



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

---

*Commission des transports et du tourisme*

---

**2010/2154(INI)**

23.2.2011

# PROJET DE RAPPORT

sur la sûreté aérienne, en particulier sur les scanners de sûreté  
(2010/2154(INI))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteur: Luis de Grandes Pascual

## SOMMAIRE

	<b>Page</b>
PROPOSITION DE RÉSOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN .....	3
EXPOSÉ DES MOTIFS .....	12

## PROPOSITION DE RÉSOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN

### sur la sûreté aérienne, en particulier sur les scanners de sûreté (2010/2154(INI))

*Le Parlement européen,*

- vu la communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil relative à l'utilisation de scanners de sûreté dans les aéroports de l'UE (COM(2010)0311),
- vu sa 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<sup>1</sup>,
- vu le règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile<sup>2</sup>,
- vu le règlement (CE) n° 272/2009 de la Commission du 2 avril 2009 complétant les normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile figurant à l'annexe du règlement (CE) n° 300/2008<sup>3</sup>,
- vu le règlement (UE) n° 185/2010 de la Commission du 4 mars 2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile<sup>4</sup>,
- vu le cinquième rapport de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions concernant la mise en œuvre du règlement (CE) n° 2320/2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile (COM(2010)0725),
- vu sa résolution législative du 5 mai 2010 sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil sur les redevances de sûreté aérienne<sup>5</sup>,
- vu la recommandation du Conseil du 12 juillet 1999 relative à la limitation de l'exposition du public aux champs électromagnétiques (de 0 Hz à 300 GHz)<sup>6</sup>,
- vu la directive 2004/40/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé relatives à l'exposition des travailleurs aux risques dus aux agents physiques (champs électromagnétiques) (dix-huitième directive particulière au sens de l'article 16, paragraphe 1, de la

<sup>1</sup> JO C 15 E du 21.1.2010, p. 71.

<sup>2</sup> JO L 97 du 9.4.2008, p. 72.

<sup>3</sup> JO L 91 du 3.4.2009, p. 7.

<sup>4</sup> JO L 55 du 5.3.2010, p. 1.

<sup>5</sup> P7\_TA (2010) 0123.

<sup>6</sup> JO L 199 du 30.7.1999, p. 59.

directive 89/391/CEE)<sup>1</sup>,

- vu la directive 2006/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 relative aux prescriptions minimales de sécurité et de santé relatives à l'exposition des travailleurs aux risques dus aux agents physiques (rayonnements optiques artificiels) (dix-neuvième directive particulière au sens de l'article 16, paragraphe 1, de la directive 89/391/CEE)<sup>2</sup>,
- vu la directive 96/29/Euratom du Conseil du 13 mai 1996 fixant les normes de base relatives à la protection sanitaire de la population et des travailleurs contre les dangers résultant des rayonnements ionisants<sup>3</sup>,
- vu l'avis de la section spécialisée Transports, énergie, infrastructures, société de l'information du Comité économique et social européen sur la communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil relative à l'utilisation de scanners de sûreté dans les aéroports de l'UE,
- vu l'article 48 de son règlement,
- vu le rapport de la commission des transports et du tourisme, l'avis de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire ainsi que l'avis de la commission des libertés civiles, de la justice et des affaires intérieures (A7-0000/2011),

### ***Scanners de sûreté***

- A. considérant que "scanner de sûreté" est le terme générique utilisé pour désigner la technologie permettant de détecter des objets, métalliques ou non, dissimulés sous les vêtements; que l'efficacité de détection est la capacité de ces scanners de sûreté à détecter tout objet interdit que la personne contrôlée dissimulerait sous ses vêtements,
- B. considérant que le cadre juridique européen en matière de sûreté aérienne prévoit une liste de méthodes et de technologies d'inspection/de filtrage considérées comme étant capables de détecter des objets dissimulés sous les vêtements et parmi lesquelles les États membres peuvent choisir; que les scanners de sûreté sont actuellement absents de cette liste,
- C. considérant qu'aujourd'hui plusieurs États membres utilisent temporairement les scanners de sûreté dans leurs aéroports, pour une durée maximale de trente mois, exerçant ainsi leur droit à introduire des méthodes d'inspection/de filtrage faisant appel à de nouvelles technologies (chapitre 12.8 de l'annexe au règlement (UE) n° 185/2010 de la Commission),
- D. considérant que les États membres ont le droit d'appliquer des mesures plus strictes que les normes de base communes prévues par la législation européenne et peuvent, de ce fait, introduire des scanners de sûreté sur leur territoire; qu'ils devront agir, dans ce cas,

<sup>1</sup> JO L 184 du 24.5.2004, p. 1.

