sécurité et les autres autorités susceptibles de participer à l'enquête. Ces accords doivent reprendre les dispositions pertinentes fixées dans ce règlement, notamment en ce qui concerne la protection des informations obtenues dans le cadre de l'enquête technique. Il importe que toutes les autorités susceptibles d'être concernées par un accident sachent dès le moment où un accident ou un incident grave se produit quel est leur rôle et quel est celui des autres autorités. Les éléments énumérés doivent nécessairement être traités pour permettre une bonne coordination et éviter la survenue de conflits. L'expérience a montré qu'il s'agissait des domaines dans lesquels des problèmes auraient pu être évités si des accords anticipés avaient été conclus. L'utilisation du terme "cause" pourrait donner lieu à des problèmes juridiques en sous-entendant qu'il y a faute ou responsabilité. L'Organisation internationale de l'aviation civile a reconnu la nécessité de séparer la terminologie relative à la sécurité de la terminologie judiciaire. On propose donc de remplacer le terme "causes" par "facteurs".

Amendement 58

Proposition de règlement

Article 15 – paragraphe 2 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

supprimé

de l'aviation civile, et qu'elle est justifiée par un intérêt public supérieur.

Justification

Cet alinéa proposé par la Commission montre le conflit entre deux intérêts publics: l'administration de la justice (y compris la disponibilité des preuves au tribunal) et la sécurité aérienne (y compris la protection des données et des sources pour recueillir et analyser toutes les preuves afin d'éviter de futurs accidents). L'autorité judiciaire est partie prenante et ne peut pas résoudre ce conflit seule. Des paramètres clairs sont nécessaires pour décider quand la société considère qu'un intérêt doit être placé au-dessus d'un autre. Ces paramètres sont proposés dans un nouveau paragraphe à l'article 15.

Amendement 59

Proposition de règlement

Article 15 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 bis. Si l'autorité chargée de l'administration de la justice dans un État membre a connaissance d'un élément obtenu dans le cadre de l'enquête de sécurité, en dehors des éléments visés à l'article 15, paragraphe 2, points a), b) et c), elle ne peut divulguer cet élément qu'à la condition qu'elle parvienne à en apporter la preuve grâce aux procédures mises à sa disposition dans le cadre de la procédure judiciaire. Dans le cas contraire, cet élément reste confidentiel.

Cependant, les données de sécurité visées aux paragraphes 1 et 2 peuvent être utilisées comme preuves et être réclamées pour vérification ou saisies, si elles concernent une enquête criminelle dans une affaire liée à un acte d'intervention illicite.

Justification

Cet amendement complète la transmission d'informations à la justice afin de permettre une totale coopération à l'enquête de sécurité des personnes impliquées et donc la détermination des causes d'un accident. Si la justice souhaite utiliser un élément d'information, elle doit apporter la preuve de cet élément. Par exemple, si elle a connaissance d'éléments fournis par

des enquêteurs étrangers, elle peut utiliser une commission rogatoire internationale pour les obtenir dans le cadre de la procédure judiciaire.

Ce nouveau paragraphe fixe des critères clairs déterminant quand des informations de sécurité collectées lors de l'enquête sur un accident peuvent être transmises aux autorités judiciaires, et quand l'intérêt public d'administrer la justice doit être placé au-dessus de celui de la sécurité aérienne.

L'objectif de l'enquête de sécurité consiste en une collecte des données et des témoignages des parties impliquées, donnés en toute confiance. Si la personne chargée de l'enquête sur l'accident ne peut garantir que les témoignages ou les données ne seront pas utilisés dans une action administrative ou judiciaire, les parties en présence ne s'exprimeront pas en toute confiance. En parallèle, le juge a l'intérêt légitime de rendre la justice. Le présent amendement propose des paramètres clairs pour aider les autorités judiciaires à décider quand la société considère qu'un intérêt doit être placé au-dessus d'un autre.

Amendement 60

Proposition de règlement

Article 15 – paragraphe 2 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 ter. Lorsque des données de sécurité sont utilisées comme preuves dans une procédure pénale conformément au paragraphe 2 bis, les droits fondamentaux des personnes concernées, notamment le droit à la vie privée et à un procès équitable, sont respectés. Seules les données strictement nécessaires à la procédure pénale sont divulguées, les autres sont protégées autant que possible par l'autorité responsable de l'enquête.

Lorsque des données de sécurité sont utilisées comme preuves dans une procédure pénale conformément au paragraphe 2 bis, les informations fournies par une personne dans le cadre de l'enquête de sécurité ne peuvent être utilisées contre elle.

Justification

Les données de sécurité sont protégées pour faire en sorte que les preuves soient données en toute confiance. L'enregistrement de données à caractère personnel sur le lieu de travail est interdit par la législation européenne. L'enregistrement de données de sécurité constitue une exception à cette interdiction du moment que les équipages aériens, les contrôleurs aériens,

etc. n'y ont consenti que pour l'amélioration de la sécurité aérienne. Si les données de sécurité sont utilisées aux fins du nouveau paragraphe 4 proposé, les droits des parties en présence sont protégés au maximum. En outre, les personnes concernées sont protégées par leur droit à un procès équitable, y compris le droit de ne pas participer à sa propre incrimination.

