COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 16.11.2020
COM(2020) 733 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

sur la mise en œuvre du règlement (UE) n° 376/2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile

SYNTHÈSE

Le présent rapport rend compte de l'évaluation, par la Commission, du règlement (UE) nº 376/2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile (ci-après le «règlement»)[1], conformément à son article 24, paragraphe 2. Cette évaluation fournit un retour d'expérience sur le fonctionnement actuel du règlement cinq ans après son entrée en vigueur. Elle met en perspective les principaux objectifs du règlement et souligne les résultats obtenus pour ce qui est de l'amélioration de l'exhaustivité et de la qualité des comptes rendus d'événements, de l'augmentation du nombre de comptes rendus soumis et stockés et de la protection offerte aux notifiants. Par ailleurs, le rapport met en évidence certaines difficultés rencontrées lors de la mise en œuvre du règlement, notamment en ce qui concerne l'application des dispositions relatives à la «culture juste». Enfin, le rapport examine la contribution du règlement à la réduction du nombre d'accidents aériens et du nombre de victimes de ces accidents. Les conclusions présentées dans le présent rapport sont étayées par les données recueillies dans le cadre d'une étude commandée par la Commission afin d'évaluer la mise en œuvre du règlement (UE) nº 376/2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile[2].

REMARQUES PRÉLIMINAIRES

Les accidents dans l'aviation sont souvent le résultat d'une chaîne d'événements, ce qui signifie qu'ils ne peuvent souvent pas être attribués à une seule cause. Toutefois, cela implique également qu'il existe de nombreuses possibilités de les prévenir avant leur survenance et que si un maillon de la chaîne fatale est éliminé, l'accident peut être évité.

La notification et l'analyse minutieuse de tous les événements et défaillances, même les plus insignifiants, des opérations quotidiennes, susceptibles de révéler l'existence de risques pouvant être graves pour la sécurité et provoquer des accidents s'ils ne sont pas corrigés, constituent un élément essentiel de la prévention des accidents dans l'aviation.

Les comptes rendus d'événements reposent sur une approche systémique et sur les données en matière de prévention des accidents. Ils sont en outre fondés sur le principe qu'il est essentiel de ne pas se contenter d'identifier un coupable, sauf dans certaines situations définies, pour renforcer la sécurité de manière proactive. Ces notions ont été confirmées par des décennies de recherches sur la sécurité et les facteurs humains.

La législation en vigueur concernant les événements est le règlement nº 376/2014. Il établit de quelle manière les informations pertinentes concernant l'aviation civile en matière de sécurité sont notifiées, collectées, stockées, protégées, échangées, diffusées et analysées.

---

[1] Règlement (UE) nº 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) nº 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) nº 1321/2007 et (CE) nº 1330/2007, JO L 122 du 24.4.2014, p. 18, https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj?locale=fr.

[2] «Évaluation ex post du règlement (UE) nº 376/2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile — Rapport final», non encore publié.

1. INTRODUCTION

L'article 24 du règlement (UE) nº 376/2014 exige qu'au plus tard le 16 novembre 2020, la Commission publie et communique au Parlement européen et au Conseil un rapport d'évaluation sur la mise en œuvre du règlement.

Le règlement (UE) nº 376/2014 est applicable depuis le 15 novembre 2015. Il vise à prévenir les accidents et incidents aériens et les décès associés au moyen des retours d'expérience et des enseignements tirés des événements. Un événement fait référence à tout événement relatif à la sécurité qui met en danger ou qui, s'il n'est pas corrigé ou traité, pourrait mettre en danger un aéronef, ses occupants ou toute autre personne. Le règlement vise à garantir que les informations pertinentes concernant l'aviation civile en matière de sécurité sont notifiées, collectées, stockées, protégées, échangées, diffusées et analysées. Les parties intéressées du secteur de l'aviation et les autorités compétentes peuvent ainsi plus facilement élaborer les mesures appropriées de réduction des risques afin que des mesures de sécurité puissent être prises en temps utile.

Ce processus de gestion de la sécurité dépend de la disponibilité permanente des informations relatives à la sécurité. Pour garantir que les professionnels de l'aviation situés en première ligne notifient les événements présentant un risque important pour la sécurité aérienne, il est essentiel de pouvoir assurer la confidentialité de l'identité de la source à l'origine de la notification et l'utilisation appropriée des informations. À cet effet, le règlement protège, sous certaines conditions, les personnes notifiant les événements et celles mentionnées dans les comptes rendus d'événements et veille à ce que les informations soient utilisées uniquement à des fins d'amélioration de la sécurité.