<sup>2</sup> JO L 114 du 27.4.2006, p. 3.

<sup>3</sup> JO L 159 du 29.6.1996, p. 1.

sur la base d'une évaluation des risques et conformément à la législation européenne; que ces mesures doivent être pertinentes, objectives, non discriminatoires et proportionnées aux risques auxquels elles répondent (article 6 du règlement (CE) n° 300/2008),

- E. considérant, dans l'un des deux cas de figure qui précèdent, que l'introduction de scanners de sûreté par les États membres rend impossible un véritable contrôle de sécurité unique; que, si la situation actuelle perdure, les conditions de fonctionnement qui s'appliquent aux États membres ne seront pas uniformes et, par conséquent, ne profiteront pas aux passagers,
- F. considérant que la santé est un bien à préserver et que l'exposition aux radiations ionisantes de certains types de scanners, comme ceux qui émettent des rayons X, dont les effets sont cumulatifs, doit encore faire l'objet d'une étude; que ces scanners constituent un risque à éviter,
- G. considérant que les législations européenne et nationales établissent déjà des normes sur la protection contre les dangers pour la santé qui peuvent découler de l'utilisation de technologies produisant des radiations ionisantes, ainsi que sur les limites d'exposition à ces radiations,
- H. considérant que la Commission a consulté le Contrôleur européen de la protection des données, le groupe de travail de l'article 29 et l'Agence des droits fondamentaux de l'Union européenne, et que leurs réponses présentent des éléments importants concernant les conditions que les aéroports doivent remplir pour que l'utilisation de scanners de sûreté respecte les droits fondamentaux,
- I. considérant que le droit à la vie privée, la liberté de pensée, de conscience et de religion, la non-discrimination et la protection des données peuvent être dûment garantis lorsque les scanners de sûreté sont utilisés de façon appropriée,

#### ***Financement des mesures de sûreté dans le domaine de l'aviation civile***

- J. considérant que le Conseil n'a toujours pas réagi à la position du Parlement européen sur la directive sur les redevances de sûreté aérienne,

#### ***Liquides, aérosols et gels (LAG)***

- K. considérant que l'interdiction de transporter des liquides, aérosols et gels (LAG) dans les bagages à main prendra fin en avril 2011 pour un nombre limité de passagers (passagers en transit qui transportent des LAG achetés dans un aéroport d'un pays tiers ou à bord d'un appareil d'un transporteur aérien extracommunautaire, placés dans un sac en plastique qui respecte les directives en matière de contrôle de sûreté recommandées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), et pourvu que ce sac laisse clairement entrevoir une preuve satisfaisante que l'achat a été effectué dans les dernières trente-six heures dans la zone côté piste de l'aéroport ou à bord de l'appareil),
- L. considérant que cette interdiction expirera pour tous les LAG au plus tard en avril 2013,

M. considérant que l'interdiction de transporter des LAG dans les bagages à main deviendra une obligation de les soumettre à un contrôle,

### ***Mesures de sûreté pour le fret***

N. considérant que les dernières offensives terroristes déjouées par les services de renseignement envisageaient d'utiliser le fret comme instrument de leurs actions,

O. considérant que non seulement les passagers mais aussi le fret et le courrier doivent être soumis aux mesures de sûreté requises,

P. considérant que les mesures de sûreté ne concernent pas uniquement les aéroports mais aussi toute la chaîne d'approvisionnement,

Q. considérant que, en matière de sûreté, les opérateurs postaux jouent un rôle important dans la gestion de l'échange de courriers et de colis et que ces opérateurs, en application de la réglementation européenne, ont investi d'importantes sommes d'argent, dans les technologies notamment, pour assurer le respect des normes internationales et européennes en matière de sûreté,

### ***Relations internationales***

R. considérant que la coordination internationale sur les mesures de sûreté aérienne est nécessaire pour garantir un niveau élevé de sécurité et éviter ainsi que les passagers soient contrôlés à plusieurs reprises, avec toutes les restrictions et les coûts additionnels que cela implique,

