

COM (2012) 776 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2012-2013

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 7 janvier 2013

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 7 janvier 2013

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

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



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 21 décembre 2012 (03.01)
(OR. en)**

18118/12

**Dossier interinstitutionnel:
2012/0361 (COD)**

**AVIATION 203
CODEC 3132**

PROPOSITION

Origine:	Commission européenne
En date du:	19 décembre 2012
N° doc. Cion:	COM(2012) 776 final
Objet:	Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n° 996/2010 et abrogeant la directive n° 2003/42/CE, le règlement (CE) n° 1321/2007 de la Commission et le règlement (CE) n° 1330/2007 de la Commission

Les délégations trouveront ci-joint la proposition de la Commission transmise par lettre de Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur, à Monsieur Uwe CORSEPIUS, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne.

p.j.: COM(2012) 776 final



Bruxelles, le 18.12.2012
COM(2012) 776 final

2012/0361 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

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

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

{SWD(2012) 441 final}

{SWD(2012) 442 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

1.1. Contexte général de la proposition

Dans l'Union européenne, le taux annuel moyen des accidents mortels sur les services réguliers de transport de passagers est resté plus ou moins stable au cours des dernières années. Selon les prévisions de croissance du trafic aérien pour les prochaines décennies, le nombre des vols devrait presque doubler d'ici à 2030. Dès lors, compte tenu de la stabilité du taux des accidents mortels, la croissance constante du volume de trafic risque de se traduire par une augmentation parallèle du nombre des accidents.

Le système actuel de sécurité aérienne est avant tout un système réactif qui s'appuie sur des avancées technologiques, sur une bonne législation étayée par une surveillance réglementaire efficace et sur des enquêtes approfondies sur les accidents donnant lieu à des recommandations pour l'amélioration de la sécurité. Cependant, bien que l'aptitude à tirer les enseignements d'un accident soit essentielle, les systèmes purement réactifs sont arrivés aux limites de leur capacité à améliorer la sécurité. Dans ce contexte, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a encouragé la transition vers une approche de la sécurité plus proactive et fondée sur des données probantes. L'efficacité d'une telle méthode proactive dépend fortement de la capacité à analyser systématiquement toutes les données de sécurité disponibles, en ce compris les informations relatives aux événements de l'aviation civile. En effet, il est essentiel de disposer de données pour pouvoir cerner les risques pour la sécurité car, sans information fiable, toute tentative en ce sens ne serait que de la spéculation.

Au niveau de l'Union, la transition vers un système de gestion de la sécurité aérienne plus proactif et fondé sur des données probantes a déjà débuté avec l'adoption de la directive 2003/42/CE¹, qui impose à chaque État membre de mettre en place un système obligatoire de comptes rendus d'événements. En vertu de cette législation, les États membres sont tenus de recueillir, stocker, protéger et diffuser entre eux les informations relatives à certains incidents de l'aviation civile, et les professionnels de l'aviation doivent notifier les événements survenus au cours de leur activité quotidienne. Cette législation a été complétée en 2007 par deux règlements d'exécution²: le premier établissait un répertoire central européen (RCE) regroupant tous les événements de l'aviation civile collectés par les États membres et le second fixait les règles concernant la diffusion des informations présentes dans le répertoire.

¹ 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.

² 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); règlement (CE) n° 1330/2007 de la Commission du 24 septembre 2007 fixant les modalités d'application pour la diffusion, auprès des parties intéressées, des événements de l'aviation civile visés à l'article 7, paragraphe 2, de la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 295 du 14.11.2007, p. 7).

Près de 600 000 événements sont actuellement consignés dans le RCE et ce chiffre augmente chaque jour.

1.2. Justification de la proposition

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

Un certain nombre de raisons liées à la législation européenne actuelle peuvent expliquer cette situation.

En premier lieu, il apparaît que, bien qu'il soit crucial de disposer de données pour cerner les risques, tous les événements de sécurité ne sont pas connus. Cette situation est en partie due au fait que, d'un État membre à l'autre, le champ d'application des événements à notifier diffère. Elle vient aussi du fait que les individus craignent de signaler des événements (c'est la question de la «culture juste»). En effet, pour que l'objectif d'une notification de la totalité des événements puisse être atteint, les individus doivent avoir entièrement confiance dans le système car ils sont notamment tenus de notifier des erreurs qu'ils ont pu commettre eux-mêmes ou auxquelles ils ont contribué. Or, il existe des disparités entre les États membres en ce qui concerne la protection de ces personnes, qui craignent d'être sanctionnées par leur hiérarchie ou de faire l'objet de poursuites judiciaires. De surcroît, l'absence d'obligation, au niveau de l'UE, d'établir des systèmes de comptes rendus volontaires en complément des systèmes obligatoires, d'une part, et le manque de clarté des obligations relatives aux comptes rendus d'événements et au flux d'informations, d'autre part, contribuent également à rendre la collecte des événements insuffisante.

En deuxième lieu, comme l'intégration des données sur les événements n'est pas harmonisée ni structurée, l'information est de mauvaise qualité et les données sont incomplètes. Cette situation nuit à la cohérence et à l'utilité des informations et limite leur utilisation à des fins de sécurité.

En troisième lieu, des obstacles juridiques et organisationnels ne permettent pas un accès satisfaisant aux informations consignées dans le répertoire central européen. En effet, la législation européenne impose l'anonymisation de certaines informations. Bien que l'objectif de ces dispositions soit de protéger les informations sensibles relatives à la sécurité, leur conséquence pratique est que des informations importantes au regard de la sécurité, telles que la description concrète de l'événement, ne sont pas portées à la connaissance des autorités.

Enfin, la législation actuelle ne contient pas d'indication de la manière dont les États membres doivent utiliser les données collectées. Toutefois, depuis l'adoption de la directive, des règles régissant l'analyse et le suivi des informations recueillies au moyen de systèmes de comptes rendus d'événements ont été convenues au niveau international mais n'ont pas encore été transposées dans la législation de l'Union

européenne. Cela a entraîné des approches assez diverses voire divergentes entre les États membres.

1.3. Objectifs de la proposition

Le principal objectif de l'initiative est de contribuer à la réduction du nombre des accidents d'avion et des victimes d'accidents par l'amélioration des systèmes existants, tant au niveau national qu'eupéen, en exploitant les événements de l'aviation civile pour remédier aux défaillances en matière de sécurité et prévenir leur répétition.

Les objectifs spécifiques sont les suivants:

- (1) veiller à ce que tous les événements qui menacent ou menaceraient la sécurité aérienne soient collectés et fournissent une image claire et complète des risques pour la sécurité dans l'Union européenne et ses États membres;
- (2) veiller à ce que les données provenant des comptes rendus d'événements et stockées dans les bases de données nationales et dans le RCE soient complètes et de bonne qualité;
- (3) veiller à ce que toutes les informations relatives à la sécurité stockées dans le RCE soient mises de façon adéquate à la disposition des autorités appropriées et qu'elles soient exclusivement utilisées aux fins de l'amélioration de la sécurité;
- (4) veiller à ce que les événements notifiés soient effectivement analysés, que les risques pour la sécurité soient cernés et le cas échéant traités, et que l'efficacité, en termes de sécurité, des mesures prises fasse l'objet d'un suivi.

1.4. Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition

Il est proposé d'adopter un règlement concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile. Le nouveau règlement est destiné à remplacer et abroger la directive n° 2003/42/CE et ses modalités d'exécution, à savoir le règlement (CE) n° 1321/2007 de la Commission et le règlement (CE) n° 1330/2007 de la Commission, et à modifier le règlement (UE) n° 996/2010³. Aucune autre disposition ne traite directement de l'encadrement général des comptes rendus d'événements dans l'Union européenne.

1.5. Cohérence avec les politiques et les objectifs de l'Union

La présente initiative est l'une des actions requises pour la réalisation de l'espace européen unique des transports que la Commission a décrit dans son livre blanc intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources»⁴. Elle figure également

³ Règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE); JO L 295 du 12.11.2010, p. 35.

⁴ COM (2011) 144 final.

parmi les actions énumérées dans la communication de la Commission «établissant un système de gestion de la sécurité aérienne pour l'Europe»⁵.

2. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DE L'ANALYSE D'IMPACT

2.1. Consultation des parties prenantes et utilisation des compétences

Au cours de la phase préparatoire, des consultations approfondies ont eu lieu dans le respect des principes généraux et des normes minimales régissant la consultation des parties intéressées par la Commission.

La Commission a consulté l'ensemble des 27 États membres, par le biais d'un questionnaire envoyé le 7 avril 2011. La Commission a reçu les réponses de tous les États membres, sauf un. Elle s'est également rendue dans certains États membres.

La Commission a consulté les parties intéressées et le public par le biais d'une consultation publique ouverte du 24 juin 2011 au 15 septembre 2011 sur le site internet «Votre point de vue sur l'Europe». Au total, 61 réponses ont été reçues⁶.

En application de la décision 98/500/CE de la Commission⁷, le comité de dialogue social de l'aviation civile a été invité à émettre, le cas échéant, un avis formel sur le réexamen. En outre, l'avis du réseau européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile (ENCASIA) a également été sollicité conformément à l'article 7, paragraphe 3, du règlement (UE) n ° 996/2010.

Toutes les parties prenantes et les autorités intéressées ont été invitées à un atelier organisé par la Commission, le 19 avril 2012, et centré sur la question de la «*culture juste*»⁸.

La Commission a également recueilli l'avis du contrôleur européen de la protection des données. Enfin, une étude sur la création d'un système commun de classification des risques pour les événements de l'aviation civile a été réalisée.

Toutes ces contributions ont été utilisées par la Commission aux fins de la rédaction de l'analyse d'impact et de la proposition.

2.2. Analyse d'impact

L'analyse d'impact donne une vue d'ensemble des différentes solutions envisagées. Outre la possibilité de ne pas modifier la situation actuelle, trois paquets de mesures ont été envisagés pour déterminer de quelle manière la directive 2003/42/CE pourrait être révisée.

⁵ COM (2011) 670 final.

⁶ Un résumé de la consultation est disponible à la page suivante: http://ec.europa.eu/transport/air/consultations/2011_11_09_occurrence_en.htm.

⁷ Décision de la Commission du 20 mai 1998 concernant l'institution de comités de dialogue sectoriel destinés à favoriser le dialogue entre les partenaires sociaux au niveau européen; JO L 225 du 12.8.1998, p. 27.

⁸ Le résumé et les conclusions de la réunion sont disponibles à la page suivante: http://ec.europa.eu/transport/modes/air/events/2012-04-19-seminar-aviation-safety_en.htm

Le paquet de mesures n° 1 vise à améliorer le système actuel en mettant en place les fondements d'un système complet de comptes rendus d'événements et sa contribution à l'amélioration de la sécurité aérienne. Le résultat sera obtenu par une modification de la législation se limitant au strict nécessaire et par l'adoption de recommandations et d'orientations à chaque fois que cela est possible. Les mesures prévues sont celles qui ont la plus faible intensité parmi les mesures répertoriées.

Le paquet de mesures n° 2 représente un programme d'actions plus ambitieux qui implique une révision substantielle de la législation de l'UE concernant les comptes rendus d'événements. Le but est d'améliorer le système actuel en établissant les exigences législatives nécessaires pour garantir un système de comptes rendus d'événements efficace à tous les niveaux et contribuer à la réduction des accidents d'avion, par l'introduction de procédures d'analyse des données recueillies, l'adoption de mesures appropriées et le contrôle de l'efficacité du système en termes d'amélioration de la sécurité.

Le paquet de mesures n° 3 a pour but d'améliorer le système actuel, en transférant à l'UE les compétences des États membres en ce qui concerne les comptes rendus d'événements, et d'introduire, comme dans le paquet de mesures n° 2, des exigences concernant l'analyse des événements, associées à l'adoption des mesures de sécurité nécessaires et à l'amélioration de la surveillance. Dans le cadre de ce paquet, la responsabilité de la création et de la gestion des systèmes de comptes rendus d'événements serait transférée à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA).

Compte tenu de l'évaluation des différents paquets de mesures sur la base des critères d'efficacité, d'efficacité et de cohérence, il est recommandé de mettre en œuvre le paquet de mesures n° 2 car ses bénéfices seraient considérablement plus importants que les coûts engendrés. C'est la seule option qui satisfait pleinement aux objectifs définis, comme cela a été démontré dans l'analyse d'impact. Ce paquet de mesures constitue donc la base de la présente proposition.

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

3.1. Résumé de la proposition de règlement

3.1.1. Amélioration de la collecte des événements

La proposition établit le cadre adéquat pour garantir que tous les événements qui menacent ou menaceraient la sécurité aérienne sont notifiés.

Tout d'abord, la proposition maintient l'obligation de mettre en place des systèmes de comptes rendus d'événements obligatoires et énumère les personnes tenues de les notifier ainsi que la liste des événements qui doivent être notifiés dans le cadre de ces systèmes. Outre les systèmes obligatoires, la proposition impose l'établissement de systèmes volontaires, dont le but est de collecter les événements qui n'ont pas été notifiés dans le cadre des systèmes obligatoires.

La proposition comporte également des dispositions qui fournissent des garanties suffisantes pour encourager les professionnels de l'aviation à communiquer des

informations relatives à la sécurité sans craindre de sanctions, sauf dans des cas de négligence grave.

3.1.2. *Clarification du flux d'informations*

La directive en vigueur impose aux individus de notifier les événements directement aux autorités des États membres, alors qu'en réalité les autorités nationales reçoivent la plupart des comptes rendus d'événements d'organisations qui, elles, les recueillent auprès d'individus dans le cadre de leurs procédures de gestion de la sécurité. La proposition tient compte de cette évolution et soumet les organisations à de nouvelles exigences. Les organisations et les États membres sont tenus de mettre en place des systèmes de comptes rendus d'événements qui permettront de cerner les risques pour la sécurité. Les événements collectés par les organisations doivent être transmis aux autorités compétentes des États membres ou à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), le cas échéant. Tous les événements collectés par les États membres, les organisations et l'AESA seront agrégés au sein du répertoire central européen.

3.1.3. *Meilleure qualité et exhaustivité des données*

La proposition contient un certain nombre de dispositions visant à améliorer la qualité et l'exhaustivité des comptes rendus d'événements et à permettre ainsi un meilleur recensement des principaux secteurs à risque et des mesures qui doivent être prises.

Les comptes rendus d'événements devront contenir des informations minimales et des champs obligatoires, tels que la date, la catégorie ou la description de l'événement, seront introduits. La proposition prévoit également l'obligation de classer les événements en fonction du risque qu'ils présentent, selon un mécanisme européen commun de classification des risques. En outre, des procédures de contrôle de la qualité des données devraient être mises en place, notamment pour garantir la cohérence entre les comptes rendus d'événements et les informations initialement transmises par le notifiant. Enfin, la Commission aidera les États membres à atteindre des niveaux plus élevés de qualité et d'exhaustivité des données en encourageant l'élaboration de documents d'orientation et l'organisation d'ateliers. Il s'agira de garantir une intégration cohérente et uniforme des données dans les bases de données.

3.1.4. *Meilleur échange d'informations*

La proposition répond à la nécessité d'améliorer les échanges d'informations en renforçant les règles existantes.

Dans cette perspective, l'accès des États membres et de l'AESA au répertoire central européen, qui contiendra tous les événements collectés par les États membres ainsi que par l'AESA, est étendu à l'ensemble des données et des informations consignées dans la base de données. Ces nouvelles dispositions permettront notamment aux États membres d'avoir accès aux données de sécurité concernant des événements qui sont survenus dans leur espace aérien mais qui ont été notifiés et évalués par l'autorité compétente d'un autre État membre.

En outre, lorsqu'au cours de l'évaluation des données recueillies par le biais de systèmes de comptes rendus d'événements une autorité repère des questions de sécurité qu'elle juge intéressantes pour une autre autorité, elle devra transmettre en temps utile les informations correspondantes.

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

3.1.5. *Meilleure protection contre l'utilisation inappropriée des informations relatives à la sécurité*

Le nécessaire corollaire à un accès élargi aux données et informations relatives à la sécurité contenues dans le répertoire central européen est la garantie qu'elles seront utilisées à des fins appropriées.

