

**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)**

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,

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(1)</sup>,

après consultation du Comité des régions,

vu l'avis du Contrôleur européen de la protection des données <sup>(2)</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire <sup>(3)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) Il convient de garantir un niveau de sécurité élevé dans l'aviation civile en Europe et de tout mettre en œuvre pour réduire le nombre d'accidents et d'incidents afin de renforcer la confiance des citoyens dans les transports aériens.
- (2) La conduite diligente d'enquêtes de sécurité sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile améliore la sécurité aérienne et contribue à prévenir les accidents et incidents.
- (3) La communication, l'analyse et la diffusion des informations recueillies sur les incidents de sécurité sont d'une importance fondamentale pour améliorer la sécurité aérienne. La Commission devrait par conséquent

présenter une proposition de révision de la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile <sup>(4)</sup> avant le 31 décembre 2011.

- (4) L'unique objectif des enquêtes de sécurité devrait être la prévention des accidents et incidents, et non la détermination des fautes ou des responsabilités.
- (5) Il convient de tenir compte de la convention relative à l'aviation civile internationale signée le 7 décembre 1944 à Chicago (ci-après dénommée «convention de Chicago»), qui prévoit la mise en œuvre des mesures nécessaires pour assurer la sécurité d'exploitation des aéronefs, et notamment de son annexe 13 et de ses modifications successives, qui fixent les normes et pratiques recommandées internationales en matière d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, ainsi que de la définition des termes «État d'immatriculation», «État de l'exploitant», «État de conception», «État de construction» et «État sur le territoire duquel l'incident ou l'accident s'est produit» qui y sont utilisés.
- (6) Conformément aux normes et pratiques recommandées internationales figurant à l'annexe 13 de la convention de Chicago, les enquêtes sur les accidents ou incidents graves sont conduites sous la responsabilité de l'État sur le territoire duquel l'accident ou l'incident grave s'est produit, ou de l'État d'immatriculation lorsqu'il n'est pas possible d'établir avec certitude que le lieu où s'est produit l'accident ou l'incident grave fait partie du territoire d'un État. Un État peut déléguer à un autre État la tâche de conduire les enquêtes ou demander son assistance. Les enquêtes de sécurité au sein de l'Union devraient être conduites de façon analogue.
- (7) Il convient de profiter des enseignements tirés de la mise en œuvre de la directive 94/56/CE du Conseil du 21 novembre 1994 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile <sup>(5)</sup> pour améliorer l'efficacité des systèmes d'enquête et de prévention des accidents et des incidents dans l'Union.

<sup>(1)</sup> Avis du 27 mai 2010 (non encore paru au Journal officiel).

<sup>(2)</sup> JO C 132 du 21.5.2010, p. 1.

<sup>(3)</sup> Position du Parlement européen du 21 septembre 2010 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 11 octobre 2010.

<sup>(4)</sup> JO L 167 du 4.7.2003, p. 23.

<sup>(5)</sup> JO L 319 du 12.12.1994, p. 14.

- (8) Il convient de tenir compte des modifications apportées au cadre institutionnel et réglementaire régissant la sécurité de l'aviation civile dans l'Union depuis l'adoption de la directive 94/56/CE, en particulier la création de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA). La sécurité aérienne étant de plus en plus réglementée à l'échelle de l'Union, il y a lieu de tenir compte également de la dimension européenne des recommandations de sécurité.
- (9) L'AESA assume, au nom des États membres, les fonctions et les tâches de l'État de conception, de l'État de construction et de l'État d'enregistrement liées à l'approbation de la conception, conformément à la convention de Chicago et à ses annexes. À ce titre et dans le respect de l'annexe 13 de la convention de Chicago, l'AESA devrait être invitée à participer à l'enquête de sécurité afin de contribuer, dans le cadre de ses compétences, à en améliorer l'efficacité et garantir la sécurité de la conception des aéronefs, sans que cela compromette l'indépendance de l'enquête. De même, les autorités nationales de l'aviation civile devraient être invitées à participer aux enquêtes de sécurité.
- (10) Compte tenu de leurs responsabilités dans le domaine de la sécurité, les personnes désignées par l'AESA, ainsi que par les autorités nationales de l'aviation civile, devraient avoir accès aux informations utiles pour évaluer l'efficacité des exigences de sécurité.
- (11) Afin d'améliorer la prévention des accidents et incidents d'aviation, l'AESA, en collaboration avec les autorités compétentes des États membres, devrait également participer à l'échange et à l'analyse d'informations dans le cadre des systèmes de comptes rendus d'événements, conformément à la directive 2003/42/CE, tout en évitant tout conflit d'intérêt. Ces informations devraient être protégées efficacement contre toute utilisation ou divulgation non autorisée.
- (12) La participation de l'AESA et des autorités compétentes des États membres à l'échange et à l'analyse des renseignements visés par la directive 2003/42/CE pourrait être bénéfique aux enquêtes de sécurité par le biais d'un accès en ligne aux informations de sécurité pertinentes stockées dans le répertoire central d'informations sur des événements de l'aviation civile.
- (13) Il convient de définir la portée des enquêtes de sécurité en fonction des enseignements qui peuvent en être tirés pour améliorer la sécurité aérienne, compte tenu notamment de la nécessité d'utiliser de manière efficace par rapport aux coûts les ressources d'investigation dans l'Union.
- (14) Les enquêtes de sécurité sur les accidents et les incidents devraient être conduites par une autorité indépendante responsable des enquêtes de sécurité, ou placées sous son contrôle, afin d'éviter tout conflit d'intérêts et tout risque d'intervention extérieure dans la détermination des causes des événements sur lesquels porte l'enquête.
- (15) Les autorités responsables des enquêtes de sécurité sont au cœur du processus d'enquête. Leur travail est d'une importance capitale pour la détermination des causes d'un accident ou d'un incident. Il est donc essentiel qu'elles puissent conduire leurs enquêtes en toute indépendance et qu'elles disposent des ressources financières et humaines nécessaires pour mener leur enquête avec efficacité.
- (16) Il y a lieu de renforcer les capacités des autorités des États membres responsables des enquêtes de sécurité, et la coopération entre ces autorités est nécessaire afin d'améliorer l'efficacité des enquêtes et la prévention des accidents et des incidents de l'aviation civile dans l'Union.
- (17) Le rôle de coordination des autorités responsables des enquêtes de sécurité devrait être reconnu et renforcé à l'échelon européen afin d'apporter une véritable valeur ajoutée en matière de sécurité aérienne, en tirant parti de la coopération qui existe déjà entre elles et des ressources d'investigation disponibles dans les États membres, qui devraient être utilisées de la façon la plus efficace possible. Le meilleur moyen de réaliser cette reconnaissance et ce renforcement est de créer le réseau européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile (ci-après dénommé «réseau»), avec un mandat et des missions clairement définis.
- (18) Le réseau devrait poursuivre ses activités de coordination d'une manière transparente et indépendante et bénéficier du soutien actif de l'Union.
- (19) La coopération avec des pays tiers, qui pourraient être autorisés à participer, en tant qu'observateurs, aux travaux du réseau, pourrait permettre de réaliser au mieux les objectifs du présent règlement.
- (20) Étant donné qu'il est crucial que des droits soient clairement garantis pour les enquêtes de sécurité, les États membres devraient, conformément à la législation en vigueur sur les compétences des autorités responsables de l'enquête judiciaire et, le cas échéant, en étroite collaboration avec lesdites autorités, veiller à ce que les autorités responsables des enquêtes de sécurité puissent accomplir leur mission dans les meilleures conditions possibles, ce dans l'intérêt de la sécurité aérienne. Par conséquent, les autorités responsables des enquêtes de sécurité devraient avoir un accès immédiat et sans restriction au site de l'accident et tous les éléments nécessaires pour satisfaire aux exigences de l'enquête de sécurité devraient être mis à leur disposition, sans porter atteinte aux objectifs de l'enquête judiciaire.