L'article 6 de la convention européenne des droits de l'homme consacre le droit à un procès équitable. La Cour européenne des droits de l'homme a reconnu, dans son arrêt Saunders contre Royaume-Uni (affaire 43/1994/490/572), que des informations obtenues par coercition ne peuvent être utilisées à l'encontre d'une personne dans une procédure pénale (droit de ne pas contribuer à sa propre incrimination). Cependant, le refus de donner des informations est punissable au titre de l'article 2 proposé. Il est par conséquent essentiel de préciser qu'aucune information donnée pour l'enquête sur un accident ne peut être utilisée contre la personne l'ayant fournie.

Amendement 61

Proposition de règlement Article 15 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

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 Commission. 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.

supprimé

Justification

Cette place ne convient pas pour aborder la question des comptes rendus d'événements. Un article spécifique nouveau est proposé sur ce point (article 21 bis). Il reprend les dispositions de ce paragraphe.

Amendement 62

Proposition de règlement Article 16 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

1. 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, ***sauf quand l'autorité responsable des enquêtes de sécurité établit qu'un acte volontaire ou un acte d'intervention illicite a entraîné l'accident.***

Justification

Il convient de rappeler qu'en présence d'un acte d'intervention illicite ou d'un acte volontaire, c'est la procédure judiciaire qui est prioritaire.

Amendement 63

Proposition de règlement Article 16 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

1 bis. Les informations non pertinentes dans le cadre de l'enquête de sécurité, et notamment celles relatives à la vie privée, issues des enregistrements audio et vidéo du poste de pilotage et de leurs transcriptions bénéficient d'une protection totale et ne peuvent être transmises, ni divulguées.

Amendement

Justification

Il est important de garantir que seules les informations utiles à l'enquête de sécurité peuvent être utilisées, toutes les informations de caractère personnel ne peuvent pas être transmises notamment à l'autorité judiciaire, ni être rendues publiques.

Amendement 64

Proposition de règlement
Article 16 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

2. Les enregistrements 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; **et**
- b) rendus anonymes; **et**
- c) divulgués dans des conditions assorties de garanties.

Justification

Les conditions pour la divulgation doivent s'additionner pour prévenir l'utilisation inappropriée d'informations de sécurité. Les données divulguées pour des questions de navigabilité et d'entretien doivent être rendues anonymes et transmises dans des conditions assorties de garanties. Ce n'est que de cette manière que l'on pourra garantir que les données divulguées ne seront pas utilisées à d'autres fins. Les termes "conditions assorties de garanties" ne sont pas définis et sont ambigus. Il convient que les catégories de personnes concernées élaborent des protocoles pour déterminer ce qui constitue des conditions assorties de garanties. Les informations enregistrées dans l'enregistreur de paramètres de vol peuvent être obtenues par d'autres moyens.

Amendement 65

Proposition de règlement
Article 16 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 bis. Afin de protéger l'indépendance des enquêtes sur les accidents et de garantir la pleine coopération des personnes habilitées à apporter les informations pertinentes à l'enquête, les États membres veillent à ce que l'utilisation, dans des procédures judiciaires, d'enregistrements et de données de sécurité issus d'enquêtes sur des accidents ne viole pas le droit des personnes à la vie privée ou à un procès équitable et préserve, dans tous les cas, le droit de ne pas contribuer à sa propre

incrimination.

Amendement 66

Proposition de règlement Article 18 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

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, **notamment à l'AESA**, 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.

Amendement 67

Proposition de règlement Article 18 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

3. Le chef de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité est autorisé à rendre publics toute information sur les observations factuelles et la procédure de l'enquête de sécurité et, éventuellement, les **comptes rendus préliminaires et les** recommandations de sécurité, pour autant que cela ne porte pas atteinte aux objectifs de l'enquête **et que les dispositions relatives à la protection des données à caractère personnel soient dûment respectées.**

Justification

Cette terminologie est plus précise et plus adéquate avec les termes utilisés dans l'annexe 13 de la convention de l'OACI.

Amendement 68

Proposition de règlement Article 18 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. Avant de rendre publiques les informations visées au paragraphe 3, le chef de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité informe les victimes, les familles ou leurs associations, de ces éléments. Il doit notamment leur transmettre les comptes rendus préliminaires et le rapport final, dans la mesure où ces personnes ont donné les moyens d'être jointes.

Justification

Les familles de victimes ne doivent pas être informées par les médias. Il convient de leur donner un accès privilégié aux informations avant que celles-ci ne soient rendues publiques.

Amendement 69

Proposition de règlement Article 20 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

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.

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, **après une consultation appropriée avec toutes les parties compétentes, y compris l'AESA, le constructeur de l'aéronef concerné et l'exploitant**, toute mesure préventive qu'elle juge nécessaire d'adopter rapidement.