Dans cette optique, la proposition renforce les règles exigeant que, outre l'obligation de garantir la confidentialité des données recueillies, les informations soient uniquement mises à disposition et utilisées en vue de maintenir ou d'améliorer le niveau de la sécurité aérienne.

Le texte tente également d'atténuer les effets négatifs que l'utilisation de ces données par les autorités judiciaires pourrait avoir sur la sécurité aérienne, en exigeant la conclusion d'accords préalables dont les dispositions devraient ménager un juste équilibre entre les deux aspects de l'intérêt public en jeu (la justice et la sécurité aérienne).

3.1.6. *Meilleure protection des notifiants afin de garantir la disponibilité continue des informations*

La proposition renforce les règles relatives à la protection des notifiants afin que les individus aient confiance dans le système et que les informations utiles sur la sécurité puissent être communiquées.

Dans cette perspective, le texte réaffirme l'obligation d'anonymiser les comptes rendus d'événements et limite à certaines personnes l'accès aux données entièrement identifiables. En outre, il est demandé aux États membres de s'abstenir d'intenter des actions à l'encontre des notifiants, sauf en cas de négligence grave.

La règle selon laquelle les membres du personnel ne doivent subir aucun préjudice de la part de leur employeur, sauf en cas de négligence grave, sur la base des informations communiquées conformément au présent règlement est renforcée. Les organisations sont également invitées à adopter un document décrivant comment la protection des employés est assurée.

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

3.1.7. Introduction d'exigences relatives à l'analyse des informations et adoption de mesures de suivi au niveau national

La proposition accélère la transition vers un système de gestion de la sécurité aérienne plus proactif et fondé sur des données probantes en Europe puisqu'elle impose de nouvelles obligations transposant dans la législation de l'UE les règles relatives à l'analyse et au suivi des événements notifiés qui ont été convenues au niveau international.

Les organisations et les États membres sont invités à analyser les informations recueillies par le biais des systèmes de comptes rendus d'événements en vue de cerner les risques pour la sécurité et à prendre des mesures pour remédier à toute insuffisance en matière de sécurité. L'efficacité de ces mesures en termes d'amélioration de la sécurité doit faire l'objet d'un suivi et des mesures supplémentaires seront prises si nécessaire.

3.1.8. Renforcement de l'analyse au niveau de l'UE

L'article 19 du règlement (UE) n° 996/2010 a déjà posé le principe d'une analyse par l'AESA et les États membres des informations consignées dans le répertoire central européen. Ce principe est renforcé et la collaboration actuelle formalisée au sein d'un réseau d'analystes de la sécurité aérienne présidé par l'AESA.

L'analyse réalisée au niveau de l'UE viendra compléter ce qui est fait à l'échelon national, notamment par le recensement, au niveau européen, des éventuels problèmes de sécurité et des principaux secteurs à risque. Le mécanisme commun de classification des risques européen facilitera cette tâche par un classement harmonisé de tous les événements collectés par les États membres.

Le programme européen de sécurité aérienne et le plan européen de sécurité aérienne bénéficieront l'un et l'autre de l'analyse et des activités menées par le réseau d'analystes de la sécurité aérienne.

3.1.9. Plus grande transparence à l'égard du public

La proposition, tout en respectant la nécessaire confidentialité de certaines informations, rend la sécurité aérienne plus transparente aux yeux du public, en prévoyant la publication de rapports annuels sur la sécurité contenant des informations relatives aux mesures prises en application du présent règlement, des tendances et des données agrégées.

3.2. Base juridique

La proposition est fondée sur l'article 100, paragraphe 2, du TFUE.

3.3. Principe de subsidiarité

Le principe de subsidiarité s'applique dans la mesure où la proposition ne porte pas sur un domaine relevant de la compétence exclusive de l'Union européenne. Les objectifs de la proposition ne peuvent être réalisés de manière suffisante par les seuls États membres. Une action de l'Union européenne est mieux à même de réaliser les objectifs de la proposition.

L'action européenne permettra de mieux réaliser les objectifs de la proposition pour les raisons suivantes: en premier lieu, il convient d'harmoniser les comptes rendus d'événements et les règles relatives à l'utilisation et la protection des informations, ainsi qu'à la protection des notifiants; en second lieu, il est nécessaire, pour des raisons de sécurité, de renforcer le système d'échange d'informations entre les États membres et de veiller à ce que ces informations soient analysées et que des mesures de suivi soient prises dans tous les États membres. En outre, des questions telles que l'accès aux données du RCE et la mise au point de procédures et d'outils d'analyse de ces données ne peuvent être réglées au niveau national puisqu'il s'agit d'une base de données européenne pour laquelle des mesures doivent être prises au niveau de l'UE. Une action au niveau national est absolument nécessaire, mais elle ne sera pas suffisante pour garantir le bon fonctionnement du système dans son ensemble et, partant, contribuer à l'amélioration de la sécurité aérienne. En effet, l'objectif d'une amélioration de la sécurité aérienne ne peut être réalisé de manière suffisante par les États membres car des systèmes de comptes rendus exploités isolément par les États membres sont moins efficaces qu'un réseau coordonné avec échange d'informations permettant de repérer les éventuels problèmes de sécurité et les principaux secteurs à risque au niveau européen.

La proposition est donc conforme au principe de subsidiarité.

3.4. Principe de proportionnalité

La proposition est conforme au principe de proportionnalité. Les contraintes supplémentaires pour l'industrie et les autorités nationales sont limitées à ce qui est nécessaire pour accroître l'efficacité et la qualité globale du système. Bien que la proposition génère des coûts en termes d'application des dispositions relatives à l'analyse et au suivi des événements, ces coûts devraient être compensés par les avantages économiques découlant d'une diminution du nombre d'accidents et de victimes d'accidents.

3.5. Choix de l'instrument juridique

L'instrument juridique devrait être d'application générale. L'instrument proposé est un règlement.

D'autres moyens ne seraient pas appropriés notamment pour les raisons suivantes:

- la proposition fixe des droits et des obligations pour l'Agence européenne de la sécurité aérienne, ce qui ne permet pas l'utilisation d'une directive;
- bon nombre des faiblesses et des problèmes recensés avec le cadre juridique actuellement en vigueur sont liés au fait que sa mise en œuvre diverge d'un État membre à l'autre. La diversité des pratiques découlant de la directive actuelle montre clairement qu'une directive n'est pas l'instrument approprié pour parvenir à une application unanime et cohérente de la législation dans un domaine où cela est rendu nécessaire pour des raisons de sécurité.

Ainsi, l'instrument juridique le plus approprié est le règlement, car les autres solutions ne permettraient pas d'atteindre les objectifs poursuivis.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

Les incidences budgétaires liées à la mise en place d'un système commun de classification des risques européen et à l'extension du budget alloué au développement d'ECCAIRS ainsi qu'à la gestion du répertoire central européen sont déjà couvertes par le cadre financier pluriannuel.

L'incidence budgétaire de la présente proposition est liée aux ressources humaines supplémentaires dont il faudra doter l'Agence européenne de la sécurité aérienne (pour le réseau d'analystes) et au budget additionnel à prévoir pour les missions et les actions de sensibilisation.

Tant les ressources humaines supplémentaires (2 postes pour un coût estimé de 300 000 euros par an) que le budget additionnel (missions et actions de sensibilisation pour un coût estimé de 65 000 euros par an) seront entièrement couverts par un redéploiement des ressources actuelles de l'Agence: l'incidence sur le budget de l'UE sera donc neutre.

5. ÉLÉMENTS OPTIONNELS

5.1. Simplification

La proposition prévoit une simplification de la législation, puisqu'elle remplace une directive et deux règlements de la Commission par un acte législatif unique – un règlement du Parlement européen et du Conseil – et ne nécessitera pas de mesures nationales d'exécution.

5.2. Retrait de dispositions législatives en vigueur

L'adoption de la proposition entraînera l'abrogation de la directive n° 2003/42/CE, du règlement (CE) n° 1321/2007 de la Commission et du règlement (CE) n° 1330/2007 de la Commission, et la modification du règlement (UE) n° 996/2010.

5.3. Espace économique européen

L'acte proposé concerne un domaine intéressant l'EEE et devrait donc être étendu à celui-ci.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

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

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen⁹,

vu l'avis du Comité des régions¹⁰,

après consultation du contrôleur européen de la protection des données¹¹,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) Il convient de garantir, dans l'Union, un niveau de sécurité général élevé et uniforme dans l'aviation civile et de tout mettre en œuvre pour réduire le nombre des accidents et des incidents afin de renforcer la confiance du public dans les transports aériens.
- (2) Le taux de fréquence des accidents mortels dans l'aviation civile est globalement resté presque constant au cours des dix dernières années; néanmoins, il est à craindre que l'augmentation du trafic prévue pour les prochaines décennies n'entraîne un accroissement du nombre des accidents.
- (3) Le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile¹² vise à prévenir les accidents en facilitant la conduite d'enquêtes de sécurité

⁹ JO C du ..., p. ...

¹⁰ JO C du ..., p. ...

¹¹ JO C [...] du [...], p. [...].

¹² JO L 295 du 12.11.2010, p. 35.

diligentes, efficaces et de qualité. Le présent règlement ne devrait pas faire obstacle aux procédures d'enquêtes sur les accidents et incidents menées par les autorités nationales responsables des enquêtes de sécurité conformément au règlement (UE) n° 996/2010.

- (4) L'expérience montre que, souvent, avant qu'un accident ne survienne, un certain nombre d'incidents et de nombreuses autres défaillances signalent l'existence de risques pour la sécurité. En outre, bien que l'aptitude à tirer les enseignements d'un accident soit essentielle, les systèmes purement réactifs sont arrivés à la limite de leur capacité à améliorer la sécurité. L'Union et ses États membres devraient évoluer vers des procédures de sécurité plus proactives et fondées sur des données probantes, centrées sur la prévention des accidents grâce à l'analyse de toutes les données de sécurité disponibles, y compris les informations relatives aux événements survenus dans l'aviation civile.
- (5) L'amélioration de la sécurité de l'aviation civile nécessite que les informations utiles dans ce domaine soient communiquées, collectées, stockées, protégées, échangées, diffusées, analysées, et que les mesures de sécurité appropriées soient prises sur la base des informations collectées. Cette approche proactive et fondée sur des données probantes devrait être suivie par les autorités des États membres compétentes en matière de sécurité aérienne, par les organisations dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité et par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA).
- (6) Il convient de mettre en place des systèmes de comptes rendus obligatoires et volontaires pour permettre aux individus de communiquer des informations relatives aux événements; les informations ainsi recueillies devraient être transmises à l'autorité compétente pour que des mesures soient prises en réponse aux événements notifiés en vue renforcer la sécurité dans l'aviation civile.
- (7) Diverses catégories de personnel travaillant dans l'aviation civile sont témoins d'événements qui présentent un intérêt aux fins de la prévention des accidents et devraient dès lors les notifier.
- (8) La mise en place d'autres moyens de collecte des informations de sécurité, outre les systèmes requis par le présent règlement, devrait être encouragée afin que toutes les informations susceptibles de contribuer à l'amélioration de la sécurité aérienne puissent être collectées.
- (9) Les autorités responsables des enquêtes de sécurité devraient jouir d'un accès illimité aux informations recueillies à propos d'événements ou aux comptes rendus d'événements conservés par leurs États membres, pour être en mesure de déterminer quels incidents pourraient nécessiter une enquête de sécurité et d'en tirer des enseignements dans l'intérêt de la sécurité aérienne.
- (10) Il est impératif de disposer de données exhaustives et de bonne qualité car les analyses et les tendances fondées sur des données erronées peuvent aboutir à des résultats trompeurs et orienter les efforts vers des domaines où l'intervention ne s'impose pas. En outre, ces données inexactes pourraient miner la confiance dans les informations provenant des systèmes de comptes rendus d'événements. Afin de garantir la qualité et l'exhaustivité des comptes rendus d'événements, il convient d'y faire figurer des informations minimales, qui peuvent varier selon la catégorie d'événement. En outre,

des procédures permettant de contrôler la qualité de l'information et de veiller à la cohérence des comptes rendus d'événements avec les informations initialement recueillies devraient être mises en œuvre. Des instructions adéquates devraient être formulées avec l'aide de la Commission, notamment afin de garantir la qualité et l'exhaustivité des données, et de veiller à ce que les données soient intégrées de façon cohérente et uniforme dans les bases de données. Des ateliers devraient également être organisés, notamment par la Commission, pour fournir l'assistance nécessaire.

- (11) Un mécanisme européen commun de classification des risques devrait être élaboré afin de faciliter la détermination des mesures nécessaires à prendre à brève échéance face à des événements ponctuels présentant un risque élevé pour la sécurité. Il devrait également permettre de repérer les principaux secteurs à risque par un examen des informations agrégées. Ce mécanisme devrait aider les États membres à évaluer les événements et à cibler au mieux leurs efforts. Il devrait également permettre, lors de l'analyse dans une perspective européenne des informations agrégées, de déterminer les principaux secteurs à risque dans l'Union et d'étayer les travaux menés en faveur du programme européen de sécurité aérienne et du plan européen de sécurité aérienne. Une assistance adéquate devrait être fournie afin de garantir que la classification des risques soit cohérente et uniforme d'un État membre à l'autre.
- (12) Les comptes rendus d'événements devraient être stockés dans des bases de données compatibles avec le système ECCAIRS (le logiciel utilisé par tous les États membres pour stocker les comptes rendus d'événements et pour le répertoire central européen) et avec la taxinomie ADREP (la taxinomie de l'OACI, également utilisée pour le logiciel ECCAIRS) afin de faciliter l'échange d'informations.
- (13) Un événement concernant un aéronef immatriculé dans un État membre ou exploité par une organisation établie dans un État membre devrait être notifié même s'il est survenu hors du territoire des États membres.
- (14) Les informations relatives aux événements devraient être échangées au sein de l'Union. Cela devrait, en particulier, améliorer considérablement la détection des dangers réels ou potentiels. En outre, cela devrait permettre aux États membres de recevoir toutes les informations nécessaires relatives à des événements survenus sur leur territoire, mais communiquées à un autre État membre.
- (15) L'échange d'informations sur les événements devrait se conformer à l'objectif de la prévention des accidents et incidents dans l'aviation et ne viser en aucun cas l'imputation de fautes ou de responsabilités, ou l'étalonnage des performances en matière de sécurité.
- (16) Le moyen le plus efficace de garantir l'échange en masse d'informations entre tous les États membres, la Commission et l'AESA est le répertoire central européen.
- (17) Toutes les informations relatives à la sécurité tirées des comptes rendus d'événements collectés dans l'Union devraient être transmises en temps utile au répertoire central européen. Les informations ainsi recueillies devraient concerner les incidents, mais également les accidents et incidents graves ayant fait l'objet d'une enquête conformément au règlement (UE) n° 966/2010.
- (18) Le présent règlement devrait s'appliquer aux informations relatives aux événements nationaux, stockées dans les bases de données nationales.