### ***Formation du personnel de sécurité***

S. considérant que la formation du personnel de sécurité est fondamentale et nécessaire pour garantir une sûreté aérienne maximale, ce sans porter atteinte à la dignité humaine des passagers,

### ***Dispositions générales***

1. considère qu'une approche intégrée de la sûreté aérienne est nécessaire, avec un contrôle de sécurité unique, de façon à ce que les passagers, les bagages et le fret qui voyagent d'un aéroport de l'Union à un autre ne doivent pas être contrôlés à nouveau;
2. considère que des méthodes de scannage efficaces et rapides pour les passagers, dans le respect du temps nécessaire à la réalisation des contrôles, constituent une valeur ajoutée pour la sûreté aérienne;
3. demande à la Commission et aux États membres de développer un système intégré d'analyse des risques applicable aux passagers suspects ainsi qu'à l'inspection des bagages et du fret, basé sur toutes les informations disponibles, et en particulier celles fournies par la police, les services de renseignement, les douanes et les entreprises de transport; préconise que tout ce système soit guidé par la recherche de l'efficacité, dans le respect

toutefois du principe de la non-discrimination;

4. demande à la Commission et aux États membres de garantir une coopération et un échange d'information efficaces entre toutes les autorités impliquées, ainsi qu'entre ces autorités et les entreprises de transport aérien, tant au niveau européen qu'au niveau national;
5. demande à la Commission de mettre régulièrement à jour, au fil des progrès technologiques, la liste des méthodes d'inspection/de filtrage autorisées et leurs conditions d'utilisation, afin de permettre une efficacité de détection maximale et conforme à ces progrès;

### *Scanners de sûreté*

6. demande à la Commission de proposer l'ajout des scanners de sûreté à la liste des méthodes d'inspection/de filtrage autorisées, ainsi que leurs conditions d'utilisation, conformément à la présente résolution;
7. estime que l'utilisation de scanners de sûreté doit se fonder sur des normes communes qui non seulement permettent une certaine efficacité de détection, mais également qui imposent les garanties nécessaires à la protection de la santé et des droits fondamentaux des voyageurs et des travailleurs;
8. propose, plus spécifiquement, que la Commission révise les normes sur l'utilisation des scanners de sûreté pour que les dispositions sur la protection de la santé et des droits fondamentaux s'adaptent aux progrès technologiques;

### *Nécessité et proportionnalité*

9. estime que l'augmentation des risques liés au terrorisme oblige les pouvoirs publics à mettre en œuvre des mesures de protection et de prévention que réclament les sociétés démocratiques;
10. estime, la sûreté aérienne ne pouvant être garantie à 100 %, que l'efficacité de détection des scanners de sûreté est supérieure à celle des détecteurs de métaux actuels, eu égard notamment aux objets non métalliques et aux liquides, et que leur utilisation est, pour les passagers, moins gênante et plus acceptable qu'une fouille corporelle;
11. considère que, pour atteindre un niveau élevé de sûreté, l'utilisation de ces scanners ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire, pourvu que les garanties requises soient assurées, et tenant compte du fait que les méthodes moins exigeantes ne garantissent pas un niveau de sûreté équivalent;
12. considère que la technologie et les méthodes disponibles peuvent répondre aux inquiétudes et aux exigences concernant la santé et la vie privée; estime que la technologie qui est actuellement développée est prometteuse et que la meilleure technologie disponible est celle qui devrait être utilisée;
13. estime que l'installation, ou non, de scanners de sûreté relève de la responsabilité et de la

liberté des États membres de l'Union;

14. considère que les scanners de sûreté, dès lors qu'un État membre décide d'y avoir recours, devront être conformes aux normes et aux exigences minimales prévues par la législation européenne, quel que soit l'État membre, qui reste libre d'appliquer des normes plus strictes;
15. estime que les passagers ne peuvent être contraints d'utiliser les scanners de sûreté; considère que, dans le cas où ceux-ci refusent cette option, ils se verront obligés de se soumettre à des systèmes d'inspection/de filtrage alternatifs qui garantissent la sécurité, au moins autant que les scanners de sûreté;

