



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



LE RÈGLEMENT (UE) N° 376/2014 ET L'AVIATION LÉGÈRE



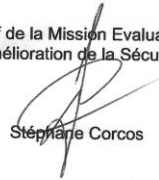
Direction de la sécurité de l'aviation civile
Mission évaluation et amélioration de la sécurité
Version 1.4
Publiée le 7 décembre 2022

Gestion documentaire

Historique des révisions

Edition et version	Date	Modifications
Ed1v4	7 décembre 2022	

Approbation du document

Nom	Responsabilité	Date	Visa
Alain Jamet, chef division Aviation générale, MEAS	Rédacteur	7 décembre 2022	
Guilhem Nicolas, adjoint au chef MEAS	Vérificateur	7 décembre 2022	
Stéphane Corcos, chef MEAS	Approbateur	7 décembre 2022	 Le chef de la Mission Evaluation et Amélioration de la Sécurité Stéphane Corcos

Pour tout commentaire ou suggestion à propos de ce guide, veuillez contacter la direction de la sécurité de l'aviation civile à l'adresse suivante : rex@aviation-civile.gouv.fr

Sommaire

Gestion documentaire	2
Historique des révisions	2
Approbation du document	2
Préambule	3
1. Informations et principes à retenir	3
2. Délais de transmission des comptes rendus et des analyses des événements	4
3. Adresses de transmission des comptes rendus	4
4. La confidentialité	4
5. La notion d'anonymisation	5
6. Protection des notifiants	5
Conclusion	5

Préambule

Ce guide est destiné aux pilotes de l'aviation légère, ainsi qu'aux gestionnaires de la sécurité des aéroclubs. Son but est de faciliter la compréhension du [règlement européen N° 376/2014](#) sur la notification, l'analyse et le suivi des événements de sécurité, et de permettre de mieux appréhender les modalités de sa mise en œuvre. Il vient en complément de la [brochure de la DSAC](#) sur ce sujet. Ce document se veut pédagogique et ne se substitue pas au règlement.

1. Informations et principes à retenir

Le règlement N° 376/2014 introduit **l'obligation de notifier certains types d'événements, puis de les transmettre à la DSAC** du fait de leur intérêt pour l'amélioration de la sécurité aérienne, et demande en outre aux « organisations » (dans le cadre de ce document, les aéroclubs) de mettre en place des systèmes de collecte de comptes rendus obligatoires et volontaires.

*« Le système de sécurité de l'aviation civile repose sur les retours d'expérience et les enseignements tirés des accidents et incidents. Les comptes rendus d'événements et l'utilisation des informations sur les événements aux fins d'améliorer la sécurité se fondent sur une relation de **confiance** entre le notifiant et l'entité responsable de la collecte et de l'évaluation des informations. » Règlement 376/2014 - Considérant 33.*

Pour l'aviation légère, la liste des événements dont la notification est obligatoire figure notamment en annexe 5 au [règlement 2015/1018](#). En plus de cette liste, il est recommandé de notifier tout événement ayant un impact réel ou potentiel sur la sécurité ; on parle alors de notifications ou de comptes rendus volontaires.

Bien que le règlement en prévoie la possibilité, il n'y a pas actuellement de notification obligatoire à l'autorité pour les aéronefs « annexe 1 » (ULM, aéronefs de construction amateur, etc.). Néanmoins, les pilotes et exploitants de ces aéronefs sont aussi invités à notifier les événements quand ils ont le sentiment que leur compte rendu contribuera à l'amélioration de la sécurité de l'aviation. Par exemple, un défaut de balisage, une incursion sur piste, une information aéronautique non à jour ou des obstacles imprévus près d'une piste, une confusion d'indicatif sur la fréquence, ne sont pas spécifiques au type d'aéronef, et sont utiles au système aéronautique dans son ensemble.

Les comptes rendus reçus concernant les aéronefs Annexe 1, ou relatifs à des événements autres que ceux du règlement 2015/1018 seront traités dans le cadre du système de comptes rendus volontaires. Ils bénéficieront des mêmes conditions de confidentialité des données et de protection des sources que les comptes rendus soumis de façon obligatoire.

Un [formulaire PDF adapté à l'aviation légère](#) est disponible sur le site web de la DGAC.