Cette approche proactive et fondée sur des données probantes est mise en œuvre 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 pour la sécurité aérienne (AESA) de l'Union européenne.

Le règlement (UE) nº 376/2014 est complété par un règlement d'exécution[3] établissant une liste d'événements dans l'aviation civile devant être obligatoirement notifiés.

Le règlement a été précédé par la directive 2003/42/CE[4], qui imposait à chaque État membre de mettre en place un système de comptes rendus obligatoires d'événements. Les États membres devaient collecter, stocker, protéger et diffuser entre eux des informations concernant certains incidents dans l'aviation civile. Toutefois, la directive ne comportait aucune disposition relative à l'analyse des données collectées, au profit de la sécurité aérienne. Eu égard aux autres exigences de notification parallèles, tant au niveau européen qu'international, les États membres ont mis en œuvre la directive 2003/42/CE selon des

[3] Règlement d'exécution (UE) 2015/1018 de la Commission du 29 juin 2015 établissant une liste classant les événements dans l'aviation civile devant être obligatoirement notifiés conformément au règlement (UE) nº 376/2014 du Parlement européen et du Conseil, JO L 163, du 30.6.2015, p. 1, http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1018/oj.

[4] 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, http://data.europa.eu/eli/dir/2003/42/oj.

approches assez divergentes. Dès lors, plusieurs bases de données d'événements ont, par exemple, vu le jour au niveau européen.

Par conséquent, l'analyse d'impact effectuée en 2012, relative à la proposition de règlement sur les comptes rendus d'événements[5], a recensé les objectifs spécifiques suivants pour le nouveau règlement:

- veiller à ce que tous les événements qui menacent ou sont susceptibles de menacer 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;
- veiller à ce que les comptes rendus d'événements stockés dans les bases de données nationales et dans le répertoire central européen (RCE) soient complets et contiennent des données d'une qualité élevée;
- veiller à ce que les autorités compétentes disposent d'un accès satisfaisant à toutes les informations essentielles pour la sécurité stockées dans le RCE, et à ce que ces dernières soient exclusivement utilisées aux fins de l'amélioration de la sécurité;
- veiller à ce que les événements notifiés soient effectivement analysés, que les risques pour la sécurité soient recensés et le cas échéant traités, et que l'efficacité des actions entreprises au regard de la sécurité fasse l'objet d'un suivi.

L'objectif général du règlement est de contribuer à la réduction du nombre d'accidents aériens et du nombre de victimes.

2. MISE EN ŒUVRE

Mise en place de systèmes de comptes rendus obligatoires et volontaires — articles 4 et 5

Les dispositions relatives à la mise en place de systèmes de comptes rendus obligatoires et volontaires, énoncées aux articles 4 et 5 du règlement, ont été mises en œuvre à la fois par les États membres et par l'AESA. Dans la pratique, cela signifie que chaque État membre a établi les mécanismes de comptes rendus aussi bien obligatoires que volontaires au niveau de son autorité de l'aviation. Il convient toutefois de noter que les États membres étaient déjà tenus d'élaborer des systèmes de comptes rendus obligatoires en vertu de la directive 2003/42/CE avant l'entrée en vigueur du règlement (UE) nº 376/2014.

De même, l'AESA dispose d'un système de comptes rendus obligatoires fonctionnel conforme à l'exigence énoncée à l'article 4, paragraphe 4, et des comptes rendus volontaires peuvent être directement soumis à l'Agence via le portail européen de compte rendu de l'aviation développé par les services de la Commission européenne[6].

---

5 DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION: Impact Assessment Accompanying document to the Proposal for a Regulation of the European Parliament and the Council on occurrence reporting in civil aviation (document à l'appui de l'analyse d'impact de la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile), SWD/2012/0441 final, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52012SC0441.