### *Santé*

16. rappelle que les législations européenne et nationales doivent s'appliquer notamment dans le respect du "principe ALARA" (aussi bas que raisonnablement possible);
17. considère que les normes pour le fonctionnement effectif des scanners de sûreté doivent prêter une attention toute particulière aux groupes de personnes vulnérables, ainsi qu'à ceux qui sont fréquemment exposés aux radiations;
18. considère que l'exposition à des doses de radiations ionisantes supérieures aux limites annuelles recommandées ne doit pas être acceptable; estime, par conséquent, que l'utilisation de l'imagerie par émission de rayons X ne doit pas être systématique lors des contrôles de sécurité;
19. rappelle que les États membres ont une responsabilité dans l'évaluation des risques, conformément à la directive 96/29/Euratom, et qu'ils peuvent adopter des dispositions plus strictes que celles contenues dans celle-ci; rappelle également que certains États membres n'autorisent pas que les personnes soient exposées à des radiations ionisantes, excepté lorsque l'objectif est d'ordre médical;
20. demande aux États membres de pratiquer régulièrement des contrôles sur les effets à long terme de l'exposition aux scanners corporels en tenant compte des derniers progrès scientifiques et de vérifier que l'installation, l'utilisation et le fonctionnement de ces appareils répondent aux normes établies;
21. demande à la Commission d'adapter la directive 96/29/Euratom aux progrès techniques;
22. demande que les spécificités de chacun soient prises en compte et qu'un traitement particulier soit réservé aux passagers vulnérables (en matière de santé), tels que les femmes enceintes, les enfants, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite, ainsi qu'aux porteurs de dispositifs médicaux implantés (prothèses orthopédiques ou stimulateurs cardiaques, par exemple);

### *Images du corps*

23. considère que les normes de fonctionnement doivent garantir la protection des images des

passagers, afin d'assurer la protection des données et le respect du droit à la dignité humaine, à la vie privée et à l'intimité;

24. estime qu'un tel niveau de protection peut être plus facilement atteint grâce à l'utilisation d'un modèle type, et que l'utilisation des images du corps ainsi obtenues ne peut avoir lieu qu'exceptionnellement et uniquement si les garanties appropriées sont assurées;
25. insiste sur le fait que les images ne peuvent être conservées plus de temps que celui nécessaire à la sûreté aérienne, qu'elles doivent être détruites une fois qu'elles ne sont plus nécessaires au maintien de la sûreté aérienne et qu'elles ne peuvent être utilisées dans un autre but que celui de détecter des objets interdits;

#### *Non-discrimination*

26. considère que les normes de fonctionnement doivent garantir que les personnes contrôlées ne seront pas sélectionnées sur la base de critères discriminatoires;

#### *Protection des données*

27. considère, lorsque les images sont utilisées, que celles-ci ne doivent pas être liées à l'identité du passager et que des mesures doivent être prises de telle sorte que l'on ne puisse identifier les passagers avec des images d'une partie quelconque du corps, à moins que ce ne soit nécessaire;

#### *Informations des personnes scannées*

28. considère que les personnes contrôlées doivent au préalable recevoir toutes les informations requises, en particulier sur le fonctionnement du scanner de sûreté, sur la nature des images obtenues, sur l'accès de tiers à ces images, sur les conditions de protection des droits à l'intimité, à la vie privée et à la protection des données et sur la possibilité de refuser cette méthode d'inspection/de filtrage;

#### *Traitement des personnes scannées*

29. demande à la Commission de proposer qu'une formation spécifique soit assurée pour le personnel chargé d'utiliser les scanners de sûreté, tenant compte des répercussions sur la dignité des personnes, la santé et la protection des données personnelles;
30. invite la Commission à élaborer avec les États membres un code de conduite sur l'utilisation des scanners de sûreté, exigeant des aéroports qu'ils tiennent compte de la nécessité de protéger la vie privée des passagers dans l'organisation de leurs contrôles de sécurité;

#### *Financement des mesures de sûreté dans le domaine de l'aviation civile*

31. rappelle sa position du 5 mai 2010 sur les redevances de sûreté aérienne;
32. considère que les redevances de sûreté doivent être transparentes, qu'elles doivent être

utilisées uniquement pour couvrir les frais de sûreté et que les États membres qui décident d'appliquer des mesures plus strictes doivent financer eux-mêmes les coûts additionnels ainsi engendrés;

33. demande au Conseil d'adopter dans les plus brefs délais une position en première lecture sur les redevances de sûreté aérienne;