Le règlement préconise une notification en deux étapes :

Selon ce processus, les pilotes transmettent en premier lieu leurs comptes rendus d'événements à leur aéroclub afin de permettre à celui-ci de les analyser et d'agir sur les risques qui auront ainsi pu être identifiés.

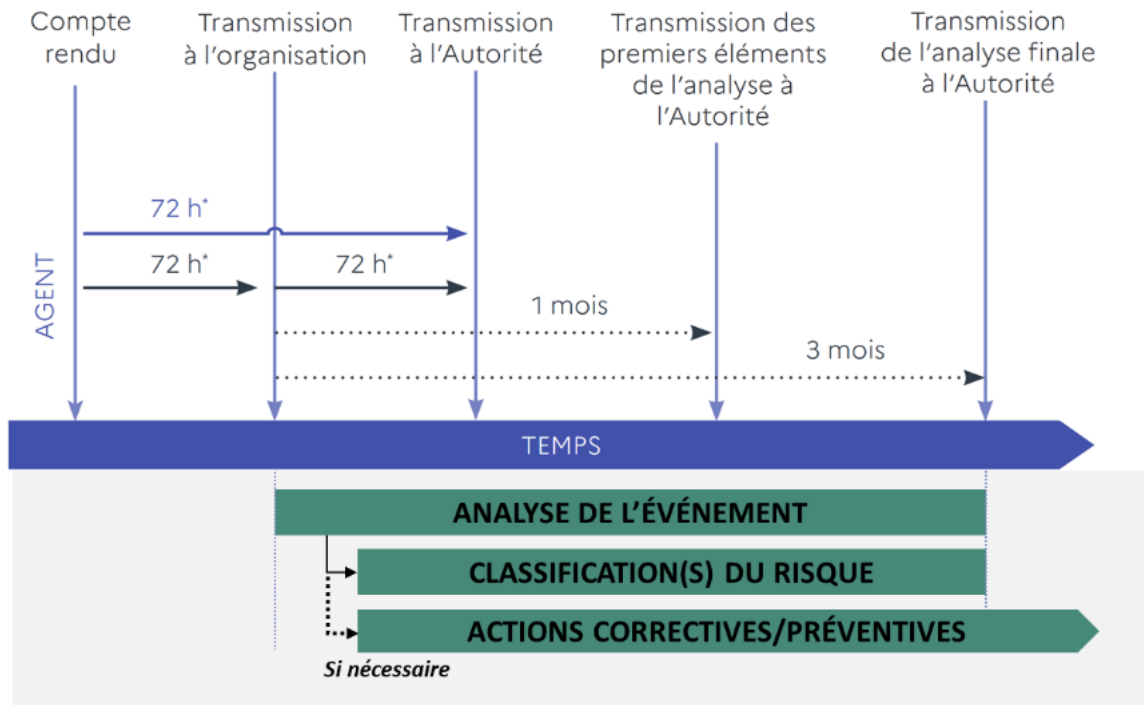
Les aéroclubs transmettent dans un second temps les comptes rendus dont la notification est obligatoire au titre du règlement 2015/1018 à la DSAC, ainsi que les comptes rendus volontaires dès qu'ils portent sur des événements présentant un danger réel ou potentiel pour la sécurité aérienne.

Selon le cas et compte tenu de l'avancement de l'analyse d'un événement, son statut peut être « ouvert », « clos avec analyse détaillée » ou « clos avec analyse sommaire ».

La DSAC préconise que la transmission des comptes rendus par les pilotes d'aviation légère soit réalisée par l'intermédiaire de leurs aéroclubs, qu'ils emploient du personnel ou non. Les pilotes ont

cependant la possibilité de transmettre directement les comptes rendus à la DSAC, qui se charge alors de l'analyse, mais dont la portée risque d'être plus modeste, faute d'avoir accès à toutes les informations de contexte.

2. Délais de transmission des comptes rendus et des analyses des événements



3. Adresses de transmission des comptes rendus

En fonction du lieu de rattachement de l'aéronef ([voir la carte des DSAC/IR](#)), les comptes rendus doivent être transmis aux adresses de cette [liste](#).