- (19) Les informations relatives à la sécurité consignées dans le répertoire central européen devraient être entièrement accessibles aux entités chargées de réglementer la sécurité de l'aviation civile, y compris l'AESA, et aux autorités responsables des enquêtes sur les accidents et incidents dans l'Union.
- (20) Les parties intéressées peuvent demander l'accès à certaines informations consignées dans le répertoire central européen.
- (21) Les points de contact nationaux étant les entités qui connaissent le mieux les parties intéressées établies sur le territoire d'un État membre, il convient que chaque point de contact national traite les demandes des parties intéressées établies sur le territoire de son État membre, tandis que les demandes des parties intéressées de pays tiers ou d'organisations internationales devraient être traitées par la Commission.
- (22) Les informations contenues dans les comptes rendus d'événements devraient être analysées et les risques pour la sécurité recensés. Des mesures appropriées visant à améliorer la sécurité aérienne devraient être définies en conséquence et mises en œuvre en temps utile. Les informations concernant l'analyse et le suivi des événements devraient être diffusées au sein des organisations et des autorités des États membres, car fournir des informations en retour sur les événements notifiés constitue une bonne façon d'inciter les individus à notifier d'autres événements.
- (23) Il convient de contrôler l'efficacité des mesures de sécurité adoptées et, le cas échéant, de prendre des mesures supplémentaires pour s'assurer que les défaillances en matière de sécurité sont correctement traitées. Les informations contenues dans les comptes rendus d'événements devraient également être utilisées sous la forme de données agrégées afin d'y repérer des tendances.
- (24) Lorsqu'ils déterminent les mesures à faire figurer dans leur programme national de sécurité et afin de s'assurer que les mesures reposent sur des données probantes, les États membres devraient utiliser les informations issues des comptes rendus d'événements collectés et de leur analyse.
- (25) Étant donné que l'objectif de l'amélioration de la sécurité aérienne ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres, car des systèmes de comptes rendus exploités par les États membres de façon isolée sont moins efficaces qu'un réseau coordonné avec échange d'informations permettant de repérer les éventuels problèmes de sécurité et les principaux secteurs à risque au niveau de l'Union, l'analyse à l'échelle nationale devrait être complétée par une analyse et un suivi à l'échelle de l'Union afin d'assurer une meilleure prévention des accidents et des incidents dans l'aviation. Cette tâche devrait être confiée, au niveau de l'Union, à un réseau d'analystes de la sécurité aérienne.
- (26) Le programme européen de sécurité aérienne et le plan européen de sécurité aérienne devraient notamment tirer parti des travaux du réseau d'analystes de la sécurité aérienne afin de déterminer, sur la base de données probantes, les actions à mettre en œuvre au niveau de l'Union.
- (27) Le public devrait disposer d'informations générales agrégées sur le niveau de la sécurité aérienne dans les États membres et dans l'Union. Ces informations devraient comprendre, en particulier, les tendances et les analyses résultant de la mise en œuvre

du présent règlement par les États membres, ainsi que des informations sur le contenu du répertoire central européen sous une forme agrégée.

- (28) Le système de sécurité dans l'aviation civile repose sur les retours d'expériences et les enseignements tirés des accidents et incidents. Les comptes rendus d'événements et l'utilisation des informations relatives aux événements aux fins de la sécurité se fondent sur une relation de confiance entre le notifiant et l'entité responsable de la collecte et de l'évaluation des informations. Cela requiert une stricte application des règles de confidentialité. Protéger les informations de sécurité d'un usage inapproprié et limiter l'accès au répertoire central européen aux seules parties intéressées participant à l'amélioration de la sécurité aérienne ont pour but d'assurer la disponibilité continue de ces informations, de sorte que des mesures préventives puissent être prises de manière adéquate et en temps utile et que la sécurité de l'aviation s'améliore. Dans ce contexte, les informations sensibles sur la sécurité devraient être protégées de façon adéquate et leur collecte devrait être assurée en garantissant leur confidentialité, la protection de leur source et la confiance du personnel travaillant dans l'aviation civile. Il y a lieu de mettre en place des mesures appropriées afin d'assurer la confidentialité des informations recueillies par le biais des systèmes de comptes rendus d'événements, et de restreindre l'accès au répertoire central européen. Les législations nationales sur la liberté de l'information devraient prendre en considération la nécessaire confidentialité de ces informations. Les informations recueillies devraient être protégées efficacement contre toute utilisation ou divulgation non autorisée. Elles devraient être exclusivement utilisées aux fins de maintenir ou d'améliorer le niveau de la sécurité aérienne, et non pour imputer des fautes ou des responsabilités.
- (29) Les personnes notifiant des événements en application du présent règlement devraient être protégées de façon adéquate. Dans ce contexte, les comptes rendus d'événements devraient être anonymisés et les informations relatives au notifiant ne devraient pas être enregistrées dans les bases de données.
- (30) En outre, le système de l'aviation civile devrait favoriser un environnement non répressif facilitant la notification spontanée des événements et contribuant ainsi au principe d'une «culture juste». Cet environnement non répressif ne devrait pas empêcher l'adoption de mesures propres à maintenir ou à améliorer le niveau de la sécurité aérienne.
- (31) Une «culture juste» devrait encourager les individus à communiquer des informations relatives à la sécurité, sans les soustraire à leurs responsabilités normales. Dans ce contexte, les membres du personnel ne devraient pas être sanctionnés sur la base des informations qu'ils ont fournies en application du présent règlement, sauf en cas de négligence grave.
- (32) Il est important de tracer clairement le cadre qui préservera le notifiant de tout préjudice ou de toute poursuite, en donnant une interprétation commune à la notion de négligence grave.
- (33) Il convient que les événements notifiés soient traités par des personnes désignées à cette fin et travaillant de façon indépendante, ce qui permettra de mettre en place une «culture juste» et renforcera la confiance des individus dans le système.

- (34) Les membres du personnel devraient avoir la possibilité de dénoncer des infractions aux principes régissant leur protection conformément au présent règlement. Les États membres devraient déterminer les conséquences d'une infraction aux principes régissant la protection des notifiants et adopter des sanctions, le cas échéant.
- (35) La crainte s'incriminer soi-même et d'en subir les éventuelles conséquences en termes de poursuites judiciaires peut dissuader les individus de signaler des événements. C'est pourquoi les États membres ne devraient pas engager de poursuites à l'encontre d'un notifiant sur la base de son rapport, sauf en cas de négligence grave. Par ailleurs, la coopération entre les autorités chargées de la sécurité et les autorités judiciaires devrait être renforcée et formalisée au moyen d'accords préalables, qui devraient respecter l'équilibre entre les différents intérêts publics en jeu et notamment traiter de l'accès aux comptes rendus d'événements stockés dans les bases de données nationales et de leur utilisation.
- (36) En vue de permettre les nécessaires modifications et mises à jour des informations figurant dans les annexes du présent règlement, et aux fins de définir le mécanisme européen commun de classification des risques, d'actualiser les mesures concernant l'intégration des informations dans le répertoire et d'étendre ou restreindre la diffusion de ces informations, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Il est particulièrement important que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts. Durant la phase de préparation et de rédaction des actes délégués, la Commission devrait transmettre simultanément, en temps utile et en bonne et due forme, les documents pertinents au Parlement européen et au Conseil.
- (37) Afin de garantir des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il y a lieu de conférer à la Commission des compétences d'exécution pour la mise en œuvre du mécanisme européen commun de classification des risques et la gestion du répertoire central européen. Il convient que ces compétences soient exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission¹³.
- (38) Le présent règlement devrait être appliqué dans le strict respect des règles relatives au traitement des données et à la protection des individus énoncées dans la directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données¹⁴ et dans le règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données¹⁵. Les règles sur l'accès aux données énoncées dans le règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2001 relatif à l'accès du public aux documents du Parlement européen, du Conseil et de la Commission¹⁶ devraient être pleinement respectées dans l'application du présent règlement, sauf en

¹³ JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

¹⁴ JO L 281 du 23.11.1995, p. 31.

¹⁵ JO L 8 du 12.1.2001, p. 1.

¹⁶ JO L 145 du 31.5.2001, p. 43.

ce qui concerne la diffusion des données et des informations consignées dans le répertoire central européen, qui sont protégées en vertu des règles spécifiques prévues par le présent règlement.

- (39) Des sanctions devraient notamment permettre de punir toute personne ou entité qui, en violation du présent règlement, utilise de façon abusive les informations protégées par le règlement; agit au préjudice du notifiant d'un événement, sauf en cas de négligence grave; ne ménage pas un environnement propice à la collecte d'informations détaillées sur des événements; n'analyse pas les informations recueillies et omet de remédier aux défaillances ou aux défaillances potentielles décelées en matière de sécurité; ne partage pas les informations recueillies en application du présent règlement.
- (40) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir l'élaboration de règles communes applicables aux comptes rendus d'événements de l'aviation civile, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison de la dimension et des effets européens du règlement, être mieux réalisé au niveau de l'Union, l'Union peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (41) Il convient de modifier le règlement (UE) n° 996/2010.
- (42) La directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile¹⁷, 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 civile¹⁸ et le règlement (CE) n° 1330/2007 de la Commission du 24 septembre 2007 fixant les modalités d'application pour la diffusion, auprès des parties intéressées, des événements de l'aviation civile¹⁹ devraient être abrogés,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet

1. Le présent règlement a pour objectif d'améliorer la sécurité aérienne en garantissant que les informations utiles en matière de sécurité de l'aviation civile sont communiquées, collectées, stockées, protégées, échangées, diffusées, analysées, et que des mesures de sécurité sont prises, le cas échéant, sur la base des informations collectées. Le présent règlement fixe également les règles concernant l'intégration des informations collectées dans un répertoire central européen et leur diffusion auprès des parties intéressées afin que celles-ci disposent des informations dont elles ont besoin pour améliorer la sécurité de l'aviation civile.

¹⁷ JO L 167 du 4.7.2003, p. 23.

¹⁸ JO L 294 du 13.11.2007, p. 3.

¹⁹ JO L 295 du 14.11.2007, p. 7.

2. L'objectif exclusif des comptes rendus d'événements est la prévention des accidents et incidents, et non l'imputation de fautes ou de responsabilités.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- (1) «anonymisation», la suppression, dans les comptes rendus d'événements soumis, de tous les détails personnels concernant le notifiant et des aspects techniques qui permettent d'identifier le notifiant ou des tiers à partir des informations;
- (2) «programme européen de sécurité aérienne», l'ensemble intégré des dispositions réglementaires adoptées au niveau de l'Union ainsi que les activités et les procédures régissant la gestion conjointe de la sécurité au niveau européen;
- (3) «plan européen de sécurité aérienne», l'analyse des questions de sécurité et le plan d'action s'y rapportant au niveau européen;
- (4) «négligence grave», un manquement manifeste et délibéré au devoir de diligence, qui est directement à l'origine de dommages prévisibles pour des personnes ou des biens ou qui abaisse sérieusement le niveau de la sécurité aérienne;
- (5) «incident», un événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation;
- (6) «partie intéressée», toute personne physique ou morale, ou tout organisme officiel, qu'il ait sa propre personnalité juridique ou non, qui est en mesure de participer à l'amélioration de la sécurité de l'aviation civile en ayant accès aux informations sur les événements que s'échangent les États membres et qui figure dans l'une des catégories de parties intéressées définies par le présent règlement;
- (7) «culture juste», une culture dans laquelle les opérateurs situés en première ligne ou autres ne sont pas punis pour des actions, omissions ou décisions qui sont proportionnées à leur expérience et leur formation, mais aussi une culture dans laquelle les négligences graves, les manquements délibérés et les dégradations ne sont pas tolérés;
- (8) «événement», tout événement qui est ou pourrait être important dans le contexte de la sécurité aérienne, et notamment les accidents et incidents graves au sens de l'article 2, paragraphes 1 et 16, du règlement (UE) n° 996/2010 et les incidents;
- (9) «organisation», toute organisation fournissant des produits et/ou services dans le domaine de l'aviation, et notamment les exploitants d'aéronefs, les organismes de maintenance agréés, les organismes responsables de la conception de type et/ou de la construction d'aéronefs, les prestataires de services de navigation aérienne et les aérodromes certifiés;
- (10) «point de contact», l'autorité compétente désignée par chaque État membre conformément à l'article 6, paragraphe 2, lorsqu'une demande d'informations émane

d'une partie intéressée établie dans un État membre, ou la Commission, lorsqu'une demande d'informations émane d'une partie intéressée qui n'est pas établie dans l'Union;

- (11) «autorité responsable des enquêtes de sécurité», l'autorité nationale permanente responsable des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile qui conduit ou supervise les enquêtes de sécurité, telle que définie à l'article 4 du règlement (UE) n° 996/2010;
- (12) «système de gestion de la sécurité (SGS)», une approche systématique de la gestion de la sécurité, y compris les structures organisationnelles, les responsabilités, les politiques et les procédures requises;
- (13) «programme national de sécurité (PNS)», un ensemble intégré de dispositions législatives et d'activités mises en place par un État membre aux fins de la gestion de la sécurité de l'aviation civile.

Article 3

Champ d'application

Le présent règlement s'applique aux événements qui mettent en danger ou qui, s'ils ne sont pas corrigés, mettraient en danger un aéronef, ses occupants ou toute autre personne. Une liste détaillée des incidents à notifier figure à l'annexe I.

Article 4

Comptes rendus obligatoires

- 1. Un système de comptes rendus obligatoires est mis en place par chaque organisation établie dans un État membre pour faciliter la collecte d'informations sur les événements.
- 2. Un système de comptes rendus obligatoires est mis en place par chaque État membre pour faciliter la collecte d'informations sur les événements, y compris la collecte des informations sur les événements recueillies par des organisations en application du paragraphe 1.
- 3. Les personnes figurant dans la liste ci-après notifient les événements dans le cadre du système établi par l'organisation qui les emploie conformément au paragraphe 1, ou du système établi par les États membres conformément au paragraphe 2:
 - (a) le pilote commandant de bord d'un aéronef immatriculé dans un État membre ou d'un aéronef immatriculé hors de l'Union mais utilisé par un opérateur pour lequel un État membre assure la supervision de l'exploitation ou par un opérateur établi dans l'Union;
 - (b) une personne qui assure les tâches de conception, de construction, d'entretien ou de modification d'un aéronef à turbine ou d'un aéronef de transport public, ou de tout équipement ou pièce s'y rapportant, sous le contrôle d'un État membre ou sous le contrôle de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA);

- (c) une personne qui signe une attestation d'entretien, ou un certificat d'approbation pour remise en service relatifs à un aéronef à turbine ou à un aéronef de transport public, ou à tout équipement ou pièce s'y rapportant, sous le contrôle d'un État membre ou sous le contrôle de l'AESA;
 - (d) une personne qui assume une fonction nécessitant l'agrément d'un État membre pour exercer en tant que contrôleur de la navigation aérienne ou dispatcheur;
 - (e) un directeur d'un aéroport auquel s'applique le règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil²⁰;
 - (f) une personne qui assume une fonction liée à l'installation, la modification, l'entretien, la réparation, la révision, la vérification en vol ou l'inspection des installations de navigation aérienne dont un État membre assume la responsabilité;
 - (g) une personne qui assume une fonction liée à l'entretien des aéronefs au sol, y compris le remplissage en carburant, l'avitaillement, la préparation du devis de masse, le chargement, le dégivrage et le tractage dans un aéroport couvert par le règlement (CE) n° 1008/2008.
4. Toute personne visée au paragraphe 3 notifie les événements en respectant le délai et les exigences prévus à l'annexe II, point 1.
 5. Chaque organisation certifiée ou agréée par un État membre communique à l'autorité compétente de cet État membre visée à l'article 6, paragraphe 2, les informations sur les événements recueillies en application du paragraphe 1.
 6. Chaque organisation certifiée ou agréée par l'AESA communique à l'AESA les informations sur les événements recueillies en application du paragraphe 1.

Article 5

Comptes rendus volontaires

1. Un système de comptes rendus volontaires est mis en place par chaque organisation établie dans un État membre pour faciliter la collecte d'informations sur les événements qui peuvent ne pas être recueillis dans le cadre du système de comptes rendus obligatoires, mais qui sont perçus par le notifiant comme un danger réel ou potentiel.
2. Un système de comptes rendus volontaires est mis en place par chaque État membre pour faciliter la collecte d'informations sur les événements qui peuvent ne pas être recueillis dans le cadre du système de comptes rendus obligatoires, mais qui sont perçus par le notifiant comme un danger réel ou potentiel, y compris la collecte des informations sur les événements recueillies par les organisations en application du paragraphe 1.

²⁰ Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (refonte) (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE); JO L 293 du 31.10.2008, p. 3.