- (21) Une enquête de sécurité n'est efficace que si les principaux éléments de preuve sont dûment préservés.
- (22) Le système de sécurité de l'aviation civile repose sur le retour d'information et sur les enseignements tirés d'accidents et d'incidents qui doivent être soumis à une stricte application des règles applicables en matière de confidentialité afin de garantir la disponibilité future de sources d'information précieuses. Ainsi, les informations sensibles en matière de sécurité devraient être protégées comme il convient.
- (23) Un accident touche à un certain nombre d'intérêts publics différents, comme la prévention de futurs accidents et la bonne administration de la justice. Ces intérêts dépassent les intérêts individuels des parties concernées et l'événement particulier. Il convient de veiller au juste équilibre entre tous les intérêts pour garantir l'intérêt public général.
- (24) Le système de l'aviation civile devrait également favoriser un environnement non répressif facilitant le signalement spontané des événements et contribuant ainsi au principe d'une «culture juste».
- (25) Les informations fournies par une personne dans le cadre de l'enquête de sécurité ne devraient pas être utilisées contre elle, conformément aux principes constitutionnels et au droit national.
- (26) Les États membres devraient avoir la faculté de limiter les cas dans lesquels une décision de divulgation des informations obtenues lors d'une enquête de sécurité peut être prise, sans porter atteinte au bon fonctionnement de la justice.
- (27) Pour la prévention des accidents et des incidents, il importe de communiquer dans les délais les plus brefs les informations pertinentes, en particulier les rapports et les recommandations de sécurité résultant des enquêtes de sécurité.
- (28) Les recommandations de sécurité émises à la suite d'une enquête sur un accident ou un incident grave, ou provenant d'autres sources, comme des études de sécurité, devraient toujours être prises en considération par l'autorité compétente et, le cas échéant, suivies d'effet pour garantir une prévention efficace des accidents et des incidents dans l'aviation civile.
- (29) Il convient d'encourager les progrès de la recherche, à la fois en matière de localisation en temps réel des aéronefs et d'accès aux informations contenues dans les enregistreurs de vol sans que leur présence physique soit nécessaire, afin d'améliorer les moyens dont disposent les enquêteurs pour déterminer les causes des accidents et de renforcer le potentiel de prévention des incidents récurrents. Ces développements constitueraient une avancée importante en matière de sécurité aérienne.
- (30) L'expérience montre qu'il est parfois difficile d'obtenir rapidement une liste fiable des passagers d'un aéronef mais également qu'il est important de fixer un délai dans lequel la liste des passagers peut être exigée de la compagnie. En outre, les données figurant sur ces listes devraient être protégées contre toute utilisation ou divulgation non autorisée. De même, il est nécessaire de disposer d'informations sur les marchandises dangereuses à bord d'un aéronef impliqué dans un accident afin de minimiser les risques auxquels sont exposés les enquêteurs de sécurité sur place.
- (31) Il est difficile d'identifier rapidement la personne adéquate à prévenir de la présence à bord d'un passager à la suite d'un accident aérien. Aussi les passagers devraient-ils avoir la possibilité de désigner une personne à contacter.
- (32) Il convient de préciser de manière adéquate l'assistance aux victimes d'accidents aériens et à leurs proches.
- (33) La façon dont un accident et ses conséquences sont pris en charge par les États membres et les compagnies aériennes est d'une importance cruciale. À cet effet, les États membres devraient disposer d'un plan d'urgence prévoyant notamment des secours d'aéroport et l'aide aux victimes des accidents de l'aviation civile et à leurs proches. Les compagnies aériennes devraient également disposer d'un plan d'aide aux victimes des accidents de l'aviation civile et à leurs proches. Il convient d'accorder une attention particulière au soutien des victimes, de leurs proches et de leurs associations, et à la communication avec eux.
- (34) Les règles sur l'accès aux données, le traitement des données et la protection des personnes énoncées dans les actes juridiques de l'Union devraient être pleinement respectées dans l'application du présent règlement.
- (35) Des sanctions devraient notamment permettre de punir toute personne qui, en violation du présent règlement, divulgue des informations protégées par ce règlement, fait obstruction aux activités d'une autorité responsable des enquêtes de sécurité en empêchant les enquêteurs de remplir leur mission ou en refusant de fournir des enregistrements, des informations ou des documents significatifs, en les dissimulant, en les falsifiant ou en les détruisant, ou qui n'informe pas les autorités compétentes d'un accident ou d'un incident grave dont elle a connaissance.

- (36) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir l'élaboration de règles communes dans le domaine de la sécurité 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 présent 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.
- (37) Il y a donc lieu d'abroger la directive 94/56/CE.
- (38) La déclaration ministérielle concernant l'aéroport de Gibraltar, adoptée à Cordoue le 18 septembre 2006 au cours de la première réunion ministérielle du Forum de dialogue sur Gibraltar, remplacera la déclaration conjointe sur l'aéroport de Gibraltar faite à Londres le 2 décembre 1987, le respect total de la déclaration de 2006 étant assimilé au respect de la déclaration de 1987,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

#### Article premier

##### Objet

1. Le présent règlement a pour but d'améliorer la sécurité aérienne en garantissant un niveau élevé d'efficacité, de diligence et de qualité des enquêtes de sécurité menées dans l'aviation civile en Europe, dont l'unique objectif est la prévention des accidents et incidents sans détermination des fautes ou des responsabilités, y compris par la mise en place d'un réseau européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile. Il prévoit également des règles concernant la disponibilité en temps utile des informations relatives à toutes les personnes et aux marchandises dangereuses présentes à bord d'un aéronef impliqué dans un accident. Il vise aussi à améliorer l'aide aux victimes d'accidents aériens et à leurs proches.

2. L'application du présent règlement à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord au sujet du différend relatif à la souveraineté sur le territoire où cet aéroport est situé.

