



TRANSPORT AÉRIEN: SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE

La sûreté de l'aviation (à ne pas confondre avec la sécurité aérienne^[1]) vise à prévenir les actes de malveillance visant les aéronefs, leurs passagers et les membres d'équipage. Après les terribles attentats de 2001, l'UE a adopté une série de règles destinées à préserver la sûreté de l'aviation civile. Ces règles sont régulièrement mises à jour en fonction de l'évolution des risques. Les États membres conservent le droit d'appliquer des mesures plus strictes.

BASE JURIDIQUE

Article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

OBJECTIFS

La sûreté aérienne vise à prévenir les actes d'intervention illicite, et ce principalement en veillant à ce que des objets dangereux tels que les armes ou les explosifs ne puissent être introduits à bord des avions. Ce thème, qui figurait en tête des priorités depuis plusieurs décennies, est devenu une source majeure de préoccupation après les attentats de septembre 2001. Depuis, le cadre réglementaire applicable dans ce domaine a été considérablement étoffé à travers le monde, soit au niveau national, soit au travers d'une coopération internationale et d'accords internationaux, ou encore par le truchement de l'Organisation de l'aviation civile internationale^[2] (OACI), dans le cadre de l'annexe 17 de la convention de Chicago et du programme universel d'audits de sûreté qui s'y rattache^[3] (USAP). L'Union européenne, quant à elle, a mis en place une politique appropriée qui est régulièrement mise à jour pour tenir compte de l'évolution des risques et des menaces ainsi que des progrès technologiques.

RÉALISATIONS

À la suite des attentats de septembre 2001, le règlement (CE) n° 2320/2002^[4] a été adopté afin de préserver l'aviation civile et de fournir la base d'une interprétation

[1]La sécurité aérienne a trait à la conception, à la construction, à la maintenance et à l'exploitation des aéronefs (Voir fiche [3.4.9](#)).

[2]Elle a été instaurée par la convention relative à l'aviation civile internationale (également connue sous le nom de convention de Chicago), signée le 7 décembre 1944 et à laquelle 191 États sont actuellement parties. L'OACI définit notamment «des normes et pratiques recommandées» que les États contractants doivent mettre en œuvre, mais il n'existe aucun mécanisme contraignant garantissant la bonne application.

[3]L'annexe 17 à la convention de Chicago définit des normes et des pratiques recommandées visant à préserver la sûreté du transport aérien international. Le programme universel d'audits de sûreté (USAP) a été lancé en 2002 afin de surveiller le respect de ces normes par les États contractants de l'OACI.

[4]JO L 355 du 30.12.2002, p. 1.



commune par les États membres de l'annexe 17 de la convention de Chicago. En mars 2008, ledit règlement a été remplacé par le règlement (CE) n° 300/2008^[5].

Ce règlement a été adopté par le Parlement et le Conseil afin d'établir les règles communes et les normes de base s'appliquant à la sûreté de l'aviation, et d'instaurer des mécanismes permettant d'en surveiller le respect. Il est complété par une série de règlements adoptés par la Commission européenne selon la procédure de comitologie (mesures de portée générale visant à compléter les normes de base communes, ou mesures détaillées pour la mise en œuvre de ces normes^[6]). Il est à noter que les mesures d'application «contenant des informations sensibles sur la sûreté» ne sont pas publiées. Le cadre réglementaire de l'UE s'appuie sur des normes communes contraignantes et sur les principes essentiels suivants:

- Chaque État membre est responsable de la sûreté des vols quittant son territoire («principe de la responsabilité de l'État hôte», tel que défini par l'OACI).
- Tous les passagers, les membres du personnel et les bagages sont inspectés/filtrés avant l'embarquement. Le fret, le courrier et les approvisionnements de bord font également l'objet de mesures d'inspection/filtrage avant leur chargement à bord d'un aéronef, à moins qu'ils n'aient été soumis à des contrôles de sûreté appropriés.
- Les États membres conservent le droit d'appliquer des mesures de sûreté plus strictes s'ils le jugent nécessaire.

Le cadre réglementaire de l'UE couvre tous les aspects de la chaîne du transport aérien qui sont susceptibles d'affecter la sûreté des aéronefs et/ou des infrastructures, notamment: Cela comprend: aéroports, aéronefs, passagers, bagages, fret, fournitures destinées aux aéroports et approvisionnement de bord, personnel et équipements de sûreté. Les règles de l'UE s'appliquent à tous les aéroports de l'Union ouverts à l'aviation civile, à tous les exploitants, y compris les transporteurs aériens, fournissant des services dans ces aéroports et à toutes les autres entités «appliquant des normes de sûreté de l'aviation» qui fournissent des biens ou des services à ces aéroports ou à travers ceux-ci^[7]. Les normes de sûreté appliquées peuvent néanmoins être adaptées en fonction de l'appareil, de l'exploitation ou du trafic concernés.

Dans ce contexte, chaque État membre désigne une seule autorité qui est responsable de la coordination et de la surveillance de la mise en œuvre des règles de sûreté de l'aviation; chaque État membre est également tenu d'élaborer et d'appliquer un «programme national de sûreté de l'aviation civile» (qui définit les responsabilités et obligations de tous les exploitants concernés). Par ailleurs, les États membres élaborent et appliquent un «programme national de contrôle de la qualité» (tendant à déterminer le niveau du respect des règles par les exploitants et à mettre en place des mesures visant à corriger les déficiences constatées), imposent des sanctions en cas de violation des dispositions en vigueur et coopèrent avec la Commission européenne

[5]JO L 97 du 9.4.2008, p. 72.