6 https://www.aviationreporting.eu/AviationReporting/

Des lacunes ont été relevées dans la mise en œuvre de ces exigences par les organisations[7]. Avant l'entrée en vigueur du règlement (UE) nº 376/2014, le champ d'application de la directive 2003/42/CE ne couvrait pas les organisations. Par conséquent, il existe une différence entre les organisations qui avaient déjà mis en place des mécanismes de comptes rendus (dans le cadre de leurs propres systèmes de gestion de la sécurité) avant la mise en œuvre du règlement et celles qui ont dû en introduire après son entrée en vigueur. Alors que, pour les premières, la mise en œuvre du règlement exigeait seulement l'alignement de leurs systèmes existants sur les nouvelles exigences, les secondes ont dû développer de tout nouveaux mécanismes de comptes rendus. Par conséquent, il est apparu que certaines organisations étaient à la traîne dans la mise au point de systèmes de comptes rendus à leur niveau, ce qui s'est traduit par un nombre moins élevé de comptes rendus que ce qui aurait été enregistré dans le cas contraire. De même, sur le plan des comptes rendus volontaires, certaines organisations ont indiqué qu'elles ne disposaient pas d'un mécanisme de comptes rendus volontaires. Enfin, il a été constaté que certaines organisations ne faisaient pas la distinction entre les systèmes de comptes rendus volontaires et obligatoires, car elles ne disposent que d'un seul système de comptes rendus.

Dans le même ordre d'idées, tout en ayant mis en place les deux systèmes de comptes rendus, la majorité des États membres ne font pas non plus la distinction entre les comptes rendus reçus via le système de comptes rendus volontaires et via le système de comptes rendus obligatoires dans leurs bases de données nationales, étant donné qu'ils préfèrent encourager les organisations à leur communiquer tous les comptes rendus, quel que soit leur statut. Par conséquent, il n'a pas été aisé de déterminer le nombre respectif de comptes rendus obligatoires et volontaires soumis, étant donné qu'il n'existe pas de solution simple pour distinguer de quel mécanisme de comptes rendus les événements stockés dans le RCE proviennent. De ce fait, il est difficile d'avoir une idée claire de la mesure dans laquelle les personnes et les organisations soumises aux comptes rendus obligatoires des événements ont satisfait aux exigences du règlement.

S'il ressort de ce qui précède qu'il est nécessaire que les États membres veillent à la mise en œuvre effective, par les parties concernées, des dispositions pertinentes du règlement, il peut néanmoins être établi que l'un des principaux objectifs du règlement, à savoir l'augmentation des données disponibles sur les événements, a été atteint. Cet objectif a été réalisé, étant donné que la mise en œuvre effective du règlement a entraîné une augmentation du nombre de comptes rendus soumis et, partant, un accroissement des informations disponibles en matière de sécurité aérienne. Le nombre total de comptes rendus d'événements stockés dans le RCE a considérablement augmenté depuis l'entrée en vigueur du règlement. Comme l'illustre la figure 1 ci-dessous, en 2015, un peu plus de 200 000 comptes rendus d'événements avaient été transmis au RCE. En 2019, le nombre total de comptes rendus transmis au RCE en un an s'est élevé à 291 458. Le nombre cumulé de comptes rendus d'événements contenus dans le

[7] Par «organisation», on entend toute organisation fournissant des produits dans le domaine de l'aviation et/ou qui emploie, sous-traite ou utilise les services de personnes qui sont tenues de notifier les événements, conformément à l'article 4, paragraphe 6. Règlement (UE) nº 376/2014, article 2, paragraphe 8.

RCE a plus que doublé au cours de cette période: il est passé de 1 125 264 à la fin 2014 à 2 548 578 en 2019.