#### ***Interdiction des liquides, des aérosols et des gels (LAG)***

34. répète et maintient sa volonté de mettre fin à l'interdiction de transporter des liquides en 2011 et en 2013 si l'efficacité technologique des instruments d'inspection/de filtrage est confirmée;
35. invite les États membres et les aéroports à faire tout le nécessaire pour disposer de la technologie appropriée à temps afin d'éviter que la fin de l'interdiction de transporter des liquides n'entraîne une diminution du niveau de sûreté;
36. considère que, dans ce sens, tous les acteurs concernés devraient faire le nécessaire pour passer d'une interdiction de transporter des liquides, aérosols et gels (LAG) à un système d'inspection/de filtrage de ceux-ci de la façon la plus satisfaisante et harmonisée possible, garantissant à tout moment les droits des passagers;
37. demande instamment aux États membres de réaliser, en coordination avec les aéroports, une campagne d'information appropriée sur les droits des passagers; demande à la Commission de collaborer sur ce point, dans la mesure du possible, avec les États membres et les aéroports;

#### ***Mesures de sûreté pour le fret***

38. considère que le contrôle du fret et du courrier, basé sur une analyse des risques, doit être proportionné à la menace que comporte son transport, et qu'il faut assurer un niveau de sûreté approprié, particulièrement lorsque le fret et le courrier sont transportés dans des avions de passagers;
39. considère que le niveau de sûreté du fret reste différent dans chaque État membre et que, par conséquent, ceux-ci doivent assurer la correcte application des mesures existant au niveau européen en matière de fret et de courrier;
40. estime que les contrôles de la Commission sur le fret et le courrier se sont renforcés et, par conséquent, qu'il serait très utile d'élaborer un rapport technique sur les faiblesses de l'actuel système de transport du fret ainsi que sur les solutions envisageables pour pallier ces faiblesses;
41. demande à la Commission et aux États membres de renforcer les contrôles du fret aérien; souligne, à cet effet, la nécessité de disposer de plus de contrôleurs, tant au niveau national qu'au niveau de la Commission;
42. souligne l'importance de l'information fournie aux douanes en vue d'évaluer les risques

associés à un envoi spécifique; demande à la Commission d'examiner si les supports d'informations à leur disposition sont suffisants;

43. demande à la Commission de prendre toutes les mesures nécessaires afin de garantir la sûreté du fret en provenance de pays tiers et de déterminer les responsabilités des différents agents;
44. demande à la Commission de faire en sorte que le programme de sûreté tienne compte des spécificités de tous les acteurs concernés et harmonise les mesures de sûreté qui concernent l'échange de courrier et de fret, tout en garantissant une économie dynamique qui continue à favoriser les échanges commerciaux, la qualité des services et le développement du commerce électronique;
45. demande à la Commission de proposer un système harmonisé de formation du personnel de sécurité en relation avec le fret;

### *Relations internationales*

46. demande à la Commission et aux États membres de travailler conjointement avec l'OACI et les pays tiers sur l'évaluation des risques et sur les systèmes de renseignement en matière de sûreté aérienne;
47. invite la Commission et les États membres à encourager la mise en place de normes mondiales dans le cadre de l'OACI afin d'appuyer les efforts des pays tiers à cet égard, en vue de progresser vers une reconnaissance mutuelle des mesures de sûreté et de poursuivre l'objectif d'un contrôle de sécurité unique et effectif;

o  
o o

48. attend de la Commission une proposition législative en vue d'adapter, tout au long de cette législature, le règlement (CE) n° 300/2008 pour qu'il tienne compte de la déclaration de la Commission du 16 décembre 2010 concernant l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution de la Commission;
49. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission.

## **EXPOSÉ DES MOTIFS**

### **Une vision intégrale de la sûreté aérienne**

La communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur l'utilisation de scanners de sûreté, qui a été l'objet dans un premier temps du présent rapport sur la sûreté aérienne, a été dépassée, dans son contenu, par des événements postérieurs à son élaboration.

Les alertes terroristes successives, tout d'abord au Royaume-Uni avec la découverte d'un colis explosif à bord d'un avion de transport de fret et, plus tard, en Grèce, avec l'interception, par la police de ce pays, de plusieurs colis piégés destinés à un haut responsable et à des ambassades à Athènes, ont obligé l'Union européenne à prendre des mesures proportionnelles aux nouveaux risques décelés.

Le Parlement européen a donc relevé le défi consistant à analyser les mesures adoptées et à en proposer d'autres le cas échéant, en vue de prévenir les risques sur la base d'une vision intégrale de la sûreté de l'aviation civile.

