



**COUNCIL OF  
THE EUROPEAN UNION**

**Brussels, 28 May 2010**

---

---

**Interinstitutional File:  
2009/0170 (COD)**

---

---

**10334/10**

**INST 179  
AVIATION 67  
CODEC 492  
PARLNAT 18**

**COVER NOTE**

---

from: The Secretary-General of the Senate of the Republic of France  
date of receipt: 27 May 2010  
to: Mr Pierre de BOISSIEU, Secretary-General of the Council of the European Union

---

Subject: Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on investigation and prevention of accidents and incidents in civil aviation  
- Reasoned opinion on the application of the Principles of Subsidiarity and Proportionality

---

Delegations will find annexed a copy of the above opinion.

**PROPOSITION DE REGLEMENT SUR LES ENQUETES ET LA PREVENTION  
DES ACCIDENTS ET DES INCIDENTS DANS L'AVIATION CIVILE  
COM (2009) 611 FINAL**

**Projet d'observations :**

Proposition de Règlement sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile (COM (2009) 611 final)

\*

La commission des affaires européennes du Sénat :

– observe que la Commission européenne envisage – même avec prudence – la création d'une agence européenne chargée des enquêtes sur les accidents dans l'aviation civile ;

– souligne qu'il existe déjà une agence européenne de la sécurité aérienne, dont les compétences pourraient être élargies, et s'interroge sur l'opportunité de créer une nouvelle agence chargée de suivre exactement le même secteur ;

– rappelle que la résolution du Sénat du 13 novembre 2009 demande que la question des recouvrements entre agences soit abordée avant toute création de nouvelle agence ;

– **demande, en conséquence, à la Commission de renoncer à la création d'une telle agence qui lui paraît contrevenir au principe de proportionnalité.**

**Exposé des motifs :**

La proposition vise à améliorer la sécurité aérienne (qui concerne la sécurité des vols, par opposition à la « sûreté », dans les aéroports) en modifiant les procédures d'enquêtes obligatoires après chaque accident.

Aujourd'hui, les enquêtes techniques de sécurité sont encadrées par trois directives. La première a prévu la coopération et l'assistance mutuelle des États membres dans les enquêtes en cas d'accident (Dir 80/1266/CEE). La deuxième a fixé les principes régissant ces enquêtes, notamment le principe d'une enquête par organisme indépendant (Dir 94/56/CEE). La troisième a

prévu la forme et la procédure des « comptes rendus d'événements » (Dir 2003/42/CE).

L'expérience, comme les disparités entre États membres depuis 2004, ainsi que l'exigence de sécurité, ont conduit la Commission à proposer d'améliorer le cadre réglementaire applicable aux enquêtes. Le projet de Règlement vise à renforcer les capacités d'enquêtes, d'une part, en formalisant la coopération entre États membres, compétents en matière d'enquête, sous forme de réseau européen, et d'autre part, en associant l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) aux enquêtes : « Les autorités responsables des enquêtes de sécurité des États membres invitent l'AESA à être représentée et à participer (...) aux enquêtes de sécurité. » (Art. 9 du projet de Règlement).

Même si les administrations nationales semblent généralement réservées, l'association de l'AESA ne paraît pas empiéter sur une compétence nationale. Les principes de subsidiarité et de proportionnalité sont respectés.

En revanche, on s'étonnera du mode d'organisation proposé par la Commission. En effet, « *la coopération informelle (?) entre États membres prendra la forme d'un réseau européen des autorités responsables des enquêtes. Pour éviter la création d'un nouvel organisme communautaire, le réseau n'aura pas de personnalité juridique. Ce sera seulement un organisme poursuivant un but d'intérêt général européen financé par une subvention du budget communautaire ».* Mais la Commission précise un peu plus loin que « *la création d'une agence européenne chargée des enquêtes sur les accidents dans l'aviation civile ne doit pas être exclue ».*

Ainsi, à quelques paragraphes d'intervalle, la Commission énonce un principe et son contraire, affiche une volonté de rigueur pour s'en libérer aussitôt !

L'éventualité d'une nouvelle agence d'enquêtes accidents, en complément de l'actuelle agence européenne de sécurité aérienne (AESA), ne peut que susciter la réserve.

Certes, l'AESA est chargée de la certification des aéronefs tandis que la future éventuelle agence serait chargée des enquêtes, mais cette partition ne paraît pas suffisante pour justifier cette création. La critique, elle aussi éventuelle, sur l'absence d'indépendance qui résulterait d'un regroupement des deux compétences, ne paraît pas pertinente. Elle laisserait supposer que l'agence sur les enquêtes serait indépendante, tandis que l'agence de sécurité ne le serait pas, ce qui est au minimum désobligeant à l'égard de ses membres !

On rappellera qu'aux termes de sa résolution du 13 novembre 2009, à l'initiative de M. Denis Badré, auteur d'un rapport sur les agences

européennes<sup>1</sup>, le Sénat a demandé que la création de nouvelles agences soit subordonnée à une évaluation préalable qui « *aborde la question d'éventuels recoupements de compétences entre agences* ».

Par cohérence avec cette résolution du Sénat, la création d'une nouvelle agence d'enquêtes sur les accidents d'aéronefs, même envisagée, pour le moment, comme une simple éventualité, ne paraît ni opportune ni même justifiable, compte tenu de la préexistence d'une agence européenne de sécurité aérienne. Cette création porterait atteinte au principe de proportionnalité.

---

<sup>1</sup> Denis Badré, « Où vont les agences européennes ? », rapport d'information du Sénat 2009-2010 n° 17 (octobre 2009)