Amendement 70

Proposition de règlement Article 21 bis (nouveau) – titre

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 21 bis

Comptes rendus d'événements

Justification

La question des comptes rendus d'événements est importante et doit faire l'objet d'une attention particulière. En effet, actuellement, les données contenues dans ECCAIRS ne sont pas analysées au niveau européen. Or leur analyse pourrait permettre de dégager des tendances et d'agir afin d'éviter qu'un accident puisse se produire.

Amendement 71

Proposition de règlement Article 21 bis (nouveau) – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. L'AESA, en collaboration avec les États membres, participe de façon régulière à l'échange et à l'analyse des renseignements visés par la directive 2003/42/CE et dispose d'un accès en ligne à toutes les informations stockées dans le répertoire central créé par le règlement (CE) n° 1321/2007. 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, en accord avec la législation applicable, et limite leur utilisation à ce qui est strictement nécessaire pour s'acquitter de ses obligations en matière de sécurité. Ces informations peuvent être utilisées uniquement pour la prévention des accidents et incidents et non la détermination de fautes ou de responsabilités.

Justification

La question des comptes rendus d'événements est importante et doit faire l'objet d'une attention particulière. En effet, actuellement, les données contenues dans ECCAIRS ne sont pas analysées au niveau européen. Or leur analyse pourrait permettre de dégager des tendances et d'agir afin d'éviter qu'un accident puisse se produire.

Amendement 72

Proposition de règlement

Article 21 bis (nouveau) – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. L'AESA, en collaboration avec les États membres, doit effectuer une analyse régulière des renseignements visés au paragraphe 1, notamment en vue d'identifier des tendances importantes dans l'évolution de la sécurité aérienne. Quand l'analyse de ces renseignements démontre la présence d'un nombre significatif d'événements répétés, une analyse plus approfondie de ces événements doit avoir lieu permettant, si nécessaire, de prendre les mesures de sécurité adéquates et, en particulier, de formuler des consignes de navigabilité.

Justification

La question des comptes rendus d'événements est importante et doit faire l'objet d'une attention particulière. En effet, actuellement, les données contenues dans ECCAIRS ne sont pas analysées au niveau européen. Or leur analyse pourrait permettre de dégager des tendances et d'agir afin d'éviter qu'un accident puisse se produire.

Amendement 73

Proposition de règlement

Article 21 bis (nouveau) – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

3. Les résultats des analyses visées au paragraphe 2 doivent être transmis à toutes les autorités responsables de la sécurité aérienne dans l'Union et à la

Commission.

Amendement 74

**Proposition de règlement
Article 21 bis (nouveau) – paragraphe 4**

Texte proposé par la Commission

Amendement

4. Dans le cadre des paragraphes 1 et 2, l'AESA peut demander au réseau ou aux autorités des États membres toutes les informations complémentaires nécessaires.

Amendement 75

**Proposition de règlement
Article 22 – titre**

Texte proposé par la Commission

Amendement

Disponibilité des listes de passagers

Disponibilité des listes de passagers **et contact avec les familles**

Amendement 76

**Proposition de règlement
Article 22 – paragraphe 1**

Texte proposé par la Commission

Amendement

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.

1. Les compagnies aériennes **de l'Union européenne** et les compagnies aériennes exploitant des vols au départ **ou à destination** 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 **les plus brefs délais mais, dans tous les cas, dans les deux heures qui suivent** l'annonce d'un accident d'aéronef, la liste de toutes les personnes à bord de l'aéronef concerné **ainsi que le relevé des marchandises**

dangereuses à bord susceptibles de présenter un danger pour la santé publique ou l'environnement.

Justification

Il n'est pas justifié que seuls les vols au départ de l'UE soient concernés, il convient d'inclure également les vols à destination de l'Union européenne.

L'amendement répond à la nécessité de raccourcir le délai nécessaire pour connaître les noms des personnes à bord de l'avion accidenté. Par ailleurs, il convient également que la compagnie aérienne déclare les marchandises dangereuses que l'avion transporte.

Amendement 77

Proposition de règlement

Article 22 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 bis. Afin de permettre une information rapide des familles des passagers de la présence de leurs proches à bord de l'avion accidenté, les compagnies aériennes et les agences de voyage proposent aux voyageurs d'indiquer le nom et les coordonnées d'une personne à joindre en cas d'accident. Ces informations ne peuvent être utilisées que dans le cas d'un accident; elles ne sont pas communiquées à des tiers et ne peuvent servir à des fins commerciales.

Justification

Quand un accident se produit, la compagnie aérienne reçoit des milliers d'appels et il est souvent long d'identifier la personne adéquate à informer de la disparition. Cette période d'incertitude se révèle très douloureuse pour les proches des victimes. Cette obligation pour les compagnies aériennes de proposer aux passagers d'indiquer, lors de la réservation, une personne de contact en cas d'accident, pourrait diminuer cette attente. Elle doit cependant être assortie de toutes les garanties en matière de protection des données à caractère personnel.