Il sera donc question, dans le présent rapport, des scanners de sûreté, de l'analyse des décisions adoptées sur les liquides, aérosols et gels (LAG) et des mesures de sûreté pour le fret et le courrier.

### **La lutte contre le terrorisme et la sûreté de l'aviation civile**

Nous vivons à une époque où la mondialisation, loin d'être une option parmi d'autres, est devenue une réalité incontournable. Dans ce contexte, le terrorisme ne constitue malheureusement pas un phénomène isolé qui ne toucherait que certains pays. Dans une société démocratique, aucune forme de terrorisme n'est acceptable et aucune cause ne peut conférer au terrorisme une quelconque légitimité.

Par conséquent, les institutions démocratiques compétentes se trouvent dans l'obligation, inaliénable, d'adopter toutes les mesures nécessaires pour garantir la sécurité des citoyens. Fréquemment, ces mesures impliquent une perte de liberté et, dans tous les cas, produisent des effets indésirables et altèrent les règles normales de conduite.

Malheureusement, dans la hiérarchie des valeurs des sociétés modernes, la sécurité se présente comme une valeur qu'il faut préserver parce qu'elle n'est pas garantie. Toutefois, les sociétés démocratiques, alors qu'elles mandatent leurs élus au sein d'institutions pour qu'ils les protègent, demandent que cela ne se fasse pas n'importe comment ni à n'importe quel prix. Les citoyens européens exigent que l'adoption de mesures sécuritaires ne se fasse pas au détriment de leurs droits fondamentaux.

### **La nécessité d'améliorer la sûreté de l'aviation civile**

La sûreté de l'aviation civile est sans aucun doute l'une des plus grandes préoccupations de l'Union européenne. Depuis les attentats du 11 septembre 2001, une série d'actions ont été mises en œuvre, au travers de règlements communautaires qui tentent de prévenir et, le cas

échéant, d'éviter tout attentat terroriste ou événement accidentel qui irait à l'encontre de la sécurité des citoyens.

Ainsi, la législation en matière de sûreté aérienne a évolué comme suit:

- Après les attaques terroristes du 11 septembre 2001, les bases d'une politique communautaire, qui jusque là se cantonnait à la sphère nationale, ont été établies et le règlement (CE) n° 2320/2002 a été adopté.
- En décembre 2001, le "terroriste à la chaussure" a tenté de dissimuler des explosifs dans le talon de ses chaussures. À la suite de cet événement, des mesures spécifiques ont été prises au niveau européen pour mieux contrôler les chaussures des passagers.
- En août 2006, l'utilisation d'explosifs liquides, en vue de commettre de multiples attentats sur des lignes aériennes transatlantiques, a eu pour conséquence immédiate l'interdiction de transporter des liquides à bord des avions.
- Du fait de l'expérience accumulée dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, le règlement (CE) n° 2320/2002 avait besoin d'être mis à jour, ce qui donna lieu à l'adoption du règlement (CE) n° 300/2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile. Ce règlement a simplifié, unifié et clarifié les normes existantes en la matière.
- Le 25 décembre 2009, la tentative d'attentat terroriste au moyen d'explosifs dissimulés sur le vol reliant Amsterdam à Détroit a mis en évidence les limites des systèmes actuels d'inspection/de filtrage des aéroports européens concernant la détection des objets interdits non métalliques. En conséquence, plusieurs États ont commencé à procéder à des essais ou ont établi des mesures de sûreté plus strictes en introduisant comme méthode d'inspection/de filtrage les scanners de sûreté.
- Les récents attentats de la fin octobre 2010, avec l'envoi de paquets explosifs à partir des États-Unis, qui furent découverts au Royaume-Uni et à Dubaï, ont induit un renforcement des mesures de sûreté du fret aérien qui s'est concrétisé par un plan d'action européen pour les prochaines années.

**Les principaux règlements** relatifs à la sûreté de l'aviation civile **sont donc au nombre de trois:**

- le règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile,
- le règlement (CE) n° 272/2009 de la Commission complétant les normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile figurant à l'annexe du règlement (CE) n° 300/2008,
- le règlement (UE) n° 185/2010 de la Commission fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.