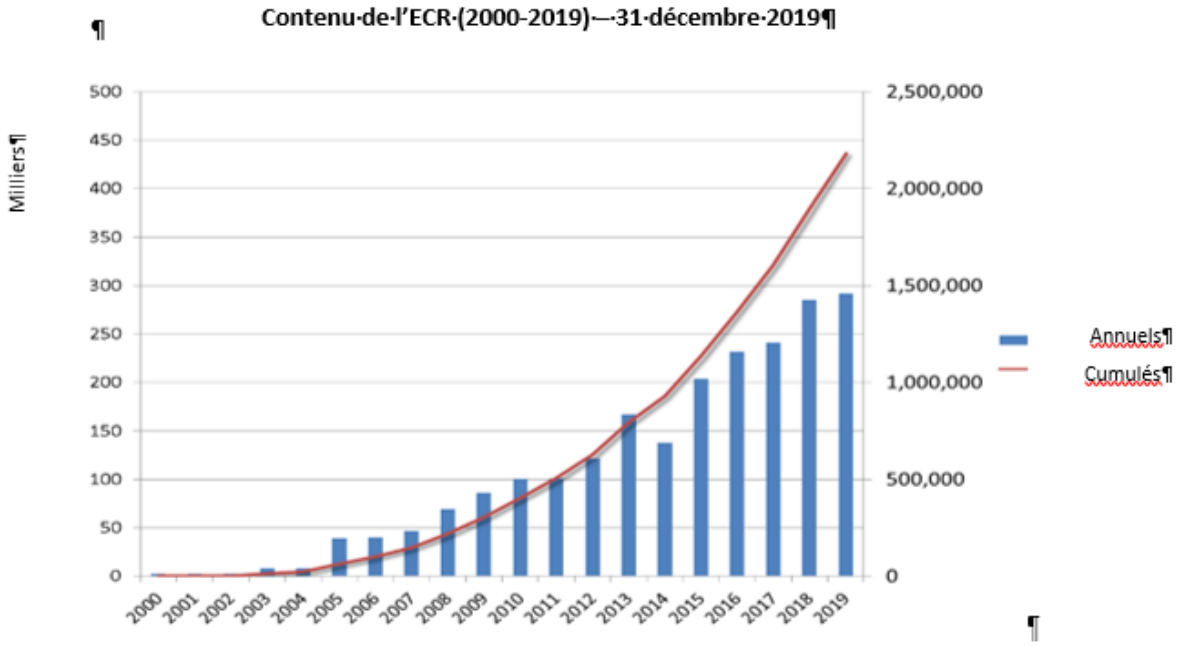


Figure 1: Nombre d'enregistrements dans l'ECR (source: Vue d'ensemble du JRC sur le contenu de l'ECR-ECCAIRS)

Collecte, stockage et échange d'informations — articles 6 et 9

Le règlement définit, aux articles 6 et 9, les exigences en matière de collecte, de stockage et d'échange d'informations. L'article 6 vise à assurer le flux d'informations par la collecte, l'évaluation, le traitement, l'analyse et le stockage. Plus précisément, l'article 6 impose aux organisations, aux autorités des États membres et à l'AESA de désigner des personnes et de mettre en place des procédures de collecte, d'évaluation, de traitement, d'analyse et de stockage des renseignements sur les événements notifiés en vertu des articles 4 et 5. Il a été constaté que ces exigences étaient intégralement mises en œuvre par les organisations ainsi que par les États membres et l'AESA, qui ont désigné des personnes et mis en place des mécanismes à chaque niveau.

L'article 9 définit les modalités de l'échange d'informations entre les États membres, l'AESA et la Commission par l'intermédiaire du RCE. Il prévoit, entre autres, l'obligation pour les États membres de transférer dans un délai de 30 jours les données relatives aux événements enregistrées dans leurs bases de données nationales. Il a été constaté que les États membres avaient mis en place des mécanismes d'échange d'informations avec d'autres États membres et avec l'AESA, ainsi que des mécanismes de transfert de ces informations vers le RCE dans le délai imposé.

Le flux de notification (à savoir qui informe qui et quand) est généralement bien compris par toutes les parties intéressées concernées, bien que certains problèmes aient été recensés. Parfois, les renseignements sur les événements sont téléchargés dans le RCE par un État

membre sans notification aux États membres concernés. Toutefois, le nouveau logiciel ECCAIRS 2[8], examiné plus en détail ci-après, contribuera à améliorer cet aspect.

Qualité et contenu des comptes rendus d'événements – article 7

Le règlement fixe des exigences spécifiques applicables aux procédures harmonisées de saisie des données et de contrôle de la qualité des données. La majorité de ces dispositions ont été mises en œuvre par les organisations, les États membres et l'AESA. Néanmoins, certaines organisations semblent ne pas avoir mis en place une procédure formelle de contrôle de la qualité, comme l'exige l'article 7, paragraphe 3. En outre, l'élaboration d'un mécanisme européen commun de classification des risques, tel que prévu à l'article 7, paragraphe 5, n'a été que partiellement mise en œuvre. Si la Commission a, en étroite coopération avec les États membres et l'AESA, élaboré le mécanisme dans le délai fixé au 15 mai 2017, comme prévu à l'article 7, paragraphe 5, la tâche consistant à définir ce mécanisme conformément à l'article 7, paragraphe 6, et ses modalités de mise en œuvre, doit encore être menée à bien.