#### Article 2

##### Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «accident», un événement lié à l'utilisation d'un aéronef qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le

moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues ou, dans le cas d'un aéronef sans équipage, entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté, et au cours duquel:

- a) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve:

— dans l'aéronef, ou

— en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou

— directement exposée au souffle des réacteurs,

sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès; ou

- b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé, sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités à un seul moteur (y compris à ses capotages ou à ses accessoires), aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux sondes, aux girouettes d'angle d'attaque, aux pneumatiques, aux freins, aux roues, aux carénages, aux panneaux, aux trappes de train d'atterrissage, aux pare-brise, au revêtement de fuselage, comme de petites entailles ou perforations, ou de dommages mineurs aux pales du rotor principal, aux pales du rotor anticouple, au train d'atterrissage et ceux causés par la grêle ou des impacts d'oiseaux (y compris les perforations du radôme); ou

- c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible;

- 2) «représentant accrédité», la personne désignée par un État, en raison de ses qualifications, pour participer à une enquête de sécurité menée par un autre État. Un représentant accrédité désigné par un État membre est issu d'une autorité responsable des enquêtes de sécurité;

- 3) «conseiller», la personne nommée par un État, en raison de ses qualifications, pour seconder son représentant accrédité dans une enquête de sécurité;

- 4) «causes», les actes, omissions, événements, conditions ou toute combinaison de ces divers éléments qui ont conduit à l'accident ou à l'incident. L'établissement des causes n'implique pas la détermination de fautes ou la détermination d'une responsabilité administrative, civile ou pénale;
- 5) «blessure mortelle», toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui entraîne sa mort dans les trente jours qui suivent la date de cet accident;
- 6) «enregistreur de bord», tout type d'enregistreur installé à bord d'un aéronef dans le but de faciliter les enquêtes de sécurité sur les accidents et les incidents;
- 7) «incident», un événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation;
- 8) «normes et pratiques recommandées internationales», les normes et pratiques recommandées internationales relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, adoptées conformément à l'article 37 de la convention de Chicago;
- 9) «enquêteur désigné», la personne chargée, en raison de ses qualifications, de l'organisation, de la conduite et du contrôle d'une enquête de sécurité;
- 10) «exploitant», toute personne physique ou morale exploitant ou proposant d'exploiter un ou plusieurs aéronefs;
- 11) «personne impliquée», le propriétaire, un membre de l'équipage, l'exploitant de l'aéronef impliqué dans un accident ou un incident grave; toute personne associée à la maintenance, à la conception ou à la fabrication de l'aéronef ou à la formation de l'équipage; toute personne participant à la fourniture de services de contrôles de la navigation aérienne, de services d'informations de vol ou de services aéroportuaires, qui a fourni des services pour l'aéronef; le personnel de l'autorité nationale de l'aviation civile; ou le personnel de l'AESA;
- 12) «compte rendu préliminaire», une communication utilisée pour diffuser promptement les renseignements obtenus dans les premières phases de l'enquête;
- 13) «proches», les plus proches membres de la famille, les proches parents ou toute personne ayant une relation étroite avec la personne victime d'un accident, selon les définitions du droit national;
- 14) «enquête de sécurité», les activités menées par une autorité responsable des enquêtes de sécurité en vue de prévenir les accidents et les incidents, qui comprennent la collecte et l'analyse de renseignements, l'exposé des conclusions, y compris la détermination des causes et/ou des facteurs contributifs et, s'il y a lieu, l'établissement de recommandations de sécurité;
- 15) «recommandation de sécurité», une proposition formulée par une autorité responsable des enquêtes de sécurité, sur la base de renseignements résultant d'une enquête de sécurité ou d'autres sources telles que des études de sécurité, en vue de prévenir des accidents ou incidents;
- 16) «incident grave», un incident dont les circonstances indiquent qu'il y a eu une forte probabilité d'accident, qui est lié à l'utilisation d'un aéronef et qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues ou qui, dans le cas d'un aéronef sans pilote, se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté. Une liste d'exemples d'incidents graves est jointe en annexe;
- 17) «blessure grave», toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui entraîne une des conséquences suivantes:
- a) une hospitalisation de plus de 48 heures, dans les sept jours suivant la date à laquelle la blessure a été subie;
  - b) la fracture de tout os (à l'exception des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez);
  - c) des déchirures qui sont à l'origine d'hémorragies graves, ou de lésions au niveau d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon;
  - d) des lésions de tout organe interne;
  - e) des brûlures au deuxième ou au troisième degré, ou des brûlures affectant plus de 5 % de la surface du corps;

- f) l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement pernicieux.

### Article 3

#### Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique aux enquêtes de sécurité sur les accidents et les incidents graves:

- a) qui se sont produits sur les territoires des États membres auxquels les traités s'appliquent, conformément aux obligations internationales des États membres;
- b) impliquant des aéronefs immatriculés dans un État membre ou exploités par une entreprise établie dans un État membre, qui se sont produits en dehors des territoires des États membres auxquels les traités s'appliquent, dès lors que les enquêtes de sécurité ne sont pas conduites par un autre État;
- c) pour lesquelles un État membre est autorisé, conformément aux normes et pratiques recommandées internationales, à désigner un représentant accrédité pour participer en qualité d'État d'immatriculation, d'État de l'exploitant, d'État de conception, d'État de construction ou d'État fournissant des renseignements, des moyens ou des experts à la demande de l'État procédant à l'enquête;
- d) dans lesquels l'État conduisant l'enquête autorise un État membre, qui s'y intéresse particulièrement parce que certains de ses ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves, à désigner un expert.

2. Le présent règlement s'applique également aux questions concernant la disponibilité en temps utile des informations relatives à toutes les personnes et aux marchandises dangereuses à bord d'un aéronef impliqué dans un accident, ainsi que l'aide aux victimes d'accidents aériens et à leurs proches.

3. Le présent règlement ne s'applique pas aux enquêtes de sécurité relatives à des accidents et des incidents graves impliquant des aéronefs affectés à des opérations militaires, douanières ou policières ou à des opérations analogues, sauf si l'État membre concerné en décide ainsi, conformément à l'article 5, paragraphe 4, et à la législation nationale.

### Article 4

#### Autorité responsable des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile

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

conduire l'intégralité d'une enquête de sécurité en toute indépendance, soit de manière autonome, soit par le biais d'accords avec d'autres autorités responsables des enquêtes de sécurité.

2. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité est fonctionnellement indépendante, notamment des autorités aéronautiques responsables de la navigabilité, de la certification, des opérations aériennes, de l'entretien, de la délivrance des licences, du contrôle de la navigation aérienne ou de l'exploitation des aéroports et, en général, de toute autre partie ou entité dont les intérêts ou missions pourraient entrer en conflit avec la mission confiée à l'autorité responsable des enquêtes de sécurité ou influencer son objectivité.

3. Lorsqu'elle réalise l'enquête de sécurité, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité ne sollicite ni n'accepte d'instructions de quiconque, et elle exerce un contrôle sans restriction sur la conduite des enquêtes de sécurité.

4. Les activités confiées à l'autorité responsable des enquêtes de sécurité peuvent être étendues à la collecte et à l'analyse des informations relatives à la sécurité aérienne, notamment à des fins de prévention d'accidents, pour autant que ces activités ne compromettent pas son indépendance ni n'engagent sa responsabilité sur des questions réglementaires, administratives ou de normalisation.

5. Afin d'informer le public du niveau général de sécurité aérienne, un rapport sur la sécurité est publié chaque année au niveau national. Cette analyse ne divulgue pas les sources d'informations confidentielles.

6. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité est dotée par son État membre des moyens nécessaires pour exercer ses responsabilités en toute indépendance et peut obtenir des ressources suffisantes à cet effet. En particulier:

- a) le chef de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité et/ou, dans le cas d'une autorité multimodale, le chef de sa branche chargée de l'aviation, dispose de l'expérience et de la compétence dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile lui permettant de remplir ses tâches conformément au présent règlement et au droit national;
- b) les enquêteurs ont un statut leur procurant les garanties d'indépendance nécessaires;
- c) l'autorité responsable des enquêtes de sécurité comprend au moins un enquêteur disponible capable d'exercer la fonction d'enquêteur désigné en cas d'accident aérien grave;
- d) l'autorité responsable des enquêtes de sécurité est dotée d'un budget qui lui permet de s'acquitter de ses missions;

e) l'autorité responsable des enquêtes de sécurité dispose, directement ou au moyen de la coopération visée à l'article 6, ou par le biais d'arrangements avec d'autres autorités ou entités nationales, d'un personnel qualifié et d'installations appropriées, notamment des bureaux et des hangars permettant l'entreposage et l'examen d'aéronefs, de leurs contenus et de leurs épaves.

#### Article 5

##### Obligation d'ouvrir une enquête

1. Tout accident ou incident grave d'aviation civile impliquant un aéronef autre que ceux visés à l'annexe II du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du 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<sup>(1)</sup> fait l'objet d'une enquête de sécurité dans l'État membre d'occurrence.

2. Lorsqu'un aéronef, autre que ceux visés à l'annexe II du règlement (CE) n° 216/2008, immatriculé dans un État membre, est impliqué dans un accident ou un incident grave dont le lieu ne peut être situé avec certitude sur le territoire d'aucun État, une enquête de sécurité est conduite par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité de l'État membre d'immatriculation.

3. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité définit la portée et les modalités à suivre lors de la conduite des enquêtes de sécurité visées aux paragraphes 1, 2 et 4, en tenant compte des enseignements qu'elle entend tirer de ces enquêtes en vue d'améliorer la sécurité aérienne, y compris pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est inférieure ou égale à 2 250 kg.

4. Les autorités responsables des enquêtes de sécurité peuvent décider d'enquêter sur des incidents autres que ceux visés aux paragraphes 1 et 2, ainsi que sur des accidents ou incidents graves impliquant d'autres types d'aéronefs, conformément à la législation nationale des États membres, lorsqu'elles entendent tirer de ces enquêtes des enseignements en matière de sécurité.

5. Les enquêtes de sécurité visées aux paragraphes 1, 2 et 4 ne visent nullement la détermination des fautes ou des responsabilités. Elles sont indépendantes, distinctes et sans préjudice de toute action judiciaire ou administrative visant à déterminer des fautes ou des responsabilités.

#### Article 6

##### Coopération entre les autorités responsables des enquêtes de sécurité

1. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité d'un État membre peut demander l'assistance des autorités responsables

des enquêtes de sécurité d'autres États membres. Lorsque, à la suite d'une demande, une autorité responsable des enquêtes de sécurité accepte de fournir une assistance, celle-ci est, dans la mesure du possible, fournie gratuitement.

2. Une autorité responsable des enquêtes de sécurité peut déléguer la conduite d'une enquête sur un accident ou un incident grave à une autre autorité responsable des enquêtes de sécurité, sous réserve d'un accord mutuel avec celle-ci. Dans ce cas, elle facilite la procédure d'enquête menée par cette autre autorité.

#### Article 7

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

1. Les États membres veillent à ce que leurs autorités responsables des enquêtes de sécurité établissent entre elles un réseau européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile (ci-après dénommé «le réseau»), composé des chefs des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans chacun des États membres et/ou, dans le cas d'une autorité multimodale, du chef de sa branche chargée de l'aviation, ou de leurs représentants, y compris un président choisi parmi eux pour une période de trois ans.

Le président, en étroite consultation avec les membres du réseau, élabore le programme de travail annuel du réseau, qui est conforme aux objectifs et aux mandats définis respectivement aux paragraphes 2 et 3. La Commission transmet le programme de travail au Parlement européen et au Conseil. Le président établit aussi l'ordre du jour des réunions du réseau.

2. Le réseau vise à améliorer la qualité des enquêtes conduites par les autorités responsables des enquêtes de sécurité et à renforcer leur indépendance. Il encourage notamment des normes élevées en matière de méthodes d'enquête et de formation des enquêteurs.

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

a) préparer des suggestions et formuler des avis à l'attention des institutions de l'Union et les conseiller sur tous les aspects liés à l'élaboration et à la mise en œuvre des politiques et réglementations de l'Union relatives aux enquêtes de sécurité et à la prévention des accidents et incidents;

b) encourager le partage des informations utiles à l'amélioration de la sécurité aérienne et promouvoir activement une coopération structurée entre les autorités responsables des enquêtes de sécurité, la Commission, l'AESA et les autorités nationales de l'aviation civile;

<sup>(1)</sup> JO L 79 du 19.3.2008, p. 1.

- c) coordonner et organiser, lorsqu'il y a lieu, des «évaluations par les pairs», des activités de formation pertinentes et des programmes d'élargissement des compétences pour les enquêteurs;
- d) promouvoir les meilleures pratiques dans le domaine des enquêtes de sécurité en vue de développer une méthodologie d'investigation commune à l'Union et dresser un inventaire de ces pratiques;
- e) renforcer les capacités d'investigation des autorités responsables des enquêtes de sécurité, notamment par le développement et la gestion d'un cadre permettant le partage des moyens;
- f) apporter, à la demande des autorités responsables des enquêtes de sécurité, aux fins de l'application de l'article 6, une assistance appropriée, consistant notamment mais pas uniquement à fournir une liste des enquêteurs, du matériel et des moyens disponibles dans les autres États membres et susceptibles d'être utilisés par l'autorité qui mène une enquête;
- g) avoir accès aux informations figurant dans la base de données visée à l'article 18 et analyser les recommandations en matière de sécurité qu'elle contient en vue d'identifier celles qui sont importantes et pertinentes à l'échelle de l'Union.

4. La Commission informe régulièrement le Parlement européen et le Conseil des travaux du réseau. Le Parlement européen est également informé chaque fois que le Conseil ou la Commission soumet des requêtes au réseau.

5. Les membres du réseau ne sollicitent ni n'acceptent d'instructions d'aucune entité qui pourraient compromettre l'indépendance des enquêtes de sécurité.

6. L'AESA est invitée, le cas échéant, en tant qu'observateur aux réunions du réseau. Le réseau peut également convier à ses réunions des observateurs provenant d'autorités responsables des enquêtes de sécurité de pays tiers, ainsi que d'autres experts compétents en la matière.

7. La Commission est étroitement associée aux travaux du réseau et reçoit le soutien nécessaire du réseau sur les aspects pertinents liés à l'élaboration de la politique et de la réglementation de l'Union relatives aux enquêtes sur les accidents dans l'aviation civile et à la prévention de ces accidents. La Commission apporte au réseau le soutien nécessaire, notamment mais pas uniquement, une aide pour la préparation et l'organisation des réunions, ainsi que pour la publication d'un rapport annuel d'activités du réseau. La Commission transmet le rapport annuel au Parlement européen et au Conseil.