[6]Les mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes sont arrêtées dans le règlement (UE) n° 2015/1998.

[7]Les règles de sûreté de l'aviation s'appliquent également à la Norvège, à l'Islande, au Liechtenstein et à la Suisse.



lorsqu'elle réalise des inspections afin de veiller au respect des règles de l'UE en matière de sûreté de l'aviation. Les exploitants concernés élaborent et appliquent un «programme de sûreté» pour se conformer au droit de l'Union et au «programme national de sûreté de l'aviation civile» dans l'État membre dans lequel ils sont situés. Quant à la Commission européenne, elle réalise des inspections sans préavis dans les aéroports et auprès des exploitants, en coopération avec les autorités nationales compétentes en matière de sûreté de l'aviation (ces autorités font, elles aussi, l'objet d'inspections) afin de veiller à l'application du droit de l'Union.

Depuis juillet 2014, les transporteurs aériens désirant acheminer du fret dans l'Union à partir d'un aéroport situé en dehors de l'Union européenne doit respecter le «programme ACC3» pour s'assurer que les marchandises ont fait l'objet de mesures d'inspection/de filtrage conformément aux normes européennes. À cet égard, des inspections sur place dans les aéroports des pays tiers sont menées par les autorités compétentes des États membres, le cas échéant.

Afin de faciliter le transport aérien, la Commission peut reconnaître l'équivalence des normes de sûreté de l'aviation appliquées dans les pays tiers, comme c'est actuellement le cas avec les États-Unis, le Canada et quelques pays européens non membres de l'Union. En outre, depuis juin 2012, l'Union européenne et les États-Unis reconnaissent mutuellement leur régime de sûreté du fret aérien, tant dans le cadre du transport de marchandises que de personnes. Par conséquent, les transporteurs aériens assurant le transport de fret entre l'Union européenne et les États-Unis ne doivent pas appliquer d'autres exigences européennes ou américaines.

Le cadre législatif en place laisse aux États membres le soin de définir les modalités du recouvrement des coûts engendrés par les mesures de sûreté. En 2009, la Commission a proposé une directive visant à garantir l'application de principes essentiels tels que la non-discrimination entre les transporteurs ou les passagers, et le lien entre coûts et redevances de sûreté^[8]. Toutefois, cette proposition n'a pas tranché entre le financement public et le principe de l'utilisateur-payeur, et elle s'en remettait à l'application du principe de subsidiarité pour déterminer qui supportera les coûts de sûreté. En l'absence d'approbation du législateur, cette proposition a été retirée par la Commission en 2015.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN

Le Parlement européen a toujours reconnu que la sûreté de l'aviation civile était l'une des principales préoccupations de l'Union européenne, et il a approuvé la mise en place d'un système strict et efficace destiné à prévenir et à éviter tout attentat. Ce faisant, le Parlement a également insisté sur l'importance des droits fondamentaux des citoyens et sur la nécessité de contrebalancer les mesures visant à améliorer la sûreté de l'aviation par des garanties fortes et adéquates tendant à protéger la vie privée, la dignité de la personne, ainsi que la santé des citoyens.

Ainsi, dans une résolution adoptée le 23 octobre 2008, le Parlement a contraint la Commission européenne à retirer et à modifier une proposition sur les scanners

[8][COM\(2009\)0217](#).



corporels et, dans son rapport du 1^{er} juin 2011, il a insisté pour que soit exclue l'utilisation, dans les scanners de sûreté, de toute forme de technologie mettant en œuvre des rayonnements ionisants, et a préconisé que seules des silhouettes du type «bonhomme-allumettes» soient utilisées et que les données obtenues ne puissent être conservées. La législation relative aux scanners corporels adoptée en novembre 2011^[9] fait droit à ces demandes.

En règle générale, le Parlement est d'avis que la procédure de comité est inappropriée dans le secteur de la sûreté aérienne, tout du moins pour les mesures ayant un impact sur les droits des citoyens. Dans son rapport de juin 2011, il demandait dès lors à être pleinement associé au travers de la procédure de codécision (ce qui n'est toujours pas le cas à ce jour).

Pour ce qui est du financement des mesures de sûreté, le Parlement estime que les redevances de sûreté devraient uniquement couvrir les coûts de sûreté et que les États membres qui appliquent des mesures plus strictes devraient supporter les coûts supplémentaires en découlant.

Décisions connexes du Parlement européen:

- résolution du 23 octobre 2008 sur l'impact des mesures de sûreté de l'aviation et des scanners corporels sur les Droits de l'homme, la vie privée, la dignité personnelle et la protection des données^[10];
- résolution législative du 5 mai 2010 sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil sur les redevances de sûreté aérienne^[11];
- résolution du 6 juillet 2011 sur la sûreté aérienne, en particulier sur les scanners de sûreté^[12].

Esteban Coito
05/2019

[9]Règlements (UE) n° 1141/2011 (JO L 293 du 11.11.2011) et n° 1147/2011 (JO L 294 du 12.11.2011) de la Commission.

[10]JO C 15 E du 21.1.2010, p. 71.

[11]JO C 81 E du 15.3.2011, p. 164.

[12]JO C 33 E du 5.2.2013, p. 125.