3. Les systèmes de comptes rendus volontaires doivent permettre la collecte d'informations sur des événements qui ne doivent pas être obligatoirement notifiés en vertu de l'annexe I et la notification d'événements par des personnes qui ne figurent pas dans la liste de l'article 4, paragraphe 3.
4. Chaque organisation certifiée ou agréée par un État membre communique à l'autorité compétente de cet État membre visée à l'article 6, paragraphe 2, les informations sur les événements recueillies en application du paragraphe 1.
5. Chaque organisation certifiée ou agréée par l'AESA communique à l'AESA les informations sur les événements recueillies en application du paragraphe 1.
6. Les États membres et les organisations peuvent établir d'autres systèmes de collecte et de traitement des informations relatives à la sécurité afin de recueillir des informations sur les événements qui peuvent ne pas être consignés dans les systèmes de comptes rendus visés à l'article 4 et aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus. Ces systèmes peuvent prévoir la notification à d'autres entités que celles décrites à l'article 6, paragraphe 2, et peuvent requérir une participation active de l'industrie.

Article 6

Collecte et stockage des informations

1. Chaque organisation établie dans un État membre désigne une ou plusieurs personnes pour gérer la collecte, l'évaluation, le traitement, l'analyse et le stockage des informations sur les événements notifiés conformément aux articles 4 et 5. Les personnes ainsi désignées travaillent séparément et indépendamment des autres services de l'organisation.
2. Chaque État membre désigne une ou plusieurs autorités compétentes pour mettre en place un mécanisme permettant de collecter, d'évaluer, de traiter, d'analyser et de stocker les informations sur les événements notifiés conformément aux articles 4 et 5. Les autorités compétentes ainsi désignées travaillent séparément et indépendamment des autres services lorsqu'elles gèrent les informations notifiées.

Les autorités suivantes peuvent être chargées de cette tâche, conjointement ou séparément:

- (a) l'autorité nationale de l'aviation civile et/ou
- (b) l'autorité responsable des enquêtes de sécurité et/ou
- (c) tout autre organisme ou toute autre entité indépendant(e) chargé(e) de cette tâche.

Si un État membre désigne plus d'un organisme ou entité, il désigne l'un d'entre eux comme point de contact pour la transmission des informations prévue à l'article 8, paragraphe 2.

3. Les organisations stockent dans une base de données les comptes rendus d'événements établis à partir des informations sur les événements recueillies conformément aux dispositions des articles 4 et 5.
4. Les autorités compétentes visées au paragraphe 2 stockent dans une base de données nationale les comptes rendus d'événements établis à partir des informations sur les événements recueillies conformément aux dispositions des articles 4 et 5.
5. Les accidents et les incidents graves sont également enregistrés dans cette base de données nationale.
6. Les autorités des États membres responsables de la mise en œuvre du programme national de sécurité disposent, pour les aider dans leurs tâches en matière de sécurité, d'un accès illimité à la base de données nationale visée au paragraphe 4.
7. Les autorités responsables des enquêtes de sécurité disposent, pour satisfaire aux obligations énoncées par l'article 5, paragraphe 4, du règlement (UE) n° 996/2010, d'un accès illimité à la base de données nationale visée au paragraphe 4.

Article 7

Qualité et exhaustivité des comptes rendus d'événements

1. Les comptes rendus d'événements visés à l'article 6 contiennent au moins les informations énumérées à l'annexe II, point 2.
2. Chaque compte rendu d'événement visé à l'article 6, paragraphe 4, indique le classement de l'événement notifié au regard des risques pour la sécurité. Le classement est déterminé conformément au mécanisme européen commun de classification des risques décrit au paragraphe 5.
3. Les organisations et les États membres mettent en place des procédures de contrôle de qualité des données, notamment pour garantir la cohérence entre les diverses données contenues dans les comptes rendus d'événements et les informations sur les événements initialement communiquées par le notifiant.
4. Les bases de données visées à l'article 6, paragraphes 3 et 4, utilisent des formats normalisés afin de faciliter l'échange d'informations et forment un système compatible avec le logiciel ECCAIRS et la taxinomie ADREP.
5. La Commission élabore un mécanisme européen commun de classification des risques permettant de classer les événements selon le risque qu'ils présentent pour la sécurité. Ce faisant, la Commission est attentive à la nécessaire compatibilité de ce mécanisme avec les mécanismes de classification des risques existants.
6. La Commission est habilitée à adopter, le cas échéant, des actes délégués conformément à l'article 18 pour définir le mécanisme européen commun de classification des risques.
7. La Commission adopte, par actes d'exécution, les modalités de la mise en œuvre du mécanisme européen commun de classification des risques. Ces actes d'exécution

sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 19, paragraphe 2.

8. La Commission soutient les autorités compétentes des États membres dans leur tâche d'intégration des données, et notamment mais pas exclusivement, pour l'intégration des informations minimales visées au paragraphe 1, la classification des événements en fonction des risques visée au paragraphe 2 et la mise en place des procédures de contrôle de qualité des données visées au paragraphe 3. Ce soutien, que la Commission apporte notamment sous la forme de documents d'orientation et d'ateliers, contribue à harmoniser les procédures de saisie des données dans les différents États membres.

Article 8

Répertoire central européen

1. La Commission gère un répertoire central européen pour y stocker tous les comptes rendus d'événements collectés dans l'Union.
2. Chaque État membre convient avec la Commission des protocoles techniques pour l'actualisation du répertoire central européen par le transfert de toutes les informations relatives à la sécurité consignées dans les bases de données nationales visées à l'article 6, paragraphe 4.
3. L'AESA convient avec la Commission des protocoles techniques pour le transfert dans le répertoire central européen de tous les comptes rendus d'événements collectés en application du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil²¹ et de ses modalités d'exécution, ainsi que des informations recueillies en application de l'article 4, paragraphe 6, et de l'article 5, paragraphe 5.
4. La Commission adopte, par actes d'exécution, les modalités de la gestion du répertoire central européen visé au paragraphe 1. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 19, paragraphe 2.
5. La Commission est habilitée à adopter, le cas échéant, des actes délégués conformément à l'article 18 pour mettre à jour les mesures relatives à l'intégration des informations dans le répertoire central européen visé aux paragraphes 2 et 3.

Article 9

Échange d'informations

1. Les États membres et l'AESA participent à un échange mutuel d'informations en mettant à la disposition des autorités compétentes des autres États membres, de l'AESA et de la Commission, par le biais du répertoire central européen, toutes les informations relatives à la sécurité stockées dans leurs bases de comptes rendus

²¹ 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 (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE); JO L 79 du 19.3.2008, p. 1.

respectives. Les comptes rendus d'événements sont transférés au répertoire central européen dans un délai de 30 jours après la collecte initiale des informations sur les événements. Les comptes rendus d'événements sont actualisés autant que de besoin par l'ajout d'informations relatives à la sécurité.

2. Les informations relatives aux accidents et aux incidents graves sont également versées au répertoire central européen. Pendant le déroulement d'une enquête sur un accident ou un incident grave, les informations factuelles de base qui s'y rapportent sont transférées dans le répertoire central européen. Une fois l'enquête terminée, toutes les informations, y compris un résumé en anglais du rapport d'enquête final lorsqu'il est disponible, sont ajoutées au répertoire central européen.
3. Si un État membre ou l'AESA, lors de la collecte d'informations sur les événements ou du stockage des comptes rendus d'événements, repère des aspects de la sécurité jugés intéressants pour d'autres États membres ou pour l'AESA et nécessitant, le cas échéant, l'adoption de mesures de sécurité, cet État membre ou l'AESA transmet dans les meilleurs délais aux autorités compétentes des États membres ou à l'AESA toutes les informations pertinentes relatives à la sécurité.

Article 10

Diffusion des informations

1. Toute entité chargée de réglementer la sécurité de l'aviation civile ou d'enquêter sur les accidents et les incidents de l'aviation civile dans l'Union dispose d'un accès en ligne aux informations sur les événements consignées dans le répertoire central européen.
2. Les parties intéressées énumérées à l'annexe III peuvent demander l'accès à certaines informations consignées dans le répertoire central européen. Les parties intéressées établies dans l'Union adressent leurs demandes d'informations au point de contact de l'État membre dans lequel elles sont établies. Les parties intéressées qui ne sont pas établies dans l'Union adressent leurs demandes à la Commission.
3. Pour des raisons de sécurité, l'accès direct au répertoire central européen n'est pas accordé aux parties intéressées.

Article 11

Traitement des demandes et décisions

1. Les demandes sont introduites en utilisant les formulaires approuvés par le point de contact. Ces formulaires contiennent au minimum les points figurant à l'annexe IV.
2. Un point de contact qui reçoit une demande vérifie qu'elle émane d'une partie intéressée et qu'il est compétent pour traiter cette demande.
3. Un point de contact qui reçoit une demande évalue au cas par cas si la demande est justifiée et réaliste. Les points de contact peuvent fournir des informations aux

parties intéressées sur papier ou par des moyens de communication électroniques sécurisés.

4. Si la demande est acceptée, le point de contact détermine la somme et le niveau des informations à fournir. Les informations fournies doivent se limiter à ce qui est strictement nécessaire aux fins de la demande, sans préjudice des articles 15 et 16. Les informations qui sont sans rapport avec l'équipement, les activités ou le domaine d'activité propres de la partie intéressée ne seront fournies que sous une forme agrégée ou anonymisée. Des informations sous une forme non agrégée peuvent être fournies à la partie intéressée sous réserve d'une justification détaillée.
5. Les parties intéressées figurant à l'annexe III, point b), ne peuvent recevoir que des informations relatives à l'équipement, aux activités ou au domaine d'activité qui leur sont propres.
6. Un point de contact recevant la demande d'une partie intéressée figurant à l'annexe III, point a), peut prendre une décision générale de fournir régulièrement des informations à cette partie intéressée. Les informations demandées doivent être en rapport avec l'équipement, les activités ou le domaine d'activité propres de la partie intéressée. La décision générale ne peut donner accès à l'ensemble du contenu de la base de données et ne doit concerner que l'accès à des informations anonymisées.
7. La partie intéressée n'utilise les informations reçues qu'aux fins précisées dans le formulaire de demande, qui doivent être compatibles avec l'objectif énoncé à l'article 1^{er} du présent règlement. La partie intéressée ne divulgue pas les informations reçues sans le consentement écrit de la personne qui les a fournies et prend les mesures nécessaires pour garantir la confidentialité requise des informations reçues.
8. La décision de diffuser des informations au titre du présent article est limitée à ce qui est strictement nécessaire aux fins de leur destinataire.
9. La Commission est habilitée à adopter, le cas échéant, des actes délégués conformément à l'article 18 pour mettre à jour les règles relatives à la diffusion des informations consignées dans le répertoire central européen en vue d'étendre ou de restreindre cette diffusion.

Article 12

Enregistrement des demandes et échange d'informations

1. Chaque point de contact enregistre chaque demande qu'il a reçue et la suite qu'il y a donnée. Cette information est transmise à la Commission chaque fois qu'une demande est reçue et/ou qu'une suite y est donnée.
2. La Commission met à la disposition de tous les points de contact la liste mise à jour des demandes reçues et de la suite qui y a été donnée par les divers points de contact et par la Commission.

Article 13

Analyse et suivi des événements au niveau national

1. Chaque organisation établie dans un État membre élabore une procédure pour l'analyse des informations sur les événements recueillies en application des articles 4 et 5, en vue de cerner les risques pour la sécurité associés aux événements répertoriés. Sur la base de cette analyse, il détermine les mesures correctives ou préventives qui, le cas échéant, doivent être adoptées pour améliorer la sécurité.
2. Chaque organisation établie dans un État membre, après avoir recensé les mesures requises pour remédier à des défaillances réelles ou potentielles en matière de sécurité, applique lesdites mesures en temps voulu et met en place une procédure de suivi de la mise en œuvre et de l'efficacité des réponses apportées.
3. Chaque organisation certifiée ou agréée par un État membre communique, le cas échéant, à l'autorité compétente de cet État membre visée à l'article 6, paragraphe 2, les résultats de l'analyse effectuée en application du paragraphe 1 et les mesures requises en application du paragraphe 2, dans un délai de 30 jours.
4. Chaque État membre élabore une procédure pour l'analyse des informations sur les événements recueillies en application des articles 4 et 5, en vue de cerner les risques pour la sécurité associés aux événements répertoriés. Sur la base de cette analyse, il détermine les mesures correctives ou préventives qui, le cas échéant, doivent être adoptées pour améliorer la sécurité.
5. Chaque État membre, après avoir recensé les mesures requises pour remédier à des défaillances réelles ou potentielles en matière de sécurité, applique lesdites mesures en temps voulu et met en place une procédure de suivi de la mise en œuvre et de l'efficacité des réponses apportées.
6. Chaque État membre assure le suivi de la mise en œuvre et de l'efficacité des réponses apportées par les organisations en application du paragraphe 2. Lorsqu'un État membre estime que les réponses apportées ne permettent pas de remédier aux défaillances réelles ou potentielles en matière de sécurité, il veille à ce que des mesures additionnelles appropriées soient prises et mises en œuvre par l'organisation concernée.
7. Les informations relatives à l'analyse et au suivi des différents événements décrites au présent article doivent être stockées dans le répertoire central européen en temps voulu, et au plus tard deux mois après la date de leur stockage dans la base de données nationale.
8. Les États membres se servent des informations issues de l'analyse des comptes rendus d'événements pour déterminer les mesures correctives qui doivent être prises dans le cadre du programme national de sécurité.
9. Les États membres publient, au moins une fois par an, un rapport en matière de sécurité contenant des informations sur le type d'événements collectés par leurs systèmes nationaux de comptes rendus obligatoires et volontaires pour informer le public du niveau de sécurité dans l'aviation civile et des mesures prises pour remédier à tout problème de sécurité dans ce contexte.

10. Les États membres peuvent également publier des comptes rendus d'événements anonymisés.

Article 14

Analyse et suivi des événements au niveau de l'Union européenne

1. La Commission, l'AESA et les autorités compétentes des États membres collaborent de façon régulière à l'échange et à l'analyse des informations consignées dans le répertoire central européen.
2. La collaboration est confiée à un réseau d'analystes de la sécurité aérienne.
3. L'AESA soutient les activités du réseau d'analystes de la sécurité aérienne, notamment mais pas exclusivement, par une aide à la préparation et à l'organisation de ses réunions.
4. Le réseau d'analystes de la sécurité aérienne contribue à l'amélioration de la sécurité aérienne dans l'Union, notamment en procédant à des analyses de la sécurité pour étayer le programme européen de sécurité aérienne et le plan européen de sécurité aérienne.
5. L'AESA indique, dans le rapport annuel sur la sécurité visé à l'article 15, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 216/2008, le résultat de l'analyse des informations visées au paragraphe 1.

Article 15

Protection et utilisation appropriée des informations

1. Les États membres et les organisations prennent les mesures nécessaires pour garantir une confidentialité adéquate aux informations sur les événements qu'ils reçoivent conformément aux articles 4, 5 et 10.
2. Les informations relatives aux événements ne sont utilisées qu'aux fins pour lesquelles elles ont été recueillies. Les États membres et les organisations ne peuvent mettre à disposition et utiliser ces informations pour d'autres fins que le maintien ou l'amélioration du niveau de sécurité aérienne. Ces informations ne sauraient être utilisées pour imputer des fautes ou des responsabilités.
3. La Commission, l'AESA et les autorités compétentes des États membres, lorsqu'elles s'acquittent de leurs obligations en vertu de l'article 14, veillent à la confidentialité des informations consignées dans le répertoire central européen, et limitent leur utilisation à ce qui est strictement nécessaire pour s'acquitter de leurs obligations en matière de sécurité. À cet égard, ces informations servent notamment à l'analyse des tendances en matière de sécurité qui peuvent servir de base à des recommandations de sécurité anonymes ou à des consignes de navigabilité, sans imputation de fautes ou de responsabilités.

4. Les États membres veillent à ce que leurs autorités compétentes visées à l'article 6, paragraphe 2, et leurs autorités judiciaires compétentes coopèrent dans le cadre d'accords préalables. Ces accords préalables s'efforcent d'établir un juste équilibre entre la nécessité d'une bonne administration de la justice et l'impératif d'une disponibilité continue des informations relatives à la sécurité.