Gestion du répertoire central européen – article 8

Le RCE constitue une contribution importante de l'UE. Il stocke tous les comptes rendus d'événements collectés dans l'UE. Les États membres et l'AESA sont tenus de transférer en temps utile vers le RCE toutes les informations relatives à la sécurité stockées dans leurs bases de données respectives. Les données nationales sont intégrées dans le RCE et contrôlées selon des critères de qualité. L'accès direct au RCE est soumis à des règles strictes et limité aux autorités compétentes des États membres, à l'AESA et à la Commission[9].

Depuis l'entrée en vigueur du règlement et jusqu'à la fin de 2020, le Centre commun de recherche (JRC) de la Commission fournit les services opérationnels liés à l'interface RCE-ECCAIRS. Comme l'a confirmé le JRC, l'interface RCE-ECCAIRS est alimentée quotidiennement par des données provenant des 31 États contributeurs[10] et de l'AESA.

À la suite d'un changement de stratégie et d'une étude d'impact[11] et en vue d'améliorer encore la mise en œuvre du règlement, les services de la Commission ont décidé de remplacer l'actuelle plateforme ECCAIRS par une plateforme plus moderne, entièrement remaniée, appelée ECCAIRS 2, et de transférer la gestion de la suite ECCAIRS du JRC à l'AESA à partir de 2020.

L'obligation imposée aux États membres par l'article 8, paragraphe 2, de mettre régulièrement à jour le RCE a été pleinement respectée par tous les États membres, Les exigences imposées à l'AESA par le paragraphe 3, lorsque le transfert de données vers le RCE intervient automatiquement, sont également respectées. En outre, l'AESA a conclu un accord avec la Commission concernant le transfert de données du système interne de comptes

8 Centre européen de coordination des systèmes de notification des incidents d'aviation.

9 Règlement (UE) nº 376/2014, articles 8 et 10.

10 Les États membres de l'UE (y compris le Royaume-Uni, jusqu'au 1er février 2020), la Norvège, l'Islande et la Suisse.

11 Bearing Point, «Impact assessment of ECCAIRS transition from JRC to EASA» (analyse d'impact de la transition du JRC à l'AESA de la gestion d'ECCAIRS), 12 juin 2017.

rendus d'événements (IORS) vers le RCE, afin de garantir le respect et la couverture complets.

Accès aux informations stockées dans le RCE — articles 10, 11 et 12

Les articles 10, 11 et 12 précisent les modalités d'accès aux informations stockées dans le RCE. Ces dispositions sont pleinement mises en œuvre par la Commission, qui est responsable du traitement des données stockées dans le RCE, et par les États membres (les «points de contact») qui assistent la Commission dans le cadre des demandes d'informations stockées dans le RCE.

Entre la date d'entrée en vigueur du règlement et le 31 décembre 2019, 86 demandes d'informations fondées sur l'article 11 du règlement ont été introduites au total, dont six ont été rejetées pour différents motifs.

Analyse et suivi des événements — articles 13 et 14

À l'instar des exigences applicables aux comptes rendus, certaines exigences relatives à l'analyse étaient déjà en place avant l'entrée en vigueur du règlement dans le cadre des obligations en matière de gestion de la sécurité. Comme également indiqué dans les orientations relatives au règlement[12], les dispositions du règlement ne visent pas à créer une autre obligation d'analyse parallèlement aux exigences en matière de gestion de la sécurité, mais servent à renforcer la nécessité de mettre en œuvre les processus d'analyse. La situation globale n'a donc pas beaucoup changé, sauf en ce qui concerne l'introduction de délais stricts.

En ce qui concerne le point relatif aux délais stricts, rien n'indique que le délai de 30 jours fixé pour l'analyse préliminaire des événements par les organisations, prévu à l'article 13, paragraphes 4 et 5, ne soit généralement pas respecté. Toutefois, de nombreuses parties intéressées du secteur ont fait observer que le délai de 30 jours prévu pour la communication de l'analyse préliminaire des événements à l'autorité compétente était trop court. En outre, le règlement impose également aux organisations un délai de trois mois à compter du rapport initial pour présenter leur analyse finale. Le règlement prévoit toutefois la possibilité de prolonger ce délai dans les cas dûment justifiés[13].