#### Article 8

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

1. Les autorités responsables des enquêtes de sécurité, sous réserve de l'absence de tout conflit d'intérêts, invitent l'AESA et les autorités nationales de l'aviation civile des États membres concernés, dans les limites de leurs compétences respectives, à désigner un représentant pour participer:

- a) en qualité de conseiller de l'enquêteur désigné, à toute enquête de sécurité menée au titre de l'article 5, paragraphes 1 et 2, sur le territoire d'un État membre ou au lieu visé à l'article 5, paragraphe 2, sous le contrôle et à la discrétion de l'enquêteur désigné;
- b) en qualité de conseiller nommé en vertu du présent règlement pour assister le(s) représentant(s) accrédité(s) des États membres, pour toute enquête de sécurité menée dans un pays tiers pour laquelle une autorité responsable des enquêtes de sécurité est invitée à désigner un représentant accrédité, conformément aux normes et pratiques recommandées au niveau international pour les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, sous la supervision du représentant accrédité.

2. Les participants visés au paragraphe 1 ont notamment le droit:

- a) de visiter le lieu de l'accident et d'examiner l'épave;
- b) de proposer des thèmes de questions et d'obtenir des informations auprès de témoins;
- c) de recevoir copie de tous les documents pertinents et d'obtenir les informations factuelles pertinentes;
- d) de participer au dépouillement des supports enregistrés, à l'exception des enregistreurs audio ou vidéo du poste de pilotage;
- e) de participer aux activités de l'enquête qui se déroulent hors du lieu de l'accident, telles que les examens des composants, les essais et simulations, les exposés techniques et les réunions sur l'avancement de l'enquête, sauf si celles-ci ont pour but de déterminer les causes ou de formuler des recommandations de sécurité.

3. L'AESA et les autorités nationales de l'aviation civile fournissent à l'appui de l'enquête à laquelle elles participent les renseignements, les conseillers et le matériel requis par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité chargée de l'enquête.

*Article 9***Obligation de notifier les accidents et les incidents graves**

1. Toute personne impliquée qui est informée qu'un accident ou un incident grave s'est produit le notifie sans délai à l'autorité responsable des enquêtes de sécurité de l'État sur le territoire duquel l'accident ou l'incident grave s'est produit.

2. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité informe sans délai la Commission, l'AESA, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), les États membres et les pays tiers concernés, conformément aux normes et pratiques recommandées internationales, de tout accident ou incident grave dont elle a reçu notification.

*Article 10***Participation des États membres aux enquêtes de sécurité**

1. Lorsqu'un autre État membre ou pays tiers leur notifie qu'un accident ou un incident grave s'est produit, les États membres qui sont l'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant, l'État de conception et l'État de construction informent, dès que possible, l'État membre ou le pays tiers sur le territoire duquel l'accident ou l'incident grave s'est produit s'ils comptent désigner un représentant accrédité conformément aux normes et pratiques recommandées internationales. Si un représentant accrédité est désigné, son nom et ses coordonnées sont également indiqués, ainsi que la date d'arrivée prévue si le représentant accrédité envisage de se rendre dans le pays qui a envoyé la notification.

2. Les représentants accrédités de l'État de conception sont désignés par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité de l'État membre sur le territoire duquel est situé l'établissement principal du titulaire du certificat de type de l'aéronef ou du groupe motopropulseur.

*Article 11***Statut des enquêteurs de sécurité**

1. Après avoir été désigné par une autorité responsable des enquêtes de sécurité, et nonobstant toute enquête judiciaire, l'enquêteur désigné peut prendre les mesures nécessaires pour satisfaire aux exigences de l'enquête de sécurité.

2. Nonobstant les obligations de confidentialité prévues dans la législation de l'Union ou dans le droit national, l'enquêteur désigné est autorisé notamment:

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

b) à assurer un relevé immédiat des indices et un prélèvement contrôlé de débris ou de composants aux fins d'examen ou d'analyse;

c) à avoir un accès immédiat aux enregistreurs de bord, à leur contenu et à tout autre enregistrement pertinent, et en avoir le contrôle;

d) à demander une autopsie complète du corps des personnes mortellement blessées et à y contribuer, ainsi qu'à accéder immédiatement aux résultats de ces autopsies ou de l'analyse des prélèvements effectués;

e) à demander que des examens médicaux soient effectués sur les personnes impliquées dans l'exploitation de l'aéronef ou que des prélèvements effectués sur ces personnes fassent l'objet d'analyses, et à accéder immédiatement aux résultats de ces examens et analyses;

f) à convoquer des témoins, à procéder à leur audition et à exiger d'eux qu'ils fournissent ou produisent des informations ou des éléments de preuve utiles au déroulement de l'enquête de sécurité;

g) à accéder librement aux informations pertinentes ou aux enregistrements détenus par le propriétaire, le titulaire du certificat de type de l'aéronef, l'organisme responsable de la maintenance, l'organisme chargé de la formation, l'exploitant ou le constructeur de l'aéronef, les autorités responsables de l'aviation civile, l'AESA et les prestataires de services de navigation aérienne ou les exploitants de l'aérodrome.

3. L'enquêteur désigné étend à ses experts et à ses conseillers ainsi qu'aux représentants accrédités, leurs experts et conseillers, les droits énumérés au paragraphe 2, dans la mesure nécessaire pour leur permettre de participer effectivement à l'enquête de sécurité. Cette mesure est sans préjudice des droits des enquêteurs et experts désignés par l'autorité responsable de l'enquête judiciaire.

4. Toute personne participant à des enquêtes de sécurité remplit ses fonctions de manière indépendante et ne sollicite ni n'accepte d'instructions de quiconque en dehors de l'enquêteur désigné ou du représentant accrédité.

## Article 12

**Coordination des enquêtes**

1. Lorsqu'une enquête judiciaire est également ouverte, l'enquêteur désigné en est informé. Dans ce cas, l'enquêteur désigné assure la traçabilité et la conservation des enregistreurs de bord et de toute preuve matérielle. L'autorité judiciaire peut désigner en son sein un responsable pour accompagner les enregistreurs de bord ou ces preuves matérielles jusqu'au lieu de leur dépouillement ou de leur analyse. Si l'examen ou l'analyse de ces éléments risque de les modifier, de les altérer ou de les détruire, il est demandé l'accord préalable des autorités judiciaires sans préjudice du droit national. Si cet accord n'est pas obtenu conformément aux accords préalables visés au paragraphe 3 dans un délai raisonnable ne dépassant pas deux semaines après la survenance de l'accident ou l'incident, cela n'empêche pas l'enquêteur désigné de procéder à l'examen ou à l'analyse. Lorsque l'autorité judiciaire est habilitée à saisir des éléments de preuve, l'enquêteur désigné peut accéder immédiatement et sans restriction à ces éléments de preuve et les utiliser.

2. Si, au cours de l'enquête de sécurité, il apparaît ou si l'on soupçonne qu'un acte d'intervention illicite tel qu'il est prévu par la législation nationale, notamment la législation relative aux enquêtes sur les accidents, a joué un rôle dans l'accident ou l'incident grave, l'enquêteur désigné en informe immédiatement les autorités compétentes. Sous réserve de l'article 14, les renseignements pertinents recueillis au cours de l'enquête de sécurité sont immédiatement communiqués à ces autorités et tout matériel pertinent peut également leur être transmis à leur demande. La communication de ces renseignements et matériel est sans préjudice du droit de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité de poursuivre l'enquête de sécurité en coordination avec les autorités auxquelles la direction du site a pu être transférée.