Amendement 78

Proposition de règlement
Article 22 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

3. La liste n'est rendue publique qu'une fois toutes les familles des passagers informées par les autorités compétentes **et leur accord obtenu**. Les États membres peuvent décider de préserver le caractère confidentiel de la liste.

Justification

La liste n'est rendue publique qu'une fois toutes les familles des passagers informées par les autorités compétentes.

Amendement 79

Proposition de règlement
Article 22 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. Le traitement des données figurant sur la liste est sans préjudice des dispositions de la directive 95/46/CE.

Amendement

supprimé

Justification

Un article spécifique nouveau a été ajouté sur cette question (article 23 bis) et reprend ce point.

Amendement 80

Proposition de règlement
Article 23 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

1. Les États membres veillent à la mise en place à l'échelon national **d'un plan d'urgence pour le cas où un accident aérien surviendrait. Ce plan doit être régi par certains principes communs dans les États membres afin de veiller à réagir de**

façon plus complète et plus harmonisée à ces situations à l'échelon européen.

Ce plan d'urgence comprend notamment un plan d'aide aux victimes des accidents de l'aviation civile et à leurs familles, et un plan d'activation rapide des secours de l'aéroport pour le cas où l'accident se produit au décollage ou à l'atterrissage dans un État membre.

Les États membres veillent à ce que l'identification individuelle de toutes les victimes se fasse à l'aide de méthodes rigoureuses et irréfutables dans les plus brefs délais.

Justification

Il est nécessaire de respecter certains principes communs au niveau européen en ce qui concerne la formulation de plans d'urgence, et ce afin de garantir, dans une certaine mesure, une réaction uniforme à ces situations dans toute l'Union.

Le plan national d'urgence doit prendre notamment en compte la question de la rapidité et de l'efficacité des secours basés à l'aéroport pour le cas où un accident se produirait à l'aéroport. C'est d'une grande importance et peut permettre de sauver des passagers.

Le cas échéant, l'identification des personnes décédées au moyen de méthodes scientifiques éprouvées est le meilleur service que l'on puisse rendre aux victimes et à leurs proches. Cette identification doit intervenir dans les plus brefs délais sans compromettre la rigueur ou l'exactitude du processus.

Amendement 81

Proposition de règlement

Article 23 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. Les États membres veillent à ce que toutes les compagnies aériennes enregistrées sur leur territoire disposent d'un plan d'aide aux victimes et à leurs familles. Ces plans doivent notamment prendre en compte le soutien psychologique des victimes et de leurs familles et permettre à la compagnie de faire face à un accident de grande ampleur. Les États membres audient les plans d'aide des compagnies aériennes

enregistrées sur leur territoire. Les compagnies aériennes de pays tiers desservant l'Union doivent également disposer d'un plan répondant aux besoins des victimes et de leurs familles et transmettre ce plan aux autorités compétentes des États membres qu'elles desservent.

Justification

Quand un accident se produit, la compagnie est le premier interlocuteur vers qui se tournent les proches des passagers. Les États membres doivent donc vérifier que les compagnies aériennes enregistrées sur leur territoire disposent elles aussi d'un plan de crise adapté. Les compagnies des pays tiers doivent elles aussi disposer d'un tel plan.

Amendement 82

**Proposition de règlement
Article 23 – paragraphe 1 ter (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 ter. L'État responsable de la mise en œuvre du plan d'urgence visé au paragraphe 1 est l'État membre sur le territoire duquel l'accident se produit.

Amendement 83

**Proposition de règlement
Article 23 – paragraphe 1 quater (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 quater. Quand un accident se produit, l'État membre qui est chargé de l'enquête, ou qui est l'État d'enregistrement de la compagnie aérienne dont l'aéronef est accidenté, ou qui comporte un nombre important de ressortissants à bord de l'aéronef accidenté, prévoit la désignation d'une personne de référence qui sera le point de contact et d'information des victimes et de leurs familles. Cette personne peut faire partie de l'autorité

nationale responsable des enquêtes de sécurité.

Justification

Ce référent doit être le point de contact privilégié des proches des victimes et de leurs familles. Il peut coordonner les informations émanant des différents organes impliqués, les transmettre aux proches des passagers mais aussi les informer sur les différentes procédures qui vont suivre.

Amendement 84

Proposition de règlement

Article 23 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. Les compagnies aériennes qui desservent l'Union doivent appliquer les dispositions de la convention de Montréal pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, même dans le cas où leur État d'enregistrement n'a pas ratifié ladite convention.

Justification

Les voyageurs européens doivent être protégés par la convention de Montréal quelle que soit la compagnie qu'ils empruntent.

Amendement 85

Proposition de règlement

Article 23 bis (nouveau) – titre

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 23 bis

Accès aux documents et protection des données à caractère personnel

Justification

Une attention particulière doit être accordée à la question de la protection des données à caractère personnel.

Amendement 86

Proposition de règlement Article 23 bis (nouveau) – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. Les dispositions du présent règlement s'appliquent sans préjudice du règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil¹.

¹ JO L 145 du 31.5.2001, p. 43.