Au niveau des États membres, le règlement exige le contrôle de l'analyse effectuée par les organisations dont ils assurent la surveillance, ainsi que la réalisation de leur propre analyse des événements qui leur sont directement notifiés. Sur la base de leur analyse, ils sont tenus de déterminer les mesures préventives ou correctives qui doivent, le cas échéant, être adoptées pour améliorer la sécurité aérienne et utiliser les informations issues de l'analyse des comptes rendus d'événements pour identifier les mesures correctives. À l'instar des organisations, les autorités compétentes des États membres ont toutes mis en place des procédures pour l'analyse des événements. Toutefois, il existe des différences dans le degré de détail des analyses et dans la profondeur de ces analyses. Cette situation s'explique essentiellement par

[12] Commission européenne, «Guidance Material – Regulation (EU) No 376/2014 and its implementing rules» [document d'orientation – règlement (UE) nº 376/2014 et ses modalités d'exécution], 2015 https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/air/safety/doc/guidancematerial376.pdf.

[13] Règlement (UE) nº 376/2014, article 13, paragraphe 4.

les inquiétudes portant sur le manque de clarté concernant les exigences relatives à l'analyse au niveau national, ainsi que par le manque de ressources. En outre, certains États membres ont constaté un certain «déséquilibre» entre les exigences en matière d'analyse prévues par le règlement et le degré de précision inclus dans les exigences en matière de notification, de collecte, de traitement et de stockage des événements. Ce déséquilibre entraîne une charge de travail élevée liée à la collecte et au traitement des comptes rendus d'événements et laisse peu de temps à l'analyse et au suivi.

Au niveau de l'UE, il existe deux axes d'analyse: l'analyse par l'AESA des événements qui lui sont directement notifiés par des organisations pour lesquelles elle agit en tant qu'autorité compétente (sur la base des événements stockés dans sa propre base de données) et l'analyse collaborative réalisée en coopération avec les États membres. Ces analyses sont reprises dans les rapports annuels sur la sécurité de l'AESA et sont intégrées aux portefeuilles des risques pour la sécurité, qui sont utilisés dans la publication du plan européen pour la sécurité aérienne.

Le rapport annuel sur la sécurité de l'AESA est produit par le service chargé du renseignement et des performances en matière de sécurité de l'AESA et repose sur les données contenues à la fois dans sa propre base de données des événements et sur les données contenues dans le RCE. Par ailleurs, dans le cadre de sa procédure de gestion des risques, l'Agence définit et met en œuvre des mesures appropriées, qui font l'objet d'un suivi continu.

L'AESA collabore avec une série de partenaires par l'intermédiaire de deux plateformes principales: le réseau d'analystes[14] et les groupes d'analyse collaborative[15]. Le réseau d'analystes a été mis en place par le règlement (UE) nº 376/2014 et rassemble des données provenant de différents États membres afin de dresser un tableau plus général des risques pour la sécurité auxquels l'UE dans son ensemble est confrontée. Les groupes d'analyse collaborative sont des groupes d'experts mis en place par l'AESA qui sont chargés d'analyser la sécurité de l'aviation européenne dans des domaines spécifiques. Ils examinent les informations disponibles en matière de sécurité, commandent des analyses approfondies de la sécurité et recensent les problèmes émergents. Ils contrôlent également les performances en matière de sécurité dans leur domaine et fournissent un retour d'expérience sur l'efficacité des mesures prises. Les deux systèmes sont complémentaires en ce qu'ils fournissent des analyses à différents niveaux et contribuent aux portefeuilles des risques pour la sécurité et aux

[14] Le réseau d'analystes comprend l'AESA, la Commission européenne, les États membres de l'AESA et un observateur. Il a été initialement constitué en 2011 en tant que réseau volontaire chargé d'appuyer l'analyse des données de sécurité dans le cadre du plan européen de sécurité aérienne, qui est le prédécesseur du plan européen pour la sécurité aérienne. La mise en œuvre du règlement (UE) nº 376/2014 a officialisé le rôle du réseau d'analystes et a souligné que l'analyse de la sécurité importait pour soutenir le plan européen pour la sécurité aérienne et améliorer la sécurité aérienne en Europe. Les membres du réseau d'analystes se réunissent actuellement deux fois par an et ponctuellement chaque fois que cela s'avère nécessaire. Source: https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/safety-risk-management