Article 16

Protection des sources

1. Chaque organisation établie dans un État membre veille à ce que toutes les données à caractère personnel, telles que les noms ou adresses de personnes, ne soient accessibles qu'aux personnes visées à l'article 6, paragraphe 1. Des informations anonymisées sont diffusées au sein de l'organisation, s'il en est besoin. Chaque organisation établie dans un État membre ne traite de données à caractère personnel que dans la mesure nécessaire aux fins du présent règlement et sans préjudice des dispositions des législations nationales mettant en œuvre la directive 95/46/CE.
2. Chaque État membre veille à ce qu'aucune donnée à caractère personnel, telle que les noms ou adresses de personnes, ne soit enregistrée dans la base de données nationale visée à l'article 6, paragraphe 4. Des informations anonymisées sont mises à la disposition de toutes les parties concernées, notamment afin de leur permettre de s'acquitter de leurs obligations en termes d'amélioration de la sécurité aérienne. Chaque État membre ne traite de données à caractère personnel que dans la mesure nécessaire aux fins du présent règlement et sans préjudice des dispositions juridiques nationales mettant en œuvre la directive 95/46/CE.
3. Les États membres s'abstiennent d'intenter une action en ce qui concerne les infractions non préméditées ou réalisées par inadvertance qu'ils viendraient à connaître seulement parce qu'elles ont été notifiées en application des articles 4 et 5. Cette disposition ne s'applique pas aux cas de négligence grave.
4. Les membres du personnel qui rendent compte d'incidents en application des articles 4 et 5 ne subissent aucun préjudice de la part de leur employeur sur la base des informations qu'ils ont communiquées, sauf en cas de négligence grave.
5. Chaque organisation établie dans un État membre adopte des règles internes décrivant comment les principes de la culture juste, en particulier le principe mentionné au paragraphe 4, sont garantis et appliqués au sein de l'organisation.
6. Chaque État membre établit un organisme responsable de la mise en œuvre du présent article. Les membres du personnel peuvent signaler à cet organisme les infractions aux règles définies par le présent article. Le cas échéant, l'organisme ainsi désigné propose à son État membre d'adopter des sanctions à l'égard des employeurs, comme prévu à l'article 21.

Article 17

Mise à jour des annexes

La Commission est habilitée à adopter, conformément à l'article 18, des actes délégués concernant les annexes du présent règlement afin d'adapter ces annexes au progrès technique; de les aligner sur la taxinomie internationale ADREP, sur les autres dispositions législatives de l'Union et sur les accords internationaux; de mettre à jour la liste des parties intéressées et le formulaire de demande d'informations au répertoire central européen; et de veiller à ce que la gamme des incidents à notifier dans le cadre du système de comptes rendus obligatoires reste adéquate.

Article 18

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visé à l'article 7, paragraphe 6, à l'article 8, paragraphe 5, à l'article 11, paragraphe 9, et à l'article 17 est conféré à la Commission pour une durée indéterminée.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 7, paragraphe 6, à l'article 8, paragraphe 5, à l'article 11, paragraphe 9, et à l'article 17 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met un terme à la délégation des pouvoirs spécifiés dans cette décision. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle n'affecte pas la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.
5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 7, paragraphe 6, de l'article 8, paragraphe 5, de l'article 11, paragraphe 9, et de l'article 17 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai peut être prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 19

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par le comité institué à l'article 65 du règlement (CE) n° 216/2008, qui est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Article 20

Accès aux documents et protection des données à caractère personnel

1. À l'exception des articles 10 et 11, qui fixent des règles plus strictes pour l'accès aux données et informations consignées dans le répertoire central européen, le présent règlement s'applique sans préjudice du règlement (CE) n° 1049/2001.
2. Le présent règlement s'applique sans préjudice des dispositions des législations nationales mettant en œuvre la directive 95/46/CE et conformément au règlement (CE) n° 45/2001.

Article 21

Sanctions

Les États membres fixent les règles relatives aux sanctions applicables en cas d'infraction au présent règlement. Les sanctions prévues sont effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres informent la Commission lorsque des sanctions sont adoptées en application du présent article.

Article 22

Modification du règlement (UE) n° 996/2010

L'article 19 est supprimé.

Article 23

Abrogation

La directive 2003/42/CE, le règlement (CE) n° 1321/2007 de la Commission et le règlement (CE) n° 1330/2007 de la Commission sont abrogés.

Article 24

Entrée en vigueur

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

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

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président

ANNEXE I : LISTE DES INCIDENTS À NOTIFIER AU TITRE DU SYSTÈME DE COMPTE RENDUS D'ÉVÉNEMENTS OBLIGATOIRES

Partie A: liste des incidents liés à l'exploitation, à l'entretien, à la réparation et à la construction des aéronefs qui doivent être notifiés

Note 1: Bien que cette partie énumère la majorité des incidents qui doivent être notifiés, elle ne saurait être exhaustive. Tout autre incident qui, de l'avis des personnes concernées, remplit les critères, est également à notifier.

Note 2: La présente partie n'inclut pas les accidents et les incidents graves tels qu'ils sont définis dans le règlement (UE) n° 996/2010. Outre les autres exigences en matière de notification des accidents et incidents graves tels que définis par le règlement (UE) n° 996/2010, les accidents et les incidents graves sont également à notifier via les systèmes de comptes rendus d'événements obligatoires.

Note 3: La présente partie contient des exemples d'exigences en matière de notification liées à l'exploitation, l'entretien, la réparation et la construction des aéronefs.

Note 4: Les événements à notifier sont ceux qui ont mis en danger ou auraient pu mettre en danger la sécurité d'exploitation ou qui auraient pu générer, à terme, des conditions d'insécurité. Tout incident qui, de l'avis du notifiant, n'a pas mis en danger la sécurité d'exploitation mais présenterait un danger dans des circonstances différentes mais vraisemblables, doit être notifié. La notification d'un événement peut être considérée comme nécessaire pour une catégorie de produits, de pièces ou d'équipement et ne pas l'être pour une autre catégorie; l'absence ou la présence d'un facteur donné, humain ou technique, peut transformer un incident en accident ou en incident grave.

Note 5: Il y a lieu de notifier les événements impliquant des aéronefs avec équipage tout comme ceux qui impliquent des engins volants pilotés à distance (RPAS).

TABLE DES MATIÈRES

1: OPÉRATIONS EN VOL

2: ÉLÉMENTS TECHNIQUES DE L'AÉRONEF

3: ENTRETIEN ET RÉPARATION DE L'AÉRONEF

4: SERVICES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE, INSTALLATIONS ET SERVICES AU SOL

1. OPÉRATIONS EN VOL

1.1. Exploitation de l'aéronef

(a) Manœuvres d'évitement:

- Risque de collision avec un autre aéronef, un terrain ou tout autre objet ou situation dangereuse où une action d'évitement aurait été appropriée.

- Manœuvre d'évitement nécessaire pour éviter une collision avec un autre aéronef, un terrain ou tout autre objet.
 - Manœuvre d'évitement pour éviter toute autre situation dangereuse.
- (b) Incidents au décollage ou à l'atterrissage, notamment atterrissages forcés ou de précaution. Incidents tels que prise de terrain trop courte, dépassement de piste ou sortie latérale de piste. Décollages, décollages interrompus, atterrissages ou tentatives d'atterrissage sur une piste fermée, occupée ou inadaptée. Incursions sur piste.
 - (c) Impossibilité d'atteindre les performances prévues lors du décollage ou de la montée initiale.
 - (d) Quantité de carburant dangereusement faible ou incapacité à transférer du carburant ou à utiliser la quantité totale utilisable.
 - (e) Perte de contrôle (y compris partielle ou temporaire), quelle qu'en soit la cause.
 - (f) Incidents à des vitesses proches de V1 ou supérieures, résultant d'une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse ou conduisant à une telle situation (par exemple, décollage interrompu, heurt de queue, perte de puissance de moteur, etc.).
 - (g) Remise de gaz conduisant à une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse.
 - (h) Écart important et non intentionnel par rapport à la vitesse, la trajectoire ou l'altitude prévue (plus de 300 pieds), quelle qu'en soit la cause.
 - (i) Descente au-dessous de la hauteur/altitude de décision ou de la hauteur/altitude minimale de descente sans la référence visuelle nécessaire.
 - (j) Perte des repères de position par rapport à la position réelle ou à la position d'un autre aéronef.
 - (k) Rupture des communications entre membres du personnel navigant technique ou entre le personnel navigant technique et d'autres parties (personnel navigant commercial, contrôle aérien, service technique).
 - (l) Atterrissage lourd — un atterrissage pour lequel un «contrôle d'atterrissage lourd» est jugé nécessaire.
 - (m) Dépassement des limites du déséquilibre de la répartition du carburant.
 - (n) Affichage incorrect d'un code SSR ou d'une échelle d'altimètre.
 - (o) Programmation incorrecte ou alimentation erronée des équipements utilisés pour la navigation ou les calculs de performance, ou utilisation de données inexacts.
 - (p) Réception ou interprétation incorrectes de messages RTF.

- (q) Mauvais fonctionnement ou défauts du circuit de carburant ayant eu un effet important sur l'alimentation et/ou la distribution de carburant.
- (r) Aéronef s'écartant par inadvertance d'une surface pavée.
- (s) Collision entre un aéronef et tout autre aéronef, véhicule ou autre objet au sol.
- (t) Actionnement incorrect et/ou par inadvertance d'une commande.
- (u) Incapacité de réaliser la configuration prévue de l'aéronef pour toute phase de vol (par exemple, train d'atterrissage et trappes, ailerons, stabilisateurs, becs de bord d'attaque, etc.).
- (v) Danger ou danger potentiel découlant d'une simulation d'une situation d'urgence lors de formation, de vérification ou d'essai.
- (w) Vibrations anormales.
- (x) Fonctionnement de tout dispositif d'alerte primaire lié à la manœuvre de l'aéronef, par exemple, alerte de configuration, avertisseur de décrochage (vibrations du manche), alerte de survitesse, etc., à moins:
 - (1) que l'équipage ait établi avec certitude que l'indication était fausse, à condition que la fausse alerte n'ait pas entraîné de difficulté ou un risque en raison de la réaction de l'équipage, ou
 - (2) qu'il ait été actionné à des fins de formation ou d'essai.
- (y) «Avertissement» de proximité du sol (GPWS/TAWS) lorsque:
 - (1) l'aéronef s'approche à une plus faible distance du sol que prévu, ou
 - (2) l'avertissement se déclenche en mode IMC (conditions météorologiques de vol aux instruments) ou la nuit, et il est établi qu'il est dû à une vitesse de descente élevée (mode 1), ou
 - (3) l'avertissement résulte du fait que le train d'atterrissage ou les volets d'atterrissage n'ont pas été actionnés au point d'approche approprié (mode 4), ou
 - (4) la réaction de l'équipage à l'avertissement a conduit ou aurait pu conduire à une difficulté ou à un danger, par exemple une réduction de la distance par rapport à d'autres aéronefs. Il peut s'agir d'un avertissement de tout mode ou type, c'est-à-dire d'un avertissement vrai, d'un avertissement parasite ou d'un faux avertissement.
- (z) «Alerte» de proximité du sol (GPWS/TAWS) lorsque la réaction de l'équipage à l'alerte a conduit ou aurait pu conduire à une difficulté ou à un danger.
- (aa) Avis de résolution ACAS (ACAS RA).
- (bb) Souffle de réacteur ou d'hélice entraînant des dégâts importants ou des blessures graves.

1.2. Urgences

- (a) Incendie, explosion, fumée ou émanations toxiques ou nocives, odeur anormale, même si les incendies ont été éteints.
- (b) Recours à toute procédure non standard adoptée par l'équipage de conduite ou de cabine pour faire face à une situation d'urgence, lorsque:
 - (1) la procédure existe mais n'est pas utilisée;
 - (2) il n'existe pas de procédure;
 - (3) la procédure existe mais est incomplète ou inappropriée;
 - (4) la procédure est incorrecte;
 - (5) une procédure incorrecte est utilisée.
- (c) Inadaptation de toute procédure destinée à être utilisée en cas de situation d'urgence, y compris à des fins d'entretien, de formation ou d'essai.
- (d) Tout événement entraînant une évacuation d'urgence.
- (e) Dépressurisation.
- (f) Utilisation de tout équipement d'urgence ou des procédures prescrites en cas de situation d'urgence afin de remédier à une situation donnée.
- (g) Tout événement entraînant la déclaration d'une situation d'urgence («Mayday» ou «Panne»).
- (h) Fonctionnement non satisfaisant de tout système ou équipement de secours, y compris toutes les portes de sortie et l'éclairage, même lorsqu'ils sont utilisés à des fins d'entretien, de formation ou d'essai.
- (i) Événements nécessitant l'utilisation des réserves d'oxygène de secours par tout membre d'équipage.

1.3. Incapacité de l'équipage

- (a) Incapacité de tout membre de l'équipage navigant technique, y compris celle qui survient avant le départ si on estime qu'elle aurait pu entraîner une incapacité après le décollage.
- (b) Incapacité de tout membre de l'équipage navigant commercial qui l'empêche d'exécuter des tâches essentielles en cas de situation d'urgence.

1.4. Blessures

- (a) Incidents qui ont entraîné ou auraient pu entraîner des blessures importantes des passagers ou de l'équipage mais qui ne sont pas considérés comme un accident à notifier.

- (b) Grave problème de santé affectant des membres de l'équipage ou des passagers.

1.5. Météorologie

- (a) Coup de foudre ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le mauvais fonctionnement d'un service essentiel.
- (b) Averse de grêle ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le mauvais fonctionnement d'un service essentiel.
- (c) Turbulences graves entraînant des blessures pour les occupants ou pour lesquelles un «contrôle de turbulence» est jugé nécessaire.
- (d) Cisaillement du vent.
- (e) Givre entraînant des difficultés de manœuvre ou ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le mauvais fonctionnement d'un service essentiel.

1.6. Sûreté

- (a) Piraterie de l'aéronef, notamment alerte à la bombe ou détournement.
- (b) Difficultés à contrôler des passagers en état d'ébriété, violents ou indisciplinés.
- (c) Découverte d'un passager clandestin.

1.7. Autres incidents

- (a) Survenue répétée d'un type déterminé d'incidents qui, pris isolément, ne seraient pas considérés comme devant être notifiés mais qui, compte tenu de leur fréquence, constituent un danger potentiel.
- (b) Collision avec un oiseau ayant entraîné des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le mauvais fonctionnement d'un service essentiel.
- (c) Turbulences de sillage.
- (d) Fatigue de l'équipage, dont il est considéré qu'elle a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef ou ses occupants, à bord de l'aéronef ou au sol.
- (e) Tout autre incident, quel qu'en soit le type, dont il est considéré qu'il a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef ou ses occupants, à bord de l'aéronef ou au sol.

2. ÉLÉMENTS TECHNIQUES DE L'AÉRONEF

2.1. Structure

Toutes les défaillances structurales n'ont pas à être notifiées. C'est le service technique qui indique si une défaillance est d'une gravité telle qu'elle doit être notifiée. Les exemples suivants peuvent être pris en considération:

- (a) dommage d'un élément structural principal qui n'a pas été qualifié de tolérant aux dommages (élément à durée de vie limitée). Les éléments structuraux principaux sont ceux qui contribuent de manière importante aux charges de pressurisation, au sol et en vol, et dont la défaillance peut entraîner une panne catastrophique de l'aéronef.
- (b) Défaut ou dommage dépassant les dommages admissibles à un élément structural principal qui a été qualifié de tolérant aux dommages.
- (c) Dommage ou défaut dépassant les tolérances autorisées d'un élément structural dont la défaillance peut réduire la rigidité structurale dans de telles proportions que les marges d'inversion de commande, de divergence ou de flottement ne sont plus atteintes.
- (d) Dommage ou défaut d'un élément structural qui peut entraîner la libération d'objets de masse susceptibles de blesser les occupants de l'aéronef.
- (e) Dommage ou défaut d'un élément structural susceptible de compromettre le bon fonctionnement des systèmes. Voir point 2.2 ci-après.
- (f) Perte d'un élément de la structure de l'aéronef en vol.