4. La confidentialité

Les comptes rendus sont confidentiels. Cela signifie que l'aéroclub doit restreindre l'accès aux noms et coordonnées des notifiants à un nombre réduit de personnes. Cela signifie aussi que les noms et adresses de notifiants ne seront pas enregistrés dans la base des comptes rendus de la DGAC. Ces informations sont dites désidentifiées.

Lorsqu'un déclarant transmet son compte rendu directement à l'autorité, l'agent qui le reçoit est chargé de le désidentifier.

Les données désidentifiées sont enregistrées dans la base de données nationale des événements de sécurité, puis dans la base de données commune européenne où elles sont à la disposition des parties intéressées pour l'amélioration de la sécurité de l'aviation, qui vont des déclarants, aux exploitants, en passant par les constructeurs et les sociétés de maintenance notamment.

Les REX, tels qu'ils fonctionnent actuellement, sont maintenus. Le règlement N° 376/2014 envisage d'ailleurs l'existence d'autres systèmes de collecte de données.

« La mise en place d'autres moyens de collecte des informations relatives à la sécurité, outre les systèmes requis par le présent règlement, devrait être encouragée afin que les

informations supplémentaires susceptibles de contribuer à l'amélioration de la sécurité aérienne puissent être collectées. Lorsque les organisations disposent déjà de systèmes efficaces de collecte des informations relatives à la sécurité qui fonctionnent bien, elles devraient être autorisées à continuer à utiliser ces systèmes parallèlement aux systèmes qui doivent être établis aux fins du présent règlement. »

5. La notion d'anonymisation

« **Anonymisation** », la suppression, dans les comptes rendus d'événements, de toutes les données personnelles concernant le notifiant et les personnes mentionnées dans les comptes rendus d'événements et de tout renseignement, y compris le nom de l'organisation ou des organisations associées à l'événement, qui pourraient révéler l'identité du notifiant ou d'un tiers ou pourraient permettre de déduire cette information du compte rendu d'événement ;

Les données sont anonymisées lorsqu'elles sont diffusées en externe dans des documents d'analyse et de promotion de la sécurité comme [le rapport sécurité](#) ou [les bulletins objectif sécurité](#) publiés par la DGAC, excepté pour les données émanant d'organismes d'enquête.

6. Protection des notifiants

Le règlement stipule que les informations collectées doivent être utilisées exclusivement aux fins de maintenir ou d'améliorer le niveau de sécurité aérienne, et non pour imputer une faute ou une responsabilité.

Cependant :

« La protection des notifiants ne s'applique pas aux situations suivantes :

- a) en cas de manquement délibéré aux règles ;
- b) en cas de méconnaissance caractérisée, sérieuse et grave d'un risque évident et de manquement très grave à l'obligation professionnelle de prendre des mesures manifestement requises dans ces circonstances, causant un dommage qui était prévisible à une personne ou à un bien ou ayant pour effet de compromettre sérieusement le niveau de la sécurité aérienne ; »

Enfin il est utile de rappeler la définition de la « culture juste » figurant dans le règlement :

« 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.

La DGAC a mis en place un dispositif complet au bénéfice de la culture juste : un observatoire de la culture juste, qui prononce des avis sur des cas individuels qui lui seraient soumis, un guide « culture juste » destiné à assister les structures à mettre en place un environnement de confiance répondant aux principes réglementaires de culture juste, et un accord avec la Justice encadrant la [transmission éventuelle de comptes rendus d'événements transmis dans le cadre du règlement N° 376/2014](#). Ces dispositifs sont décrits avec davantage de précision dans le rapport sécurité 2019 (page 50).

Le guide culture juste et la page consacrée à l'observatoire de la culture juste sont accessibles sur les liens suivants :

https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/guide_culture_juste.pdf

et

<https://www.ecologie.gouv.fr/observatoire-culture-juste-laviation-civile>



Conclusion

La connaissance des événements est essentielle si l'on veut parvenir à placer l'aviation légère dans une perspective d'amélioration continue de la sécurité.

Cette connaissance devrait se traduire par une formation des pilotes et de leurs instructeurs plus proches des enjeux de sécurité, par une amélioration des pratiques, et aussi par une meilleure adaptation des environnements dans lesquels les activités sont pratiquées.