3. Les États membres veillent à ce que les autorités responsables des enquêtes de sécurité, d'une part, et les autres autorités susceptibles de participer aux activités liées à l'enquête de sécurité, telles que les autorités judiciaires, de l'aviation civile, de recherche et de sauvetage, d'autre part, coopèrent entre elles sur la base d'accords préalables.

Ces accords respectent l'indépendance de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité et permettent que l'enquête technique se déroule avec diligence et efficacité. Les accords préalables couvrent, entre autres, les points suivants:

- a) l'accès au site de l'accident;
- b) la conservation des preuves et l'accès à celles-ci;
- c) les rapports initiaux et en cours sur l'état d'avancement de chaque opération;
- d) l'échange d'informations;
- e) l'utilisation appropriée des informations en matière de sécurité;
- f) la résolution des conflits.

Les États membres communiquent ces accords à la Commission qui les transmet au président du réseau, au Parlement européen et au Conseil pour information.

## Article 13

**Conservation des preuves**

1. L'État membre sur le territoire duquel l'accident ou l'incident grave s'est produit est tenu de garantir le traitement sûr de tous les éléments de preuve et de prendre toutes les mesures raisonnables pour protéger ces éléments de preuve et conserver en lieu sûr l'aéronef, son contenu et son épave pendant la période nécessaire aux fins de l'enquête de sécurité. La protection des preuves inclut la conservation, par des moyens photographiques ou autres, de tous les éléments de preuve qui pourraient être retirés, effacés, perdus ou détruits. La conservation en lieu sûr inclut la protection contre le dommage, l'accès par des personnes non autorisées, le vol et la détérioration.

2. Dans l'attente de l'arrivée des enquêteurs de sécurité, nul n'est autorisé à modifier l'état du site de l'accident, à y effectuer des prélèvements, à déplacer l'aéronef, son contenu ou son épave, à effectuer des prélèvements sur ceux-ci ou à les retirer, à moins que cela soit nécessaire pour des raisons de sécurité ou pour porter secours à des blessés ou que cela se fasse avec l'autorisation expresse des autorités responsables de la direction du site et, lorsque cela est possible, en concertation avec l'autorité responsable des enquêtes de sécurité.

3. Les personnes concernées prennent toutes les mesures nécessaires pour conserver les documents, éléments et enregistrements relatifs à l'événement, notamment pour éviter l'effacement des enregistrements de conversations et de messages d'alerte après le vol.

## Article 14

**Protection des informations sensibles en matière de sécurité**

1. Les éléments suivants ne sont pas mis à disposition ou utilisés à d'autres fins que l'enquête de sécurité:

- a) toutes les déclarations recueillies auprès de personnes par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité au cours de l'enquête de sécurité;
- b) les enregistrements révélant l'identité des personnes ayant témoigné dans le cadre de l'enquête de sécurité;

- c) les renseignements recueillis par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité et qui revêtent un caractère sensible et personnel, notamment les informations sur la santé des personnes;
- d) les éléments produits ultérieurement au cours de l'enquête tels que des notes, des projets, des avis écrits par les enquêteurs, des opinions exprimées au cours de l'analyse des renseignements, y compris les renseignements fournis par les enregistreurs de bord;
- e) les renseignements et les éléments de preuve fournis par des enquêteurs provenant d'autres États membres ou de pays tiers conformément aux normes et pratiques recommandées internationales, si cette autorité responsable des enquêtes de sécurité le demande;
- f) les projets de rapports préliminaires ou finals ou de déclarations intermédiaires;
- g) les enregistrements audio et vidéo du poste de pilotage et leurs transcriptions, ainsi que les enregistrements audio réalisés dans les services de contrôle de la circulation aérienne, en veillant à ce que les informations n'ayant pas de rapport direct avec l'enquête de sécurité, et notamment celles relatives à la vie privée, bénéficient d'une protection appropriée, sans préjudice du paragraphe 3.
2. Les enregistrements ci-après ne sont pas mis à disposition ou utilisés à d'autres fins qu'une enquête de sécurité ou que l'amélioration de la sécurité aérienne:
- a) toutes les communications entre personnes qui ont participé à l'exploitation de l'aéronef;
- b) les enregistrements et transcriptions écrits ou électroniques d'enregistrements provenant des services de contrôle de la circulation aérienne, y compris les rapports et les analyses destinés à des fins internes;
- c) les lettres de transmission de recommandations de sécurité provenant de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité au destinataire desdites recommandations, si l'autorité responsable des enquêtes de sécurité émettant la recommandation le demande;
- d) les comptes rendus d'événements prévus par la directive 2003/42/CE.

Les enregistrements provenant de l'enregistreur de paramètres de vol ne sont pas mis à disposition ou utilisés à d'autres fins que l'enquête de sécurité, la navigabilité ou l'entretien, sauf si ces enregistrements sont rendus anonymes et divulgués dans des conditions assorties de garanties.

3. Nonobstant les paragraphes 1 et 2, l'administration de la justice ou l'autorité compétente pour se prononcer sur la divulgation des enregistrements conformément au droit national peut décider que la divulgation des éléments visés aux paragraphes 1 et 2 à toutes autres fins autorisées par la loi importe plus que les incidences négatives que cette mesure risque d'avoir, à l'échelle nationale et internationale, sur cette enquête, ou sur toute enquête de sécurité ultérieure. Les États membres peuvent décider de limiter les cas dans lesquels une telle décision de divulgation peut être prise, conformément aux actes juridiques de l'Union.

La communication des enregistrements visés aux paragraphes 1 et 2 à un autre État membre à des fins autres que celles d'une enquête de sécurité et en outre, en ce qui concerne le paragraphe 2, à des fins autres que celles visant à améliorer la sécurité aérienne peut être accordée dans la mesure où le droit national de l'État membre qui communique les enregistrements le permet. Les autorités de l'État membre auxquelles ont été communiqués des enregistrements ne sont autorisées à traiter ou à divulguer ceux-ci qu'après consultation de l'État membre qui les leur a communiqués et dans le respect de leur législation nationale.

4. Seules peuvent être divulguées les données strictement nécessaires aux fins visées au paragraphe 3.

#### Article 15

##### Communication des renseignements

1. Le personnel de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité en charge de l'enquête, ou toute personne invitée à participer ou à contribuer à l'enquête de sécurité, est tenu au secret professionnel en vertu de la législation applicable en la matière, y compris pour ce qui est du respect de l'anonymat des personnes impliquées dans un accident ou un incident.

2. Sans préjudice des obligations prévues aux articles 16 et 17, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité en charge de l'enquête communique les renseignements qu'elle juge pertinents pour la prévention d'un accident ou d'un incident grave aux personnes responsables de la fabrication ou de l'entretien de l'aéronef ou de ses équipements, et aux personnes physiques ou morales responsables de l'exploitation de l'aéronef ou de la formation du personnel.