2.2. Systèmes

Les critères généraux suivants, applicables à tous les systèmes, sont proposés:

- (a) Perte, mauvais fonctionnement important ou défaut de tout système, sous-système ou ensemble d'équipements quand des procédures d'exploitation standard, des manœuvres, etc., n'ont pas pu être accomplies de façon satisfaisante.
- (b) Incapacité de l'équipage à maîtriser le système, par exemple:
 - (1) actions non maîtrisées.
 - (2) Réponses incorrectes et/ou incomplètes, notamment limitation de mouvement ou raideur.
 - (3) Emballement.
 - (4) Défaillance ou déconnexion mécanique.
- (c) Défaillance ou mauvais fonctionnement d'une ou de plusieurs fonctions exclusives du système (un système peut intégrer plusieurs fonctions).
- (d) Interférence au sein des systèmes ou entre eux.
- (e) Défaillance ou mauvais fonctionnement du dispositif de protection ou du système de secours associés au système.
- (f) Perte de redondance du système.
- (g) Tout incident résultant du comportement non prévu d'un système.

- (h) Pour les aéronefs avec un seul système principal, sous-système ou ensemble d'équipements: perte, mauvais fonctionnement important ou défaut de tout système principal, sous-système ou ensemble d'équipements.
- (i) Pour les aéronefs avec plusieurs systèmes principaux, sous-systèmes ou ensembles d'équipements indépendants: perte, mauvais fonctionnement important ou défaut de plus d'un système principal, sous-système ou ensemble d'équipements.
- (j) Fonctionnement de tout dispositif d'alerte primaire lié aux systèmes ou à l'équipement de l'aéronef à moins que l'équipage ait établi avec certitude que l'indication était fausse, à condition que la fausse alerte n'ait pas entraîné de difficulté ou un risque en raison de la réaction de l'équipage.
- (k) Fuite de fluides hydrauliques, de carburant, d'huile ou d'autres liquides, ayant entraîné un risque d'incendie ou de contamination dangereuse de la structure, des systèmes ou de l'équipement de l'aéronef, ou un danger pour les occupants.
- (l) Mauvais fonctionnement ou défaut de tout système d'indication ayant pu entraîner des indications trompeuses pour l'équipage.
- (m) Panne, mauvais fonctionnement ou défaut qui surviennent lors d'une phase critique du vol et sont importants pour le fonctionnement du système.
- (n) Baisse importantes des performances véritables par rapport à celles approuvées, entraînant une situation dangereuse (en tenant compte de la précision de la méthode de calcul des performances), notamment en ce qui concerne le fonctionnement des freins, la consommation de carburant, etc.
- (o) Asymétrie des commandes de vols; par exemple, volets, becs, déporteurs, etc.

L'appendice à la présente annexe comporte une liste d'exemples des incidents à notifier résultant de l'application de ces critères généraux à des systèmes particuliers.

2.3. Systèmes de propulsion (notamment moteurs, hélices, systèmes à rotor) et systèmes APU

- (a) Extinction, arrêt ou défaut important de fonctionnement d'un moteur.
- (b) Survitesse ou incapacité à maîtriser la vitesse de tout élément tournant à grande vitesse (par exemple: APU, démarreur pneumatique, turbo-refroidisseur équipé, moteur à turbine à air, hélice ou rotor).
- (c) Panne ou mauvais fonctionnement de tout élément d'un moteur ou groupe turbomoteur résultant d'une ou plusieurs des circonstances suivantes:
 - (1) non-confinement de composants/débris;
 - (2) incendie intérieur ou extérieur non maîtrisé, ou fuite de gaz chaud;
 - (3) poussée dans une direction différente de celle demandée par le pilote;

- (4) système d'inversion de poussée ne fonctionnant pas ou fonctionnant par inadvertance;
 - (5) impossibilité de régler la puissance, la poussée ou le régime du moteur;
 - (6) défaillance de la structure du moteur;
 - (7) perte partielle ou complète d'un élément important du groupe turbomoteur;
 - (8) émanations visibles denses ou concentrations de produits toxiques suffisantes pour entraîner une incapacité de l'équipage ou des passagers;
 - (9) impossibilité d'éteindre le moteur par les procédures normales;
 - (10) impossibilité de redémarrer un moteur en état de fonctionnement.
- (d) Perte de puissance/poussée, modification ou oscillation non maîtrisées, classées comme perte de poussée ou de contrôle de la puissance:
- (1) pour un aéronef à un seul moteur, ou
 - (2) lorsque l'événement est considéré comme excessif pour l'aéronef concerné, ou
 - (3) lorsque cela peut affecter plus d'un moteur dans un aéronef multimoteurs, ou particulièrement dans le cas d'un bimoteur, ou
 - (4) pour un aéronef multimoteurs, lorsqu'un type de moteur identique ou semblable est utilisé sur un aéronef pour lequel l'événement serait considéré comme dangereux ou critique.
- (e) Tout défaut sur un élément à durée de vie limitée entraînant son retrait avant la fin de sa durée de vie.
- (f) Défauts d'origine commune susceptibles d'entraîner un taux de coupure en vol (IFSD) tellement élevé qu'il est possible que plus d'un moteur soit coupé sur le même vol.
- (g) Limiteur de moteur ou dispositif de commande ne fonctionnant pas quand ils sont actionnés ou fonctionnant par inadvertance.
- (h) Dépassement des paramètres du moteur.
- (i) Objets et débris étrangers entraînant un dommage.

Hélices et transmissions

- (j) Panne ou mauvais fonctionnement de tout élément d'une hélice ou d'un groupe turbomoteur entraînant une ou plusieurs des circonstances suivantes:
 - (1) survitesse de l'hélice;

- (2) apparition d'une traînée excessive;
- (3) poussée dans une direction différente de celle demandée par le pilote;
- (4) séparation de l'hélice ou d'une partie importante de l'hélice;
- (5) panne entraînant un déséquilibre excessif;
- (6) passage imprévu des pales d'hélice au-dessous de l'angle minimal du pas en vol;
- (7) impossibilité de mettre l'hélice en drapeau;
- (8) impossibilité de contrôler un changement de pas de l'hélice;
- (9) changement de pas non maîtrisé;
- (10) variation non maîtrisée du couple ou de la vitesse;
- (11) séparation d'éléments à faible énergie.

Rotors et transmissions

- (k) Dommage ou défaut du dispositif additionnel/de la boîte de transmission du rotor principal, susceptibles de conduire à la séparation en vol du rotor, et/ou à de mauvais fonctionnements de la commande du rotor.
- (l) Dommage aux systèmes de rotor de queue, de transmission ou aux systèmes équivalents.

APU

- (m) Coupure ou panne lorsque les exigences opérationnelles prévoient que l'APU doit être disponible, par exemple ETOPS, LME.
- (n) Impossibilité de couper l'APU.
- (o) Survitesse.
- (p) Impossibilité de démarrer l'APU quand cela est nécessaire pour des raisons opérationnelles.

2.4. Facteurs humains

Tout incident où une caractéristique ou une inadaptation de la conception de l'aéronef aurait pu entraîner une erreur d'utilisation susceptible d'avoir un effet dangereux ou catastrophique.

2.5. Autres incidents

- (a) Tout incident où une caractéristique ou une inadaptation de la conception de l'aéronef aurait pu entraîner une erreur d'utilisation susceptible d'avoir un effet dangereux ou catastrophique.

- (b) Tout incident qui normalement n'est pas considéré comme devant être notifié (par exemple, mobilier et équipement de cabine, circuits d'eau) lorsque les circonstances ont entraîné un danger pour l'aéronef ou ses occupants.
- (c) Incendie, explosion, fumée ou émanations toxiques ou nocives.
- (d) Tout autre événement susceptible de représenter un danger pour l'aéronef, ou d'affecter la sécurité des occupants de l'aéronef ou des personnes et des biens à proximité de l'aéronef ou au sol.
- (e) Panne ou défaut du système d'annonces passagers rendant les annonces impossibles ou inaudibles.
- (f) Panne des commandes de réglage du siège du pilote en vol.

3. ENTRETIEN ET RÉPARATION DE L'AÉRONEF

- (a) Assemblage incorrect de parties ou composants de l'aéronef, détecté lors de procédures d'inspection et d'essai non destinées à ce but précis.
- (b) Fuite de la purge d'air chaud entraînant un dommage structural.
- (c) Tout défaut d'un élément à durée de vie limitée causant son retrait avant la fin de sa durée de vie.
- (d) Tout dommage ou toute détérioration (par exemple, rupture, fissure, corrosion, délaminage, décollement, etc.), quelle qu'en soit la cause (par exemple, frottement, perte de rigidité ou défaillance structurale), occasionnés à:
 - (1) la structure primaire ou un élément structural principal (comme définis dans le manuel de réparation des constructeurs) lorsque ce dommage ou cette détérioration dépasse les limites admissibles spécifiées dans le manuel de réparation et nécessite la réparation ou le remplacement complet ou partiel de l'élément;
 - (2) la structure secondaire, ce qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef;
 - (3) le moteur, l'hélice ou le rotor de giravion.
- (e) Panne, mauvais fonctionnement ou défaut de tout système ou équipement, ou dommage ou détérioration, détectés à la suite de la mise en conformité avec une consigne de navigabilité ou d'autres instructions obligatoires prescrites par une autorité réglementaire, lorsque:
 - (1) la détection est faite pour la première fois par l'organisme effectuant la mise en conformité;
 - (2) lors d'une mise en conformité ultérieure, l'événement dépasse les limites admissibles indiquées dans les instructions et/ou les procédures de réparation/rectification publiées ne sont pas disponibles.

- (f) Fonctionnement non satisfaisant de tout système ou équipement de secours, y compris toutes les portes de sortie et l'éclairage, même lorsqu'ils sont utilisés à des fins d'entretien ou d'essai.
- (g) Non-conformité ou erreurs importantes de conformité avec les procédures d'entretien requises.
- (h) Produits, pièces, équipements et matériaux d'origine inconnue ou suspecte.
- (i) Données ou procédures d'entretien trompeuses, incorrectes ou insuffisantes susceptibles d'engendrer des erreurs d'entretien.
- (j) Toute panne, tout mauvais fonctionnement ou défaut d'équipements au sol utilisés pour l'essai ou le contrôle des systèmes et équipements de l'aéronef lorsque les procédures prescrites d'inspection et d'essai de routine n'ont pas permis de clairement identifier le problème qui a entraîné une situation dangereuse.

4. SERVICES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE, INSTALLATIONS ET SERVICES AU SOL

4.1. Services de la navigation aérienne

Voir annexe I, partie B, liste des incidents à notifier liés aux services de la navigation aérienne.

4.2. Aérodrômes et installations d'aérodrômes

- (a) Interruption de la communication radio entre le personnel au sol et les services de la circulation aérienne.
- (b) Panne du système d'alarme du poste d'incendie.
- (c) Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie non disponibles conformément aux exigences.
- (d) Un changement significatif des conditions d'exploitation de l'aérodrome, susceptible d'entraîner des situations dangereuses et n'ayant pas été notifié aux services de la circulation aérienne.

4.3. Prise en charge des passagers, bagages et cargaison

- (a) Contamination importante de la structure, des systèmes ou des équipements de l'aéronef résultant du transport de bagages ou de cargaisons.
- (b) Chargement incorrect des passagers, des bagages ou de la cargaison, susceptible d'avoir un effet important sur la masse et/ou l'équilibre de l'aéronef.
- (c) Arrimage incorrect des bagages (y compris les bagages à main) ou de la cargaison, susceptible de mettre en danger l'aéronef, ses équipements ou ses occupants ou d'empêcher une évacuation d'urgence.

- (d) Mauvais stockage des conteneurs de fret ou d'autres gros éléments de la cargaison.
- (e) Transport ou tentative de transport de marchandises dangereuses en violation des réglementations applicables, notamment avec un étiquetage et un emballage incorrects des marchandises dangereuses.

4.4. Services d'escale et assistance aéroportuaire

- (a) Fuite importante pendant l'avitaillement en carburant.
- (b) Chargement de quantités incorrectes de carburant susceptible d'avoir un effet important sur l'endurance, les performances, l'équilibre de l'aéronef ou la résistance de sa structure.
- (c) Panne, mauvais fonctionnement ou défaut d'équipements au sol utilisés pour l'essai ou le contrôle des systèmes et équipements de l'aéronef lorsque les procédures prescrites d'inspection et d'essai de routine n'ont pas permis de clairement identifier le problème qui a entraîné une situation dangereuse.
- (d) Non-conformité ou erreurs importantes de conformité avec les procédures d'escale requises.
- (e) Chargement de carburant contaminé ou de carburant ou d'autres fluides essentiels (y compris l'oxygène et l'eau potable) de type incorrect.

Appendice à l'ANNEXE I, partie A

Les points ci-après donnent des exemples d'incidents à notifier tirés de l'application des critères généraux aux systèmes particuliers énumérés au paragraphe 2.2 de l'annexe I, partie A.

1. Conditionnement d'air/ventilation
 - (a) perte complète du refroidissement avionique;
 - (b) dépressurisation.
2. Système de navigation automatique
 - (a) incapacité du système automatique à réaliser les opérations voulues lorsqu'il est actionné;
 - (b) importante difficulté de l'équipage à maîtriser l'aéronef liée au fonctionnement du système automatique;
 - (c) panne de tout dispositif de déconnexion du système automatique;
 - (d) changement de mode du système automatique non maîtrisé.
3. Communications
 - (a) panne ou défaut du système d'annonces passagers rendant les annonces impossibles ou inaudibles;
 - (b) communications totalement impossibles en vol.
4. Système électrique
 - (a) perte d'un circuit de distribution du système électrique (CA ou CC);
 - (b) perte totale ou perte de plus d'un système de génération électrique;
 - (c) panne du système de génération électrique auxiliaire (de secours).
5. Poste de pilotage/cabine/soute
 - (a) panne de réglage des commandes du siège du pilote en vol;
 - (b) défaillance de tout système ou équipement de secours, notamment les systèmes de signalisation d'évacuation d'urgence, toutes les issues de secours
 - (c) l'éclairage de secours, etc.
 - (d) perte de capacité de rétention du système de chargement des cargaisons.
6. Système de protection incendie

- (a) alarmes incendie, à l'exception de celles immédiatement confirmées comme fausses;
- (b) panne ou défaut non détectés du système de protection/détection d'incendie/fumée, susceptibles d'empêcher ou de limiter la protection/détection d'un incendie;
- (c) absence d'avertissement en cas d'incendie réel ou de fumée.

7. Commandes de vol

- (a) asymétrie des ailerons, des becs, des déporteurs, etc.;
- (b) limitation de mouvement, rigidité ou réaction mauvaise ou tardive dans le fonctionnement des systèmes de pilotage primaires ou de leurs systèmes de compensation et de blocage;
- (c) emballement des commandes de vol;
- (d) vibration des commandes de vol ressentie par l'équipage;
- (e) défaillance ou déconnexion mécanique des commandes de vol;
- (f) importante interférence avec la commande normale de l'aéronef ou dégradation des qualités de vol.

8. Circuit carburant

- (a) mauvais fonctionnement du système indiquant la quantité de carburant, entraînant la perte totale ou une indication erronée de la quantité de carburant à bord;
- (b) fuite de carburant ayant entraîné une perte importante, un risque d'incendie ou une contamination grave;
- (c) mauvais fonctionnement ou défaut du système de largage de carburant, ayant entraîné une perte involontaire d'une quantité importante, un risque d'incendie, une contamination dangereuse de l'équipement de l'aéronef ou une incapacité de larguer le carburant;
- (d) mauvais fonctionnement ou défauts du circuit de carburant ayant eu un effet important sur l'alimentation et/ou la distribution de carburant;
- (e) impossibilité de transférer ou d'utiliser la quantité totale de carburant disponible.