Amendement 87

Proposition de règlement Article 23 bis (nouveau) – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. Les dispositions du présent règlement s'appliquent dans le respect de la directive 95/46/CE et du règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil¹.

¹ JO L 8 du 12.1.2001, p. 1.

Justification

Une attention particulière doit être accordée à la question de la protection des données à caractère personnel.

Amendement 88

Proposition de règlement Article 24 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

***Article 24 bis
Adaptation au progrès technique***

1. Afin de tenir compte des progrès techniques, la Commission peut adopter, par voie d'actes délégués en conformité avec l'article 24 ter et dans le respect des conditions fixées aux articles 24 quater et 24 quinquies, des adaptations des définitions de l'article 2 ainsi que des dispositions de l'annexe du présent règlement, en tenant compte notamment des modifications apportées à l'annexe 13 de la convention relative à l'aviation civile internationale.

2. Lorsqu'elle adopte ces actes délégués, la Commission statue conformément aux dispositions du présent règlement.

Justification

Cette modification fait suite à la mise en place de la procédure des "actes délégués" dans le cadre du traité de Lisbonne (article 290 du traité FUE). Il s'agit ici de la formulation type utilisée par le Parlement pour les actes délégués dans d'autres législations.

Amendement 89

Proposition de règlement Article 24 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 24 ter Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visés à l'article 24 bis est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement. La délégation de pouvoir est automatiquement renouvelée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil la révoque conformément à l'article 24 quater.

2. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.

3. Le pouvoir d'adopter des actes délégués

conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées par les articles 24 quater et 24 quinquies.

Justification

Cette modification fait suite à la mise en place de la procédure des "actes délégués" dans le cadre du traité de Lisbonne (article 290 du traité FUE). Il s'agit ici de la formulation type utilisée par le Parlement pour les actes délégués dans d'autres législations.

Amendement 90

**Proposition de règlement
Article 24 quater (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

**Article 24 quater
Révocation de la délégation**

- 1. La délégation de pouvoir visée à l'article 24 bis peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou par le Conseil.**
- 2. L'institution qui a entamé une procédure interne afin de décider si elle entend révoquer la délégation de pouvoir s'efforce d'informer l'autre institution et la Commission, dans un délai raisonnable avant de prendre une décision finale, en indiquant les pouvoirs délégués qui pourraient faire l'objet d'une révocation ainsi que les motifs éventuels de celle-ci.**
- 3. La décision de révocation met un terme à la délégation des pouvoirs spécifiés dans ladite décision. Elle prend effet immédiatement ou à une date ultérieure qu'elle précise. Elle n'affecte pas la validité des actes délégués déjà en vigueur. Elle est publiée au Journal officiel de l'Union européenne.**

Justification

Cette modification fait suite à la mise en place de la procédure des "actes délégués" dans le cadre du traité de Lisbonne (article 290 du traité FUE). Il s'agit ici de la formulation type utilisée par le Parlement pour les actes délégués dans d'autres législations.

Amendement 91

Proposition de règlement Article 24 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 24 quinquies Objections aux actes délégués

1. Le Parlement européen ou le Conseil peut formuler des objections à l'égard de l'acte délégué dans un délai de deux mois à compter de la date de notification. Sur l'initiative du Parlement européen ou du Conseil, ce délai est prolongé de deux mois.

2. Si, à l'expiration de ce délai, ni le Parlement européen ni le Conseil n'ont formulé d'objections à l'égard de l'acte délégué, celui-ci est publié au Journal officiel de l'Union européenne et entre en vigueur à la date qu'il indique. L'acte délégué peut être publié au Journal officiel de l'Union européenne et entrer en vigueur avant l'expiration du délai précité, si le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas soulever d'objections.

3. Si le Parlement européen ou le Conseil formule des objections à l'égard d'un acte délégué, celui-ci n'entre pas en vigueur. L'institution qui formule des objections à l'égard de l'acte délégué en expose les motifs.

Justification

Cette modification fait suite à la mise en place de la procédure des "actes délégués" dans le cadre du traité de Lisbonne (article 290 du traité FUE). Il s'agit ici de la formulation type utilisée par le Parlement pour les actes délégués dans d'autres législations.

Amendement 92

Proposition de règlement Article 25 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

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:

Amendement

Les États membres fixent les règles relatives aux sanctions applicables en cas de violation du présent règlement. ***Sans préjudice du droit de ne pas contribuer à sa propre incrimination***, les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives et doivent notamment permettre de punir toute personne qui, en violation du présent règlement:

Justification

L'article 6 de la convention européenne des droits de l'homme consacre le droit à un procès équitable. La Cour européenne des droits de l'homme a reconnu, dans son arrêt Saunders contre Royaume-Uni (affaire 43/1994/490/572), que des informations obtenues par coercition ne peuvent être utilisées à l'encontre d'une personne dans une procédure pénale (droit de ne pas contribuer à sa propre incrimination). Le refus de donner des informations est punissable au titre de cet article 25 proposé; par conséquent, aucune information donnée pour l'enquête sur un accident ne peut être utilisée contre la personne l'ayant fournie.