[15] Les groupes d'analyse collaborative sont composés de parties intéressées du secteur parmi les partenaires réglementaires de l'AESA. Chaque groupe d'analyse collaborative se réunit jusqu'à trois fois par an. Il existe actuellement six groupes d'analyse collaborative différents: 1) gestion des aérodromes et des services au sol; 2) gestion du trafic aérien; 3) ballons; 4) avions de transport aérien commercial; 5) aviation générale; 6) facteurs humains. Source: https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/safety-risk-management

mesures de sécurité qui peuvent être adoptées dans le cadre du plan européen pour la sécurité aérienne.

Il peut donc être établi que la mise en œuvre du règlement a joué un rôle important dans le renforcement de la capacité d'analyse des événements dans l'ensemble de l'Union et, par conséquent, dans la définition de mesures de réduction des risques appropriées, le cas échéant. Bien que des progrès considérables aient été observés, le processus d'analyse devrait bénéficier d'efforts accrus au niveau des États membres et de nouvelles évolutions technologiques.

Confidentialité et utilisation appropriée des informations et protection des sources d'informations — articles 15 et 16

La mise en œuvre des dispositions du règlement relatives à la «culture juste» et à la protection et à l'utilisation appropriée des sources d'informations a fait l'objet d'une analyse approfondie. S'il a été constaté que tous les États membres et la majorité des organisations ont mis en place des procédures visant à garantir l'anonymisation des comptes rendus d'événements, la question de la traçabilité subsiste, à savoir la possibilité de déduire l'identité des personnes concernées par un compte rendu d'événement sur la base des circonstances décrites, en particulier dans les plus petites organisations comptant moins de salariés.

L'article 16, paragraphe 11, prévoit l'obligation pour les organisations d'adopter des règles internes relatives à la «culture juste»[16]. Les informations disponibles ne permettent pas de déterminer de manière concluante si cette exigence a été pleinement satisfaite par toutes les organisations.

La principale lacune dans l'application du règlement a été constatée en ce qui concerne l'obligation imposée aux États membres par l'article 16, paragraphe 12, de désigner un organisme responsable de la mise en œuvre des principes de la «culture juste». Sur la base de l'analyse des rapports relatifs au fonctionnement des «organismes de culture juste» transmis par les États membres conformément à l'article 16, paragraphe 13, et des informations complémentaires reçues des citoyens, la Commission a recensé 11 États membres ayant omis de désigner un «organisme de culture juste» chargé de la mise en œuvre des paragraphes 6, 9 et 11 de l'article 16. En conséquence, la Commission a ouvert des procédures d'infraction et a envoyé 10 lettres de mise en demeure et un avis motivé aux États membres qui ne s'étaient pas conformés aux exigences[17]. La Commission a également transmis un certain nombre de demandes EU Pilot aux États membres qui avaient indiqué dans leurs rapports avoir désigné un «organisme de culture juste», mais pour lesquels des doutes subsistaient quant à la compétence de l'organisme en question à exercer la fonction prévue dans le règlement.

[16] On entend par «culture juste» une culture dans laquelle les agents de première ligne ou d'autres personnes ne sont pas punis pour leurs actions, omissions ou décisions qui sont proportionnées à leur expérience et à leur formation, mais dans laquelle les négligences graves, les manquements délibérés et les dégradations ne sont pas tolérés. Règlement (UE) nº 376/2014, article 2, paragraphe 12.

[17] L'avis motivé a été clôturé étant donné que l'État a fourni la preuve de la désignation d'un organisme de culture juste doté des compétences nécessaires pour exercer la fonction en vertu de l'article 16, paragraphe 12, du règlement. Les autres dossiers sont toujours en cours.

D'autre part, au niveau de l'industrie, les partenaires sociaux européens, membres du comité de dialogue social sectoriel pour l'aviation civile (CANSO, ETF, ATCEUC), se sont mis d'accord sur la «boîte à outils pour une culture juste de l'ATM»[18]. Elle est destinée au personnel et aux gestionnaires des organisations fournissant des services de gestion du trafic aérien/de navigation aérienne et fixe des principes directeurs pour la mise en œuvre d'une culture juste et la promotion d'une culture saine et ouverte en matière de communication d'informations.