9. Hydraulique

- (a) perte d'un système hydraulique (ETOPS uniquement);
- (b) non-fonctionnement du système d'isolement;
- (c) perte de plus d'un des circuits hydrauliques;

- (d) défaillance du système hydraulique de secours;
 - (e) extension par inadvertance de la turbine à air dynamique.
10. Système de protection/détection du givre
- (a) perte ou réduction non détectées des performances du système de dégivrage;
 - (b) perte de plus d'un des systèmes de chauffage à sonde;
 - (c) impossibilité d'obtenir un dégivrage symétrique des ailes;
 - (d) accumulation anormale de givre entraînant des effets importants sur les performances ou la qualité de manœuvre;
 - (e) visibilité de l'équipage affectée de manière importante.
11. Systèmes d'enregistrement/d'alarme/d'indication
- (a) mauvais fonctionnement ou défaut de tout système d'indication, lorsque d'éventuelles indications fortement trompeuses pourraient entraîner une action inappropriée de l'équipage sur un système essentiel;
 - (b) perte de la fonction d'alerte rouge sur un système;
 - (c) pour les postes de pilotage avec écrans cathodiques: perte ou mauvais fonctionnements de plus d'un ordinateur ou d'un appareil de visualisation impliqués dans la fonction d'avertissement/affichage.
12. Circuit de train/freins/pneus
- (a) incendie de frein;
 - (b) importante perte de freinage;
 - (c) freinage dissymétrique entraînant une déviation importante de la trajectoire;
 - (d) panne du système de descente du train en chute libre (y compris lors d'essais à intervalles réguliers);
 - (e) rétraction/extension non demandées du train ou des trappes de train;
 - (f) éclatement de pneus multiple.
13. Systèmes de navigation (y compris les systèmes d'approche de précision) et centrales aérodynamiques
- (a) perte totale ou pannes multiples des équipements de navigation;
 - (b) panne totale ou pannes multiples des équipements de la centrale aérodynamique;
 - (c) indication fortement trompeuse;

- (d) erreurs de navigation importantes attribuées à des données incorrectes ou à une erreur de codage dans la base de données;
- (e) déviations inattendues de la trajectoire latérale ou verticale qui ne sont pas causées par une action du pilote;
- (f) problèmes avec les installations de navigation au sol entraînant des erreurs de navigation importantes non associées au passage de la navigation inertielle à la radionavigation.

14. Oxygène, pour un aéronef pressurisé

- (a) interruption de l'alimentation d'oxygène dans la cabine;
- (b) interruption de l'alimentation en oxygène pour un nombre important de passagers (plus de 10 %), notamment détectée lors d'entretien, de formation ou d'essai.

15. Système de purge d'air

- (a) fuite d'air de purge chaud entraînant une alarme incendie ou un dommage structural;
- (b) perte de tous les systèmes de purge d'air;
- (c) panne du système de détection de fuite d'air de purge.

Partie B: liste des incidents liés aux services de la navigation aérienne qui doivent être notifiés

Note 1: Bien que cette partie énumère la majorité des incidents qui doivent être notifiés, elle ne saurait être exhaustive. Tout autre incident qui, de l'avis des personnes concernées, remplit les critères, est également à notifier.

Note 2: La présente partie n'inclut pas les accidents et les incidents graves tels qu'ils sont définis dans le règlement (UE) n° 996/2010. Outre les autres exigences en matière de notification des accidents et incidents graves tels que définis par le règlement (UE) n° 996/2010, les accidents et les incidents graves sont également à notifier via les systèmes de comptes rendus d'événements obligatoires.

Note 3: La présente partie inclut les incidents liés aux services de la navigation aérienne (ANS) qui représentent une menace réelle ou potentielle pour la sécurité des vols, ou qui sont susceptibles de porter atteinte à la sécurité des services ANS.

Note 4: Le contenu de la présente partie n'exclut pas la notification des incidents, situations ou conditions qui, s'ils venaient à se reproduire dans des circonstances différentes mais vraisemblables, ou s'ils n'étaient pas corrigés, pourraient constituer un danger pour la sécurité aérienne.

- (1) Incidents de quasi-collision (y compris les situations spécifiques où la distance entre un aéronef et un autre aéronef/le sol/un véhicule/une personne ou un objet est considérée comme insuffisante):
 - (a) non-respect des distances minimales de séparation;
 - (b) séparation inadéquate;
 - (c) quasi-impact avec le sol sans perte de contrôle (quasi-accident CFIT);
 - (d) incursion sur piste avec manœuvre d'évitement nécessaire.

- (2) Risque de collision ou quasi-collision (y compris les situations spécifiques susceptibles de provoquer un accident ou une quasi-collision, si un autre aéronef se trouve à proximité):
 - (a) incursion sur piste sans qu'une manœuvre d'évitement soit nécessaire;
 - (b) sortie de piste d'un aéronef;
 - (c) aéronef s'écartant d'une autorisation de l'ATC;
 - (d) aéronef s'écartant du règlement ATM applicable;
 - (1) aéronef s'écartant des procédures ATM publiées applicables;
 - (2) entrée non autorisée dans un espace aérien;

- (3) non-respect des prescriptions relatives au transport et à l'utilisation d'équipements aéronautiques liés à l'ATM, telles qu'elles sont prévues par le(s) règlement(s) pertinent(s).
- (3) incidents spécifiques à la gestion de la circulation aérienne (ATM) (y compris les situations où la capacité à assurer des services ATM sûrs est compromise, notamment les situations où, par chance, le fonctionnement de l'aéronef dans des conditions de sécurité n'a pas été compromis).

Cette définition comprend les incidents suivants:

- (a) impossibilité d'assurer les services de gestion de la circulation aérienne;
 - (1) impossibilité d'assurer les services de la circulation aérienne;
 - (2) impossibilité d'assurer les services de gestion de l'espace aérien;
 - (3) impossibilité d'assurer les services de gestion des courants de trafic aérien;
- (b) défaillance de la fonction de communication;
- (c) défaillance de la fonction de surveillance;
- (d) défaillance de la fonction de traitement et de distribution des données;
- (e) défaillance de la fonction de navigation;
- (f) sécurité du système ATM.

Appendice à l'annexe I, partie B

Les points ci-après donnent des exemples d'incidents ATM à notifier tirés de l'application aux manœuvres des aéronefs des critères généraux énumérés au point 3 de l'annexe I, partie B.

1. Fourniture d'informations largement incorrectes, inadéquates ou trompeuses par toute source au sol, par exemple dans le cadre des services de la navigation aérienne (ATS), du service automatique d'information de région terminale (ATIS), des services météorologiques, du service d'information aéronautique (AIS), dans les bases de données de navigation, cartes, graphiques, manuels, etc.
2. Autorisation de vol à une hauteur inférieure aux normes prescrites.
3. Indication de données de référence de pression incorrectes (réglage de l'altimètre).
4. Erreur de transmission, de réception ou d'interprétation de messages importants lorsque cela entraîne une situation dangereuse.
5. Non-respect des distances minimales de séparation.
6. Entrée non autorisée dans un espace aérien.
7. Intervention illicite sur les communications radio.
8. Défaillance des installations de services de navigation aérienne au sol ou par satellite.
9. Grave défaillance du contrôle aérien/de la gestion du trafic aérien ou détérioration importante des infrastructures de l'aérodrome.
10. Aires de mouvement et/ou aides à la navigation d'un aérodrome encombrées par des aéronefs, véhicules, animaux, personnes ou objets étrangers, entraînant une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse.
11. Erreurs de signalisation ou mauvaise signalisation de tout encombrement ou danger sur les aires de mouvement d'un aérodrome, entraînant une situation dangereuse.
12. Défaillance, mauvais fonctionnement important ou indisponibilité des éclairages de l'aérodrome.

ANNEXE II: LISTE DES DÉLAIS ET EXIGENCES APPLICABLES AU SYSTÈME DE COMPTES RENDUS D'ÉVÉNEMENTS OBLIGATOIRES

1. DÉLAI DE COMPTE RENDU:

1.1. Règle générale

Le délai maximal pour notifier un événement en application de l'article 4 est de 72 heures.

1.2. Cas spécifiques

- (a) Le compte rendu doit être soumis immédiatement dans les cas suivants: «une quasi-collision avec tout autre objet volant; une défaillance des procédures de la circulation aérienne ou un manquement aux procédures en vigueur par les services de la circulation aérienne ou par l'équipage de conduite; ou une panne des installations des services de la circulation aérienne», conformément au règlement (CE) n° 859/2008²² (OPS 1.420 point d)1).
- (b) En cas de danger aviaire, conformément au règlement (CE) n° 859/2008 (OPS 1.420, point d)3), le compte rendu doit être soumis immédiatement.
- (c) En cas de collision aviaire, si la collision a causé des dommages significatifs à l'avion ou la perte ou la défaillance de toute fonction essentielle, conformément au règlement (CE) n° 859/2008 (OPS 1.420, point d)3), le compte rendu doit être soumis après l'atterrissage.
- (d) En cas d'intervention illicite à bord d'un avion, conformément au règlement (CE) n° 859/2008 (OPS 1.420, point d)5), le compte rendu doit être soumis dès que possible.
- (e) Dans le cas de conditions potentiellement dangereuses, telles qu'une irrégularité dans le fonctionnement des installations de navigation ou des installations au sol, un phénomène météorologique ou un nuage de cendres volcaniques rencontrées pendant le vol, conformément au règlement (CE) n° 859/2008(OPS 1.420, point d)6), le compte rendu doit être soumis dès que possible.

2. CHAMPS OBLIGATOIRES

2.1. Champs de données communs

Tous les comptes rendus d'événements collectés en application des articles 4 et 5 contiennent au moins les informations suivantes:

(1) Titre

- Titre

²² Règlement (CE) n° 859/2008 de la Commission du 20 août 2008 modifiant le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil en ce qui concerne les règles techniques et procédures administratives communes applicables au transport commercial par avion; *JO L 254 du 20.09.2008, p. 1.*

(2) Informations de classement

- Entité responsable
- Numéro de dossier
- Statut de l'événement

(3) Heure

- Date locale
- Heure locale
- Date UTC
- Heure UTC

(Si une seule date/heure est donnée, elle l'est en UTC)

(4) Lieu:

- État/zone de l'événement
- Lieu de l'événement

(5) Classification

- Classe d'événement
- Catégorie d'événement

(6) Gravité

- Dommages les plus importants
- Niveau de blessure
- Dommages causés à des tiers – (champ recommandé - parfois sans objet)
- Dommages à l'aérodrome (champ recommandé - parfois sans objet)

(7) Lien avec l'ATM (le cas échéant)

- Contribution de l'ATM

(8) Conditions météorologiques (le cas échéant)

- Lien avec les conditions météorologiques

Si oui:

- Conditions météorologiques

- Luminosité
 - Vitesse du vent
 - Visibilité
 - Température de l'air
- (9) Exposé
- Langue de l'exposé
 - Exposé
- (10) Événements
- Type d'événement
 - Phase de l'événement
- (11) Classification des risques

2.2. Champs de données spécifiques

Dans le cas où l'événement implique un aéronef, les informations suivantes devront être fournies:

- (1) Identification de l'aéronef
- État d'immatriculation
 - Marque/modèle/série
 - Numéro de série de l'aéronef
 - Numéro d'identification de l'aéronef
- (2) Exploitation de l'aéronef
- Exploitant
 - Type d'exploitant
- (3) Description de l'aéronef
- Catégorie d'appareil
 - Type de propulsion
 - Nombre de moteurs
 - Groupe de masse

(4) Historique de vol

- Dernier point de départ
- Destination prévue
- Phase de vol
- Événement au sol
- Type d'atterrissage (champ recommandé - parfois non applicable)
- Lieu de l'atterrissage (champ recommandé - parfois non applicable)

(5) ATS

- Règles de vol applicables
- Type de trafic en cours

ANNEXE III: LISTE DES PARTIES INTÉRESSÉES

- (a) Liste des parties intéressées qui peuvent recevoir des informations sur le fondement d'une décision au cas par cas conformément à l'article 11, paragraphe 4, ou sur le fondement d'une décision générale conformément à l'article 11, paragraphe 6.
1. *Fabricants* : concepteurs et fabricants d'aéronefs, de moteurs, d'hélices et de pièces et d'équipements d'aéronefs; concepteurs et fabricants de systèmes et de composants de gestion du trafic aérien (ATM); concepteurs et fabricants de systèmes et de composants de services de navigation aérienne (ANS); concepteurs et fabricants de systèmes et de composants utilisés du côté piste des aérodromes.
 2. *Entretien*: organisations s'occupant de la maintenance ou de la révision des aéronefs, des moteurs, des hélices et des pièces et des équipements des aéronefs; de l'installation, de la modification, de la maintenance, de la réparation, de la révision, de la vérification en vol ou de l'inspection des services à la navigation aérienne; ou de la maintenance ou de la révision des systèmes, des composants et des équipements du côté piste des aérodromes.
 3. *Exploitants*: compagnies aériennes et exploitants d'aéronefs et associations de compagnies aériennes et d'exploitants d'aéronefs; exploitants d'aéroports et associations d'exploitants d'aéroports.
 4. Prestataires de services de navigation aérienne et prestataires de fonctions spécifiques de gestion du trafic aérien (ATM).
 5. *Prestataires de services aéroportuaires*: organisations chargées de l'entretien des aéronefs au sol, y compris le remplissage en carburant, l'avitaillement, la préparation du devis de masse, le chargement, le dégivrage et le tractage dans un aérodrome, ainsi que le sauvetage et la lutte contre l'incendie ou d'autres services d'urgence.
 6. Organisations de formation des pilotes.
 7. *Organisations de pays tiers*: autorités de l'aviation civile et autorités compétentes pour enquêter sur les accidents de pays tiers.
 8. Organisations internationales de l'aviation civile.
 9. *Recherche*: laboratoires, centres ou entités de recherche publics ou privés; ou universités effectuant des travaux de recherche ou des études sur la sécurité aérienne.
- (b) **Liste des parties intéressées qui peuvent recevoir des informations sur la base d'une décision cas par cas conformément à l'article 11, paragraphes 4 et 5**
1. *Pilotes* (à titre personnel).
 2. *Contrôleurs du trafic aérien* (à titre personnel) et autre personnel ATM/ANS effectuant des tâches en rapport avec la sécurité.
 3. Ingénieurs/techniciens/personnel responsable des dispositifs électroniques de sécurité de la circulation aérienne/gestionnaires de transport aérien (ou d'aéroport) (à titre personnel).

4. Organes de représentation professionnelle du personnel effectuant des tâches en rapport avec la sécurité.

**ANNEXE IV: DEMANDE D'INFORMATIONS AU RÉPERTOIRE CENTRAL
EUROPÉEN**

1. Nom:

Fonction/poste:

Société:

Adresse:

Tél.:

Adresse de courrier électronique:

Date:

Type d'activités:

Catégorie de partie intéressée à laquelle vous appartenez (voir l'annexe III du règlement (UE) n ° .../... du Parlement européen et du Conseil concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile):

2. **Informations demandées** (veuillez être aussi précis que possible dans votre demande en indiquant la date/période à laquelle vous vous intéressez) :

--

3. Motif de la demande:

--

4. Expliquez les fins auxquelles les informations seront utilisées:

--

5. Date pour laquelle les informations sont demandées:

6. Le formulaire rempli doit être envoyé par courriel à : (point de contact)

7. Accès à l'information

Le point de contact n'est pas tenu de communiquer les informations demandées. Il n'est autorisé à le faire que s'il a la certitude que la demande est compatible avec les dispositions du règlement (UE) n ° .../... du Parlement européen et du Conseil concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile. Le demandeur s'engage et engage la structure dont il est issu à limiter l'utilisation des informations aux fins qu'il a décrites au point 4. Il convient de rappeler également que les informations fournies sur base de la présente demande ne sont communiquées qu'aux seules fins de la sécurité aérienne, comme le prévoit le règlement (UE) n° .../..., et non à des fins d'imputation de faute ou de responsabilité, ou à des fins commerciales.

Le demandeur n'est pas autorisé à divulguer à qui que ce soit des informations qui lui ont été données sans le consentement écrit de la personne qui les lui a fournies.

Le non-respect des exigences susmentionnées peut entraîner le refus d'accès à d'autres informations contenues dans le répertoire central européen et à une sanction, le cas échéant.