Amendement 93

Proposition de règlement Article 26 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 26 bis

Modification du règlement

Le présent règlement fait l'objet d'un examen au plus tard 4 ans après son entrée en vigueur. À cet effet, et en s'appuyant entre autres sur une large consultation menée avec les parties prenantes et le réseau, la Commission évalue la mise en œuvre du présent règlement et présente par écrit un rapport d'examen, au plus tard cinq ans après son

entrée en vigueur, comprenant des propositions de modifications législatives le cas échéant. Si le présent règlement venait à être modifié, le réseau visé à l'article 7 est chargé de fournir préalablement un avis. L'avis du réseau est transmis à la Commission, au Conseil, au Parlement européen, aux États membres et à l'AESA.

EXPOSE DES MOTIFS

1. Contexte

Le trafic aérien est en augmentation constante depuis plusieurs années.

En dépit des améliorations importantes en matière de sécurité, cette croissance accroît le risque d'accidents d'avion.

Dans ce contexte, il est essentiel que les accidents fassent l'objet d'enquêtes indépendantes déterminant les failles en termes de sécurité et permettant de prendre des mesures correctrices.

La législation européenne qui régit actuellement les enquêtes sur les accidents est une directive de 1994¹.

Depuis ce texte, le marché de l'aviation a beaucoup évolué et s'est complexifié.

L'apparition de nouveaux acteurs, tels que l'Agence européenne de sécurité aérienne (AESA), chargée de la certification des aéronefs dans l'UE, et les divergences constatées dans les capacités d'investigation des États membres, ont rendu nécessaire la présentation d'une nouvelle législation².

2. Le réseau des autorités responsables des enquêtes de sécurité

La création d'un réseau des bureaux nationaux d'enquêtes devrait permettre de réduire les disparités existantes concernant les capacités d'enquêtes dans l'UE.

Il pourrait aussi renforcer la qualité des investigations et donner un cadre légal à la coopération entre les autorités nationales chargées des enquêtes de sécurité.

Ceci devrait ainsi contribuer à améliorer la sécurité aérienne.

Si les circonstances ne sont pas, pour l'instant, favorables à la création d'un bureau européen des enquêtes de sécurité, votre rapporteur souhaiterait cependant aller plus loin que ne le propose la Commission: il faudrait définir les missions du réseau³ ce qui apporterait une vraie valeur ajoutée sur le plan de la sécurité.

Ces missions pourraient être notamment:

¹ 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).

² Il convient également de tenir compte des évolutions de l'annexe 13 ("Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation") de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale (7300/9) qui régit, au niveau international, les règles applicables en matière d'enquêtes sur les accidents et incidents d'avions.

³ Ces missions pourraient être définies sur le modèle de ce qui est proposé dans l'analyse d'impact de la Commission (SEC(2009)1477 p.43) ainsi que de ce qui existe en transport maritime avec le cadre de coopération permanente (article 10 de la directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la directive 1999/35/CE du Conseil et la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 131 du 28.5.2009, p. 114).

- donner un cadre et faciliter le partage du matériel entre les bureaux d'enquêtes ainsi que la mise à disposition d'enquêteurs¹;
- développer le partage des informations utiles à l'amélioration de la sécurité;
- mettre en place des actions de formation pour les enquêteurs;
- créer un répertoire de bonnes pratiques et développer une méthodologie européenne d'enquête sur les accidents;
- organiser des audits des autorités responsables des enquêtes de sécurité.

Il convient également de réfléchir au cadre approprié pour pouvoir mettre en œuvre, au niveau européen, les propositions que ferait le réseau pour améliorer la sécurité aérienne ou les mécanismes d'enquêtes.

3. L'Agence européenne de sécurité aérienne (AESA)

L'AESA² est responsable, au nom des États membres, de la certification des aéronefs dans la Communauté. C'est un acteur majeur de la sécurité aérienne.

La directive 94/56/CE ne pouvait prendre en compte l'AESA, étant antérieure à sa création. Or cette situation entraîne des risques inacceptables en termes de sécurité³.

Il est donc justifié que le nouveau règlement prévoit un cadre juridique clair pour la participation de l'Agence aux enquêtes de sécurité.

Votre rapporteur souhaite aborder trois points spécifiques:

a) L'indépendance de l'enquête de sécurité

Le règlement ne devrait, en aucun cas, donner la possibilité à l'AESA d'influencer l'enquête de sécurité ou de mener une investigation parallèlement à cette enquête.

En effet, étant responsable de la certification des aéronefs, l'Agence ne peut être à la fois juge et partie. Le texte ne doit permettre aucune ambiguïté.

b) La dénomination

Le transport aérien étant souvent international, une enquête de sécurité peut impliquer des États non européens. Dans ce cas, et dans un souci de sécurité juridique, il est important que le terme utilisé pour définir le rôle de l'AESA dans l'enquête soit expressément défini dans l'annexe 13 de l'OACI qui régit les enquêtes au niveau international.