3. CONTRIBUTION À LA RÉDUCTION DU NOMBRE D'ACCIDENTS AÉRIENS ET DU NOMBRE DE VICTIMES DE CES ACCIDENTS

L'objectif général du règlement est de contribuer à la réduction du nombre d'accidents aériens et du nombre de victimes de ces accidents par une approche proactive résultant des objectifs spécifiques détaillés dans les sections précédentes.

Il s'est avéré difficile d'évaluer dans quelle mesure le règlement a directement contribué à la diminution effective du nombre d'accidents et de victimes dans l'aviation civile, tant sur le plan quantitatif que qualitatif.

Les données enregistrées par l'AESA montrent qu'entre 2010 et 2018[19], le nombre d'accidents impliquant des exploitants européens a diminué en moyenne. Cette diminution est encore plus évidente au regard de l'augmentation continue du trafic aérien au cours de la même période. Le taux d'accidents n'a cessé de diminuer depuis 2014, tandis que le taux d'incidents graves s'est stabilisé après un pic en 2016.

L'analyse d'un scénario contrefactuel, à savoir le scénario dans lequel le règlement n'aurait pas été adopté, donne à penser qu'en l'absence du règlement, le taux d'accidents dans l'aviation civile en Europe aurait suivi une tendance constante après le troisième trimestre de 2015 (après l'entrée en vigueur du règlement). Après l'entrée en vigueur du règlement, le taux d'accidents a diminué, passant de 3,5 accidents par million de vols à 1,3 accident par million de vols après l'intervention.

Il n'a toutefois pas été possible d'effectuer avec certitude une prévision rétroactive de la situation en matière de sécurité et du nombre d'accidents et autres événements liés à la sécurité qui se seraient produits en l'absence du règlement. Il convient également de souligner que les différents éléments du système de sécurité aérienne, visant à prévenir les accidents et les incidents graves, sont étroitement liés et qu'il serait donc extrêmement difficile de distinguer l'effet d'une seule de ses caractéristiques, à savoir les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements.

Néanmoins, étant donné que le règlement a contribué à augmenter le nombre de comptes rendus d'événements stockés dans le RCE, ce qui a pu participer à améliorer la sensibilisation

[18] https://ec.europa.eu/social/BlobServlet?mode=dsw&docId=11897&langId=en.

[19] AESA, «Annual Safety Review 2020» (rapport annuel sur la sécurité 2020), 2020 https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/easa_asr_2020.pdf;
AESA, «Annual Safety Review 2019» (rapport annuel sur la sécurité 2019), 2019 https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/Annual%20Safety%20Review%202019.pdf;
AESA, «Annual Safety Review 2018» (rapport annuel sur la sécurité 2018), 2018 https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/218639_EASA_ASR_MAIN_REPORT_2018.pdf.

à la sécurité et le recensement des risques en matière de sécurité, il peut être établi que le règlement a probablement contribué dans une certaine mesure à la réduction du nombre total d'accidents.

4. CONCLUSION

Dans l'ensemble, toutes les parties concernées, à savoir la Commission, l'AESA, les États membres de l'UE et les organisations, ont mis en œuvre le règlement (UE) nº 376/2014. Néanmoins, certaines lacunes ont été relevées dans l'application de certaines dispositions du règlement. Plus particulièrement, une grande partie des États membres a omis de désigner un «organisme de culture juste» conformément au règlement, ce qui a entraîné l'ouverture de procédures d'infraction par la Commission.

Il n'en reste pas moins que la réussite de la mise en œuvre des exigences du règlement relatives à la mise en place de systèmes de comptes rendus obligatoires et volontaires d'événements s'est traduite par une augmentation significative du nombre d'événements collectés depuis l'entrée en vigueur du règlement. En outre, la mise en œuvre des dispositions relatives à l'établissement et à la gestion du répertoire central européen a donné lieu à la création d'une base de données complète stockant des comptes rendus d'événements de tous les États membres de l'UE. Le fait de disposer d'un plus grand nombre de comptes rendus d'événements à analyser a permis de repérer des risques potentiels pour la sécurité, en particulier au niveau des États membres et de l'AESA. Par conséquent, on peut conclure que, depuis son entrée en vigueur, le règlement a contribué dans une certaine mesure à réduire le nombre d'accidents et le nombre de victimes associées en Europe.