3. Sans préjudice des obligations prévues aux articles 16 et 17, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité en charge de l'enquête et le(s) représentant(s) accrédité(s) visés à l'article 8 communiquent à l'AESA et aux autorités nationales de l'aviation civile les informations factuelles pertinentes obtenues au cours de l'enquête de sécurité, à l'exception des informations visées à l'article 14, paragraphe 1, ou de celles causant un conflit d'intérêts. Les informations reçues par l'AESA et par les autorités nationales de l'aviation civile sont protégées en vertu de l'article 14 et des législations de l'Union et nationales applicables.

4. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité en charge de l'enquête est autorisée à informer les victimes et leurs proches ou leurs associations ou à rendre publics toute information sur les observations factuelles, la procédure de l'enquête de sécurité, les éventuels rapports ou conclusions et/ou recommandations de sécurité préliminaires, pour autant que cela ne porte pas atteinte aux objectifs de l'enquête de sécurité et que la législation applicable relative à la protection des données à caractère personnel soit dûment respectée.

5. Avant de rendre publiques les informations visées au paragraphe 4, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité en charge de l'enquête les transmet aux victimes et à leurs proches ou à leurs associations, en veillant à ne pas porter atteinte aux objectifs de l'enquête de sécurité.

#### Article 16

##### Rapport d'enquête

1. Chaque enquête de sécurité se conclut par un rapport sous une forme adaptée au type et à la gravité de l'accident ou de l'incident grave. Ce rapport indique que l'unique objectif de l'enquête de sécurité est la prévention des accidents et incidents, sans détermination des fautes ou des responsabilités. Le cas échéant, il contient des recommandations de sécurité.

2. Le rapport protège l'anonymat de tout individu impliqué dans l'accident ou l'incident grave.

3. Lorsque les enquêtes de sécurité donnent lieu à des rapports avant la fin de l'enquête, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité peut, avant leur publication, demander aux autorités concernées, y compris à l'AESA, et, par leur intermédiaire, au titulaire du certificat de type, au constructeur et à l'exploitant concernés, de formuler des commentaires. Les intéressés sont tenus au secret professionnel en ce qui concerne le contenu de cette consultation.

4. Avant la publication du rapport final, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité demande aux autorités concernées, y compris l'AESA, et, par leur intermédiaire, au titulaire du certificat de type, au constructeur et à l'exploitant concernés, de formuler des commentaires, tous les intéressés étant tenus au secret professionnel en ce qui concerne le contenu de cette consultation. En demandant ces commentaires, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité respecte les normes et pratiques recommandées internationales.

5. Les informations visées à l'article 14 ne sont consignées dans un rapport que si elles sont utiles à l'analyse de l'accident ou de l'incident grave. Les informations ou les éléments d'informations qui ne présentent aucun intérêt pour l'analyse ne sont pas divulgués.

6. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité rend public le rapport final dans les délais les plus brefs et, si possible, dans les douze mois qui suivent la date de l'accident ou de l'incident grave.

7. Si le rapport final ne peut pas être publié dans les douze mois, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité fait une déclaration intermédiaire au moins à chaque date anniversaire de l'accident ou de l'incident grave, détaillant les progrès de l'enquête et toutes les questions de sécurité qui auront été soulevées.

8. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité transmet aussitôt que possible une copie du rapport final et des recommandations de sécurité:

- a) aux autorités responsables des enquêtes de sécurité et aux autorités chargées de l'aviation civile des États concernés, et à l'OACI, conformément aux normes et pratiques recommandées internationales;
- b) aux destinataires des recommandations de sécurité figurant dans le rapport;
- c) à la Commission et à l'AESA, sauf si le rapport est accessible au public par voie électronique. Si tel est le cas, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité les en informe seulement en conséquence.

#### Article 17

##### Recommandations de sécurité

1. À tout moment de l'enquête de sécurité et après consultation appropriée des parties pertinentes, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité recommande, par lettre datée aux autorités concernées, y compris celles situées dans d'autres États membres ou des pays tiers, toute mesure préventive qu'elle juge nécessaire de prendre rapidement en vue de renforcer la sécurité aérienne.

2. Une autorité responsable des enquêtes de sécurité peut également formuler des recommandations de sécurité sur la base d'études ou d'analyses d'une série d'enquêtes ou de toute autre activité menée conformément à l'article 4, paragraphe 4.

3. Une recommandation de sécurité ne constitue en aucun cas une présomption de faute ou de responsabilité dans un accident, un incident grave ou un incident.

### Article 18

#### Application et base de données des recommandations de sécurité

1. Dans les 90 jours qui suivent la réception de la lettre de transmission d'une recommandation de sécurité, le destinataire en accuse réception et informe l'autorité responsable des enquêtes de sécurité qui a émis la recommandation des mesures prises ou à l'étude, le cas échéant, du délai nécessaire pour les mettre en œuvre et, si aucune mesure n'est prise, des motifs de cette absence de mesure.

2. Dans les 60 jours qui suivent la date de la réception de la réponse, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité fait savoir au destinataire si elle considère que sa réponse est adéquate et, si elle conteste la décision de ne prendre aucune mesure, elle lui en communique les raisons.

3. Chaque autorité responsable des enquêtes de sécurité met en place des procédures permettant d'enregistrer les réponses à ses recommandations de sécurité.

4. Chaque entité destinataire d'une recommandation de sécurité, notamment les autorités responsables de la sécurité de l'aviation civile au niveau des États membres et de l'Union, met en œuvre des procédures qui permettent de contrôler l'état d'avancement des mesures prises en réponse à des recommandations de sécurité.

5. Les autorités responsables des enquêtes de sécurité consignent dans le répertoire central créé en vertu du 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<sup>(1)</sup> toutes les recommandations de sécurité émises conformément à l'article 17, paragraphes 1 et 2, ainsi que les réponses reçues. Les autorités responsables des enquêtes de sécurité y consignent également les recommandations de sécurité reçues de pays tiers.

### Article 19

#### Comptes rendus d'événements

1. L'AESA, en collaboration avec les autorités compétentes des États membres, participe de façon régulière à l'échange et à l'analyse des informations visées par la directive 2003/42/CE. À cette fin, les personnes désignées disposent d'un accès en ligne à toutes les informations stockées dans le répertoire central créé par le règlement (CE) n° 1321/2007, y compris celles permettant d'identifier directement l'aéronef faisant l'objet d'un compte rendu d'événement comme, lorsqu'ils sont disponibles, ses numéros de série et d'immatriculation. Cet accès ne concerne

pas les informations permettant d'identifier l'exploitant faisant l'objet de ce compte rendu d'événement.

2. L'AESA et les autorités des États membres visées au paragraphe 1 veillent à la confidentialité de ces informations, conformément à la législation applicable, 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 ne servent qu'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.

### Article 20

#### Informations sur les personnes et les marchandises dangereuses à bord

1. Les compagnies aériennes de l'Union exploitant des vols à destination ou au départ de, et les compagnies aériennes de pays tiers exploitant des vols au départ d'un aéroport situé sur les territoires des États membres auxquels les traités s'appliquent mettent en œuvre des procédures permettant de produire:

- a) le plus rapidement possible, et au plus tard dans les deux heures qui suivent l'annonce d'un accident d'aéronef, une liste validée, basée sur les meilleures informations disponibles, de toutes les personnes à bord; et
- b) immédiatement après l'annonce d'un accident d'aéronef, la liste des marchandises dangereuses à bord.