¹ Un exemple de mesure facilitant l'échange serait la création d'un répertoire des installations et équipements disponibles dans chaque autorité nationale d'enquêtes et, si nécessaire, des enquêteurs spécialisés pour des accidents intervenant dans des conditions particulières (mer, montagne...).

² Créée par le Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE (JO L 79 du 19.3.2008, p. 1).

³ Comme l'a confirmé un audit de l'AESA par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Ce n'est pas le cas du terme "expert" employé dans la proposition de règlement¹, ce qui pourrait entraîner des incertitudes. Il est alors préférable d'utiliser une dénomination sûre, qui garantirait que la participation de l'Agence aux enquêtes ne puisse pas être remise en cause. C'est le terme de "conseiller"² qui est généralement employé pour l'autorité de certification³.

Votre rapporteur propose donc que l'AESA soit définie dans ce règlement comme "conseiller" au regard de sa participation aux enquêtes de sécurité et qu'elle dispose des droits dévolus aux conseillers dans l'annexe 13.

c) L'accès de l'AESA aux informations de sécurité

Dans un but de sécurité aérienne l'Agence doit avoir accès, tout au long de l'enquête, aux informations pertinentes et aux recommandations de sécurité lui permettant de formuler rapidement des consignes de navigabilité⁴. Or la transmission d'informations se fait moins systématiquement vers l'AESA que vers les autorités nationales de l'aviation civile.

Il faudrait donc encadrer ce flux d'informations et encourager les autorités chargées des enquêtes à collaborer davantage avec l'Agence.

4. La coordination entre les enquêtes

Il est fréquent qu'à côté de l'enquête de sécurité, s'ouvre une ou plusieurs procédures judiciaires⁵.

a) L'indépendance

Il convient de s'assurer que les enquêteurs chargés de l'enquête de sécurité puissent travailler sans avoir à demander au juge l'autorisation d'accéder aux preuves ou de pouvoir les examiner. Bien évidemment, face à un acte illicite, les circonstances sont différentes et la priorité doit être donnée à l'enquête judiciaire⁶.

b) Accès aux informations sensibles

Il est essentiel que les personnes impliquées dans l'accident⁷ coopèrent à l'enquête de sécurité

¹ À l'article 9, paragraphe 1, de la proposition de règlement (COM(2009)611). Le terme "expert" est présent à deux reprises dans l'annexe 13 de l'OACI, mais il n'est pas défini.

² Chapitre 1 de l'annexe 13 de la Convention de Chicago.

³ C'est notamment le cas aux États-Unis où la Federal Aviation Administration (FAA) est "conseiller" ("advisor") du National Transportation Safety Board (NTSB), au regard de l'annexe 13 de l'OACI, dans les enquêtes de sécurité sur un accident d'avion.

⁴ Article 20 du règlement (CE) n° 216/2008.

⁵ Si ces enquêtes sont indépendantes entre elles, il apparaît que si l'enquête technique ne vise qu'à la sécurité et non à déterminer les responsabilités, les faits qu'établit l'autorité chargée de l'enquête technique et ses conclusions ont une forte incidence sur l'enquête judiciaire

⁶ Article 13, paragraphe 2, de la proposition de règlement.

⁷ Personnel survivant, contrôleurs de trafic aérien, exploitants de l'aéronef etc.

pour que les causes de l'accident soient établies. Si ces personnes refusent de répondre aux enquêtes de sécurité par peur de voir leur témoignage transmis à la justice sans leur consentement, cela crée un risque pour la sécurité aérienne.

D'un autre côté, il faut permettre à la justice de faire son travail et aux familles de voir les responsabilités déterminées devant un tribunal. Pour cela, les autorités judiciaires doivent avoir accès aux informations pertinentes.

La Commission propose de protéger un certain nombre d'informations mais que la justice puisse y avoir accès, si c'est justifié "*par un intérêt public supérieur*"¹.

Or la notion "d'intérêt public supérieur" est assez vague et peut différer selon les États membres. En outre, lorsque l'accident a entraîné la mort d'une personne, il est souvent admis qu'on est face à un intérêt public supérieur. Les informations sensibles ne sont donc plus protégées.

Votre rapporteur propose que tout ce qui se rapporte à l'établissement des faits et à l'analyse des preuves soit transmis à la justice tandis que les autres données restent confidentielles.

5. Les droits des victimes et de leurs proches

a) La liste des passagers

La Commission propose que la compagnie ait l'obligation de pouvoir produire la liste dans l'heure qui suit l'annonce d'un accident.

Votre rapporteur soutient cette idée mais souhaite qu'elle ne s'applique pas uniquement aux compagnies communautaires et à celles qui partent de l'UE mais aussi à toutes les compagnies qui viennent en Europe. Il n'y a pas de raison de créer une discrimination entre les passagers qui voyagent vers l'Union en fonction de la compagnie qu'ils utilisent.

b) L'information sur la disparition du passager

Quand un accident se produit, la compagnie aérienne reçoit des milliers d'appels² et il est souvent long d'identifier la personne adéquate à informer de la disparition. Cette période d'incertitude se révèle très douloureuse pour les proches des victimes.