8. Date, lieu et signature:

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

1.1. Dénomination de la proposition

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n° 996/2010 et abrogeant la directive n° 2003/42/CE, le règlement (CE) n° 321/2007 de la Commission et le règlement (CE) n° 1330/2007 de la Commission

1.2. Domaine politique concerné dans la structure GPA/EBA²³

0602 : Transports terrestres, aériens et maritimes

1.3. Nature de la proposition

- La proposition/l'initiative porte sur **une action nouvelle**
- La proposition/l'initiative porte sur **une action nouvelle suite à un projet pilote/une action préparatoire**²⁴
- La proposition/l'initiative est relative à **la prolongation d'une action existante**
- La proposition/l'initiative porte sur **une action réorientée vers une nouvelle action**

1.4. Objectifs

1.4.1. Objectif(s) stratégique(s) pluriannuel(s) de la Commission visé(s) par la proposition

«Promouvoir la sécurité et la sûreté des transports» (objectif spécifique 2, relatif aux transports terrestres, aériens et maritimes, programme de gestion 2012 de la DG MOVE).

Les politiques de la DG MOVE visent à garantir des services de transport concurrentiels, durables et sûrs à la population et aux entreprises européennes. Le secteur des transports est un élément clé de la stratégie Europe 2020 de la Commission.

Conformément à l'objectif général visant à fournir à la population et aux entreprises européennes des services de transports concurrentiels favorisant la croissance et l'emploi, la proposition de règlement concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile, qui relève de l'activité EBA «Transports intérieurs, aériens et maritimes», contribue directement à la réalisation de l'objectif spécifique de promouvoir la sûreté et la sécurité du transport.

²³ GPA: Gestion par activités – EBA: Établissement du budget par activités.

²⁴ Tel(le) que visé(e) à l'article 49, paragraphe 6, point a) ou b), du règlement financier.

1.4.2. *Objectif spécifique et activité GPA/EBA concernée*

Objectif spécifique

Renforcer et formaliser les actions relatives aux comptes rendus d'événements au niveau de l'Union et en particulier l'analyse des informations relatives à la sécurité figurant dans le répertoire central européen afin, notamment, de déterminer les principaux domaines à risque dans l'Union.

L'Agence européenne de la sécurité aérienne sera chargée de coordonner les activités.

Activité GPA/EBA concernée

Chapitre 0602: Transports terrestres, aériens et maritimes

1.4.3. *Résultats et effets attendus*

Préciser les effets que la proposition/initiative devrait avoir sur les bénéficiaires/la population visée

L'analyse des données contenues dans le répertoire central européen au niveau de l'Union et la formalisation du réseau d'analystes produirait des avantages suivants:

- identification des éventuels problèmes de sécurité de l'aviation et des principaux domaines à risque au niveau de l'Union;
- concentration des efforts de l'Union dans une démarche fondée sur des données;
- soutien au programme européen de sécurité aérienne et du plan européen de sécurité aérienne;
- soutien aux États membres en ce qui concerne le respect de leurs obligations, notamment en leur donnant accès à un plus grand ensemble de données.

1.4.4. *Indicateurs de résultats et d'incidences*

Préciser les indicateurs permettant de suivre la réalisation de la proposition/de l'initiative.

S.O.

1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative

1.5.1. *Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme*

Contribuer à atteindre un meilleur niveau de sécurité de l'aviation civile.

1.5.2. *Valeur ajoutée de l'intervention de l'UE*

L'action de l'UE coordonne et complète les actions des États membres.

1.5.3. Leçons tirées d'expériences similaires

S.O.

1.5.4. Compatibilité et synergie éventuelle avec d'autres instruments appropriés

S.O.

1.6. Durée et incidence financière

- Proposition/initiative à **durée limitée**
 - Proposition/initiative en vigueur à partir de [JJ/MM]AAAA jusqu'en [JJ/MM]AAAA
 - Incidence financière de AAAA jusqu'en AAAA
- Proposition/initiative à **durée illimitée**
 - Mise en œuvre avec une période de démarrage de 2014 jusqu'en [AAAA],
 - puis un fonctionnement en rythme de croisière au-delà.

1.7. Mode(s) de gestion prévu(s)²⁵

- Gestion centralisée directe** par la Commission
- Gestion centralisée indirecte** par délégation de tâches d'exécution à:
 - des agences exécutives
 - Des organismes créés par les Communautés²⁶ (Agence européenne de la sécurité aérienne)
 - des organismes publics nationaux/organismes avec mission de service public
 - des personnes chargées de l'exécution d'actions spécifiques en vertu du titre V du traité sur l'Union européenne, identifiées dans l'acte de base concerné au sens de l'article 49 du règlement financier
- Gestion partagée** avec les États membres
- Gestion décentralisée** avec des pays tiers
- Gestion conjointe** avec des organisations internationales (à préciser)

Si plusieurs modes de gestion sont indiqués, veuillez donner des précisions dans la partie «Remarques»

Remarques

²⁵ Les explications sur les modes de gestion ainsi que les références au règlement financier sont disponibles sur le site BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_fr.html

²⁶ Tels que visés à l'article 185 du règlement financier.

Afin d'atteindre l'objectif spécifique n° 1, l'Agence européenne de la sécurité aérienne aura en particulier besoin de ressources humaines supplémentaires estimées à deux personnes (300 000 EUR par an, dont 2 x 130 000 EUR sur la ligne budgétaire «dépenses de personnel» et 2 x 20 000 EUR sur la ligne budgétaire «dépenses d'infrastructure et de fonctionnement»). Un budget «missions» supplémentaire de 40 000 EUR servira à soutenir sur place l'action des États membres et 25 000 EUR seront utilisés au profit d'activités d'information telles que des ateliers et des séminaires organisés à travers l'Europe.

Par conséquent, la dépense budgétaire supplémentaire totale estimée pour l'AESA s'élèvera à 365 000 EUR et sera entièrement couverte par un redéploiement des ressources existantes de l'Agence.

2. MESURES DE GESTION

2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu

Préciser la fréquence et les conditions de ces dispositions.

Chaque année, le travail de l'AESA fait l'objet d'un contrôle et d'une évaluation dans le cadre du rapport annuel général (pour l'année précédente) et du programme de travail (pour l'année suivante). Ces deux documents sont adoptés par le conseil d'administration de l'Agence et envoyés au Parlement européen, au Conseil, à la Commission, à la Cour des comptes et aux États membres.

Tous les cinq ans, une évaluation extérieure indépendante permet d'examiner dans quelle mesure l'AESA a rempli ses fonctions, et d'évaluer l'impact des règles communes et du travail de l'Agence sur le niveau général de sécurité aérienne.

2.2. Système de gestion et de contrôle

2.2.1. Risque(s) identifié(s)

s.o.

2.2.2. Moyen(s) de contrôle prévu(s)

Chaque année, le travail de l'AESA fait l'objet d'un contrôle et d'une évaluation dans le cadre du rapport annuel général (pour l'année précédente) et du programme de travail (pour l'année suivante). Ces deux documents sont adoptés par le conseil d'administration de l'Agence et envoyés au Parlement européen, au Conseil, à la Commission, à la Cour des comptes et aux États membres.

2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

Préciser les mesures de prévention et de protection existantes ou envisagées.

Le directeur exécutif met en œuvre le budget de l'Agence. Chaque année, il présente les comptes détaillés de l'année précédente, avec indication des recettes et des dépenses, à la Commission, à la Cour des comptes et au conseil d'administration de l'Agence. En outre, l'auditeur interne de la Commission exerce vis-à-vis de l'AESA les mêmes compétences que celles qu'il exerce vis-à-vis des services de la Commission, et l'Agence dispose d'un système d'audit interne similaire à celui de la Commission.

Le règlement (CE) n° 1073/1999 du Parlement européen et du Conseil du 25 mai 1999 relatif aux enquêtes effectuées par l'Office européen de lutte antifraude (OLAF)²⁷, ainsi que l'accord interinstitutionnel du 25 mai 1999 relatif aux enquêtes internes effectuées par l'OLAF s'appliquent sans restriction à l'AESA.

²⁷ JO L 136 du 31.5.1999, p. 1.

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

3.1. Rubrique (s) du cadre financier pluriannuel et ligne (s) budgétaire (s) de dépenses concernées (nouveau cadre financier pluriannuel 2014-2020)

- Lignes budgétaires existantes

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires (2014-2020).

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Nombre [Libellé.....]	CD/CND ⁽²⁸⁾	de pays AELE ²⁹	de pays candidats ³⁰	de pays tiers	au sens de l'article 18, paragraphe 1, point a) bis, du règlement financier
1	subventions AESA 06.02.02 (nouveau)	CD/ EN D	OUI	NON ³¹	NON	NON

²⁸ CD = crédits dissociés / CND = crédits non dissociés.

²⁹ AELE: Association européenne de libre-échange.

³⁰ Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.

³¹ Participation de pays tiers européens associés à l'Agence (Suisse, Norvège et Islande).

3.2. Incidence estimée sur les dépenses

3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les dépenses³²

En millions d'euros (à la 3e décimale)

Rubrique du cadre financier pluriannuel:	1	Croissance intelligente et inclusive
---	----------	--------------------------------------

DG: MOVE			Année N ³³	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Année N + 4 et suiv. (durée indéterminée)	TOTAL
• Crédits opérationnels								
Ligne budgétaire: nouvelle 06.02.02	Engagements	(1)	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	Paiements	(2)	0,365	0,365	0,365	0,365		
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques ³⁴								
TOTAL des crédits pour la DG MOVE	Engagements	= 1 + 1a + 3	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	Paiements	= 2 + 2a +3	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	Engagements	(4)	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	

³² Ces montants seront couverts par redéploiement.

³³ L'année N est censée être 2014, année d'adoption éventuelle.

³⁴ Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

• TOTAL des crédits opérationnels	Paiements	(5)	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
• TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques		(6)						
TOTAL des crédits relevant de la RUBRIQUE 1 du cadre financier pluriannuel	Engagements	=4+ 6	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	Paiements	=5+ 6	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	

Rubrique du cadre financier pluriannuel:	5	«Dépenses administratives» ³⁵
---	----------	--

En millions d'euros (à la 3e décimale)

		Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3	...insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)	TOTAL
DG: <.....>							
• Ressources humaines							
• Autres dépenses administratives							
TOTAL DG <....>	Crédits						
TOTAL des crédits relevant de la RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel	(Total des engagements = total des paiements)						

En millions d'euros (à la 3e décimale)

		Année N ³⁶	Année N+1	Année N+2	Année N+3	...insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée	TOTAL

³⁵ Pas de dépenses administratives pour la DG MOVE.

TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 5 du cadre financier pluriannuel						de l'incidence (cf. point 1.6)			
	Engagements								
	Paiements								

³⁶ L'année N est l'année du début de la mise en œuvre de la proposition/de l'initiative.

3.2.2. Impact estimé sur les crédits opérationnels

- La proposition/initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits opérationnels
- La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits opérationnels, comme expliqué ci-après:

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

Indiquer les objectifs et les réalisations ↓			Année N ³⁷		Année N+1		Année N+2		Année N+3		Année N + 4 et suiv. (durée indéterminée)		TOTAL	
	OUTPUTS													
	Type de réalisation ³⁸	Coût moyen de la réalisation	Nombre	Coût	Nombre	Coût	Nombre de réalisations	Coût	Nombre de réalisations	Coût	Nombre de réalisations	Coût	Nombre total de réalisations	Total coût
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n°1 ³⁹ ...														
- Réalisation	Voir *	0.365		0.365		0.365		0.365		0.365		0.365		
COÛT TOTAL				0.365		0.365		0.365		0.365		0.365		

* La réalisation n'est pas quantifiable et est définie comme «contribution à l'amélioration de la sécurité aérienne ».

³⁷ L'année N est censée être 2014, année d'adoption éventuelle.

³⁸ Les réalisations se réfèrent aux produits et services qui seront fournis (par exemple: nombre d'échanges d'étudiants financés, nombre de km de routes construites, etc.).

³⁹ Tel que décrit dans la partie 1.4.2. «Objectif(s) spécifique(s)...».

3.2.3. Incidence estimée sur les crédits de nature administrative

3.2.3.1. Synthèse

- La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits de nature administrative.
- La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits de nature administrative, comme expliqué ci-après:

En millions d'euros (à la 3e décimale)

	Année N ⁴⁰	Année N+1	Année N+2	Année N+3	...insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)	TOTAL
--	--------------------------	--------------	--------------	--------------	--	-------

RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel							
Ressources humaines							
Autres dépenses administratives							
Sous-total RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel							

Hors RUBRIQUE 5⁴¹ du cadre financier pluriannuel							
Ressources humaines							
Autres dépenses de nature administrative							
Sous-total hors RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel							

TOTAL							
--------------	--	--	--	--	--	--	--

⁴⁰ L'année N est l'année du début de la mise en œuvre de la proposition/de l'initiative.

⁴¹ Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

3.2.3.2. Besoins estimés en ressources humaines

- La proposition/initiative n'engendre pas l'utilisation de ressources humaines pour la DG MOVE
- La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de ressources humaines, comme expliqué ci-après:

Estimation à exprimer en valeur entière (ou au plus une décimale)

	Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3	...insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)		
• Emplois du tableau des effectifs (postes de fonctionnaires et d'agents temporaires)							
XX 01 01 01 (au siège et dans les bureaux de représentation de la Commission)							
XX 01 01 02 (en délégation)							
XX 01 05 01 (recherche indirecte)							
10 01 05 01 (recherche directe)							
• Personnel externe (en équivalent temps plein – ETP)⁴²							
XX 01 02 01 (AC, END, INT de l'enveloppe globale)							
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT et JED dans les délégations)							
XX 01 04 yy⁴³	au siège ⁴⁴						
	en délégation						
XX 01 05 02 (AC, END, INT sur recherche indirecte)							
10 01 05 02 (AC, END, INT sur recherche directe)							
Autre ligne budgétaire (à spécifier)							
TOTAL							

XX est le domaine politique ou titre concerné.

Les besoins en ressources humaines seront couverts par les effectifs de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et à la lumière des contraintes budgétaires existantes.

Description des tâches à effectuer:

⁴² AC = agent contractuel; INT = intérimaire; JED = jeune expert en délégation; AL = agent local; END = expert national détaché;

⁴³ Sous-plafond de personnel externe sur crédits opérationnels (anciennes lignes «BA»).

⁴⁴ Fonds structurels, Fonds européen agricole pour le développement rural (Feader) et Fonds européen pour la pêche (FEP).

Fonctionnaires et agents temporaires	
Personnel externe	

3.2.4. *Compatibilité avec le futur cadre financier pluriannuel*

- La proposition/l'initiative est compatible avec le futur cadre financier pluriannuel (2014-2020)⁴⁵.
- La proposition/l'initiative nécessite une reprogrammation de la rubrique concernée du cadre financier pluriannuel.

Expliquez la reprogrammation requise, en précisant les lignes budgétaires concernées et les montants correspondants.

- La proposition/l'initiative nécessite le recours à l'instrument de flexibilité ou la révision du cadre financier pluriannuel⁴⁶.

Expliquez le besoin, en précisant les rubriques et lignes budgétaires concernées et les montants correspondants.

3.2.5. *Participation de tiers au financement*

- La proposition/l'initiative ne prévoit pas de cofinancement par des tierces parties.
- La proposition/l'initiative prévoit un cofinancement estimé ci-après:

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

	Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3	...insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)			Coût total
Préciser l'organisme de cofinancement								
TOTAL cofinancés								

⁴⁵ Les discussions sur le cadre financier pluriannuel (2014-2020) sont toujours en cours.

⁴⁶ Voir points 19 et 24 de l'accord interinstitutionnel.

3.3. Incidence estimée sur les recettes

- La proposition/l'initiative est sans incidence financière sur les recettes.
- La proposition/l'initiative a une incidence financière décrite ci-après:
 - sur les ressources propres
 - sur les recettes diverses

En millions d'euros (à la 3e décimale)

Ligne budgétaire de recette:	Montants inscrits pour l'exercice en cours	Incidence de la proposition/de l'initiative ⁴⁷				
		Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3	...insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)
Article						

Pour les recettes diverses qui seront «affectées», préciser la(les) ligne(s) budgétaire(s) de dépense concernée(s).

Préciser la méthode de calcul de l'incidence sur les recettes.

⁴⁷ En ce qui concerne les ressources propres traditionnelles (droits de douane, cotisations sur le sucre), les montants indiqués doivent être des montants nets, c'est-à-dire des montants bruts après déduction de 25 % de frais de perception.