2. Les listes visées au paragraphe 1 sont mises à la disposition de l'autorité responsable des enquêtes de sécurité, de l'autorité désignée par chaque État membre pour prendre contact avec les proches des personnes à bord et, si nécessaire, des équipes médicales qui pourraient avoir besoin de ces renseignements pour le traitement des victimes.

3. Afin de permettre une information rapide des proches des passagers sur la présence de leurs proches à bord de l'aéronef accidenté, les compagnies aériennes proposent aux voyageurs d'indiquer le nom et les coordonnées d'une personne à contacter en cas d'accident. Ces informations ne peuvent être utilisées par les compagnies aériennes que dans le cas d'un accident; elles ne sont pas communiquées à des tiers ou utilisées à des fins commerciales.

4. Le nom d'une personne à bord n'est pas rendu public avant que les proches de cette personne aient été informés par les autorités compétentes. La liste visée au paragraphe 1, point a), reste confidentielle, conformément aux actes juridiques de l'Union et au droit national, et, sous réserve de ces dispositions, les noms des personnes figurant sur cette liste ne sont rendus publics qu'à la condition que les proches des personnes à bord ne s'y opposent pas.

<sup>(1)</sup> JO L 294 du 13.11.2007, p. 3.

**Article 21****Assistance aux victimes d'accidents aériens et à leurs proches**

1. Afin de veiller à réagir de façon plus complète et plus harmonisée aux accidents à l'échelle de l'Union, chaque État membre met en place à l'échelon national un plan d'urgence en cas d'accident de l'aviation civile. Ce plan d'urgence couvre également l'assistance aux victimes d'accidents de l'aviation civile et à leurs proches.

2. Les États membres veillent à ce que toutes les compagnies aériennes établies sur leur territoire disposent d'un plan d'aide aux victimes d'accidents de l'aviation civile et à leurs proches. Ces plans doivent prendre particulièrement en compte le soutien psychologique aux victimes d'accidents de l'aviation civile et à leurs proches et permettre à la compagnie de faire face à un accident de grande ampleur. Les États membres audient les plans d'aide des compagnies aériennes enregistrées sur leur territoire. Les États membres encouragent les compagnies aériennes de pays tiers qui exploitent des vols dans l'Union à disposer également d'un plan d'aide aux victimes des accidents de l'aviation civile et à leurs proches.

3. Quand un accident se produit, l'État membre qui est en charge de l'enquête, l'État d'enregistrement de la compagnie aérienne dont l'aéronef est impliqué dans l'accident, ou l'État membre qui comporte un nombre important de ses ressortissants à bord de l'aéronef impliqué dans l'accident, veille à désigner une personne de référence qui sera le point de contact et d'information des victimes et de leurs proches.

4. L'État membre ou un pays tiers qui, du fait qu'il compte des ressortissants parmi les morts ou les blessés graves, s'intéresse particulièrement à un accident qui s'est produit sur le territoire d'un État membre auquel les traités s'appliquent, peut désigner un expert qui a le droit:

- a) de visiter le lieu de l'accident;
- b) d'accéder aux informations factuelles pertinentes dont la publication a été approuvée par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité en charge et aux renseignements sur l'évolution de l'enquête;
- c) de recevoir une copie du rapport final.

5. Sous réserve des dispositions légales en vigueur, un expert désigné conformément au paragraphe 4 peut aider à l'identification des victimes et assister aux entretiens avec les survivants qui sont ressortissants de son État.

6. Conformément à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs<sup>(1)</sup>, les transporteurs aériens de pays tiers doivent aussi satisfaire aux obligations d'assurance énoncées dans ledit règlement.

<sup>(1)</sup> JO L 138 du 30.4.2004, p. 1.

**Article 22****Accès aux documents et protection des données à caractère personnel**

1. Le présent règlement s'applique sans préjudice du 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 Commission<sup>(2)</sup>.

2. Le présent règlement s'applique conformément à 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 données<sup>(3)</sup> et au 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 données<sup>(4)</sup>.

**Article 23****Sanctions**

Les États membres fixent les règles relatives aux sanctions applicables en cas de violation du présent règlement. Les sanctions prévues sont effectives, proportionnées et dissuasives.

**Article 24****Modification du règlement**

Le présent règlement fait l'objet d'un examen au plus tard le 3 décembre 2014. Si la Commission estime que le présent règlement doit être modifié, elle demandera au réseau de donner un avis préalable, qui sera également transmis au Parlement européen, au Conseil, aux États membres et à l'AESA.

**Article 25****Abrogations**

La directive 94/56/CE est abrogée.

**Article 26****Entrée en vigueur**

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

<sup>(2)</sup> JO L 145 du 31.5.2001, p. 43.

<sup>(3)</sup> JO L 281 du 23.11.1995, p. 31.

<sup>(4)</sup> JO L 8 du 12.1.2001, p. 1.

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

Fait à Strasbourg, le 20 octobre 2010.

*Par le Parlement européen*

*Le président*

J. BUZEK

*Par le Conseil*

*Le président*

O. CHASTEL

---

## ANNEXE

**Liste d'exemples d'incidents graves**

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

- Quasi-collision ayant exigé une manœuvre d'évitement pour prévenir un abordage ou une situation dangereuse et au cas où une action d'évitement aurait été appropriée.
  - Impact avec le sol sans perte de contrôle évité de justesse.
  - Décollages interrompus sur une piste fermée ou non libre, sur une voie de circulation à l'exclusion des opérations hélicoptères autorisées ou sur une piste non attribuée.
  - Décollages d'une piste fermée ou non libre, sur une voie de circulation à l'exclusion des opérations hélicoptères autorisées ou sur une piste non attribuée.
  - Atterrissages ou tentatives d'atterrissage sur une piste fermée ou non libre, sur une voie de circulation à l'exclusion des opérations hélicoptères autorisées ou sur une piste non attribuée.
  - Performances au décollage ou en montée initiale très inférieures aux performances prévues.
  - Incendies ou fumée dans la cabine des passagers ou dans les compartiments de fret, ou incendies de moteur, même si ces incendies ont été éteints au moyen d'agents extincteurs.
  - Événements qui ont exigé l'utilisation d'oxygène de secours par l'équipage de conduite.
  - Défaillances structurelles d'aéronef ou désintégrations de moteurs, y compris les pannes de turbomachine non contenues, non classées comme accident.
  - Pannes multiples d'un ou plusieurs systèmes de bord ayant pour effet de nuire à la conduite de l'aéronef.
  - Cas d'incapacité d'un membre d'équipage de conduite en cours de vol.
  - Quantité de carburant qui exige du pilote qu'il déclare une urgence.
  - Incursions sur piste classées selon le degré de gravité A conformément au manuel sur la prévention des incursions sur pistes (Doc. 9870 de l'OACI), qui contient des informations sur les classifications selon la gravité.
  - Incidents au décollage ou à l'atterrissage. Incidents tels que prise de terrain trop courte, dépassement de piste ou sortie latérale de piste.
  - Pannes de systèmes, phénomènes météorologiques, évolution en dehors de l'enveloppe de vol approuvée ou autres événements qui pourraient avoir rendu difficile la maîtrise de l'aéronef.
  - Panne de plus d'un système dans un système redondant obligatoire pour le guidage du vol et la navigation.
-