Votre rapporteur souhaite introduire une obligation pour les compagnies aériennes³ de proposer aux passagers d'indiquer, lors de la réservation, une personne de contact en cas d'accident⁴.

¹ Article 15, paragraphe 2, de la proposition de règlement.

² Plus de 20 000 appels sur une seule journée pour Air France suite à la disparition du vol AF 447 entre Rio et Paris le 31 mai dernier.

³ Comme c'est déjà le cas aux États-Unis.

⁴ Ces informations seraient distinctes de celles concernant la demande de coordonnées en cas de changement d'horaire ou d'annulation du vol.

c) L'assistance aux proches

La Commission propose que "*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*"¹.

Or quand un accident se produit, la compagnie est le premier interlocuteur vers qui se tournent les proches des passagers. Votre rapporteur estime donc qu'il faudrait ajouter une obligation pour les États membres de vérifier que les compagnies aériennes enregistrées sur leur territoire disposent elles aussi d'un plan de crise².

En outre, l'État en charge de l'enquête de sécurité devrait désigner un référent qui serait le point de contact privilégié des proches des victimes. Ce dernier pourrait coordonner les informations émanant des différents organes impliqués, les transmettre aux proches des passagers mais aussi les informer sur les différentes procédures qui vont suivre³.

Cela serait un soutien important pour les proches des victimes lesquels sont souvent perdus face à une multitude d'acteurs et de procédures alors qu'ils ont déjà à supporter la douleur de la disparition d'un proche.

D'autre part, il conviendrait de prévoir des dispositions permettant aux familles de bénéficier d'une information privilégiée sur le déroulement de l'enquête de sécurité, notamment de recevoir les rapports intermédiaires et le rapport final d'enquête avant que ceux-ci ne soient rendus public.

d) La convention de Montréal⁴

Votre rapporteur estime que les voyageurs européens devraient être protégés par ces règles quelle que soit la compagnie et qu'il faut préciser dans le règlement l'obligation, pour toutes les compagnies qui souhaitent desservir l'Union, de respecter les dispositions de la convention de Montréal.

6. Les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile

La Commission a décidé de ne pas réviser la directive 2003/42/CE⁵ car elle estime prématuré de modifier cette législation. La proposition de règlement y fait cependant référence¹.

¹ Article 23 de la proposition de règlement.

² Ces plans de crise pourraient s'inspirer de la circulaire 285/AN/166 de l'OACI et devraient être audités.

³ Enquête de sécurité, éventuellement enquête judiciaire, versement d'indemnités, identification des corps etc.

⁴ La convention de Montréal pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, entrée en vigueur le 28 juin 2004, régit notamment la responsabilité civile des transporteurs aériens en cas de dommages aux victimes d'accident aérien et à leurs familles. Actuellement, 93 États sont parties à cette convention.

⁵ 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).

Or le système des comptes rendus d'événements ne fonctionne pas de façon optimale.

En effet, seule une partie des États membres alimente le répertoire central ECCAIRS² qui doit regrouper tous les événements survenant dans l'Union. De plus, personne n'est chargé d'analyser les données contenues sur ECCAIRS au niveau européen.

Or l'analyse de ces données serait très bénéfique pour la sécurité aérienne³.

Votre rapporteur souhaiterait développer les dispositions prévues par la présente proposition de règlement notamment pour demander à l'AESA, en coopération avec les États, d'analyser et de classer les informations contenues dans ECCAIRS.

¹Article 15, paragraphe 3, de la proposition de règlement.

² Créé par le règlement(CE) n° 1321/2007 de la Commission du 12 novembre 2007 fixant les modalités d'application pour l'enregistrement, dans un répertoire central, d'informations relatives aux événements de l'aviation civile échangées conformément à la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 294 du 13.11.2007, p. 3).

³ Elle permettrait de dégager des tendances de répétition d'incidents et de diminuer le risque d'accident en permettant de prendre des recommandations de sécurité corrigeant les déficiences constatées.

PROCÉDURE

Titre	Enquêtes et prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile		
Références	COM(2009)0611 – C7-0259/2009 – 2009/0170(COD)		
Date de la présentation au PE	29.10.2009		
Commission compétente au fond Date de l'annonce en séance	TRAN 12.11.2009		
Rapporteur(s) Date de la nomination	Christine De Veyrac 9.11.2009		
Examen en commission	1.3.2010	28.4.2010	31.5.2010
Date de l'adoption	1.6.2010		
Résultat du vote final	+: 39	–: 0	0: 1
Membres présents au moment du vote final	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Ryszard Czarnecki, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Juozas Imbrasas, Ville Itälä, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Vilja Savisaar, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Țicău, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Roberts Zile		
Suppléants présents au moment du vote final	Jean-Paul Basset, Spyros Danellis, Markus Ferber, Jelko Kacin, Gilles Pargneaux, Alfreds Rubiks, Salvatore Tatarella, Sabine Wils		
Date du dépôt	10.6.2010		