## **Justification du présent rapport d'initiative**

### **Les scanners de sûreté**

#### *Contexte*

Dans la mesure où le cadre juridique de l'Union européenne en matière de sûreté aérienne prévoit une liste de méthodes et de technologies d'inspection/de filtrage et de contrôle parmi lesquelles les États membres et/ou les aéroports peuvent choisir, ce cadre juridique devra être modifié pour inclure les scanners de sûreté (sans empêcher la possibilité d'utiliser les scanners de sûreté à titre d'essai ou de mesure plus stricte).

#### *Historique*

En 2008, lorsque la Commission a proposé au Parlement son projet de règlement dans lequel les scanners de sûreté étaient sur la liste des méthodes d'inspection/de filtrage autorisées pour le contrôle des personnes, le Parlement s'est montré critique, dans une résolution du 23 octobre 2008, sur ce projet de règlement, car il n'apportait pas de valeur ajoutée et suscitait des doutes quant à la protection des droits fondamentaux. La résolution du Parlement a mis l'accent sur l'impact des scanners de sûreté sur les droits humains, la vie privée, la dignité humaine et la protection des données, requérant une analyse en profondeur de la situation.

#### *La communication de la Commission*

La Commission européenne, en réponse à la résolution du Parlement européen du 23 octobre 2008, lui a transmis une communication qui répond, en partie, à ses inquiétudes:

- consultation du Contrôleur européen de la protection des données,
- évaluation scientifique et médicale des risques pour la santé,
- évaluation potentielle des effets économiques et commerciaux en termes de rapport coûts/bénéfices,
- évaluation de l'impact sur les droits fondamentaux.

Par conséquent, l'objet du présent rapport est de répondre à l'appel de la Commission, qui invitait les trois institutions européennes à un débat et à une réflexion conjointe afin de pouvoir progresser sur cette question commune: la protection des citoyens européens.

#### *Appréciation de votre rapporteur*

Votre rapporteur se félicite de la communication de la Commission. Selon lui, la Commission a répondu de façon satisfaisante aux doutes raisonnables que le Parlement européen avait formulés en 2008.

Il plaide pour la mise en œuvre de normes harmonisées, dans toute l'Union, qui régulent les conditions d'utilisation et les normes communes d'efficacité de détection des scanners de sûreté.

Les scanners de sûreté de dernière génération apparaissent comme indiqués pour augmenter la

sûreté du transport aérien au sein de l'Union européenne. Ils apportent une valeur ajoutée à l'efficacité des contrôles de sécurité dans les aéroports de l'Union et sont en outre proportionnés aux risques qu'ils permettent d'éviter.

## **Liquides, aérosols et gels (LAG)**

*Historique de la situation des LAG dans les aéroports européens.*

Depuis 2006, il est interdit de transporter dans les bagages à main des liquides, des gels ou des aérosols dont la quantité excède les 100 ml.

Le Parlement européen a adopté en septembre 2007 la résolution P6-TA (2007) 0374 dans laquelle il demandait à la Commission de "procéder d'urgence à la révision du règlement (CE) n° 1546/2006 (introduction de liquides dans les aéronefs) et, si aucun fait concluant supplémentaire [n'était] présenté, d'abroger ce règlement". Depuis lors, les trois institutions européennes ont fait évoluer les différentes tentatives pour en finir avec cette interdiction vers une dérogation progressive à l'interdiction de transporter des liquides.

*L'état actuel de la législation relative aux liquides, aérosols et gels (LAG)*

Le règlement (UE) n° 297/2010 de la Commission du 9 avril 2010 a levé les restrictions sur les liquides, les aérosols et les gels (LAG), prévoyant de passer progressivement d'une interdiction touchant la plupart des liquides à un système d'inspection/de filtrage de ceux-ci.

À cet effet, les aéroports doivent absolument se doter d'un mécanisme efficace jusqu'à ce qu'ils puissent installer des équipements fiables de détection, mesure qui sera obligatoire à partir du 29 avril 2013 au plus tard. À cette date, tous les aéroports devront être habilités à réaliser des contrôles sur les liquides, les aérosols et les gels.

Les différentes phases sont organisées comme suit:

Des LAG pourront être introduits dans les zones de sûreté à accès réglementé et à bord des avions pourvu qu'ils soient toujours soumis à un contrôle ou qu'ils soient exempts de contrôle conformément aux exigences des modalités d'application:

- Le 29 avril 2011 au plus tard, les LAG obtenus dans un aéroport d'un pays tiers ou à bord d'un aéronef d'une compagnie aérienne extracommunautaire seront autorisés à l'intérieur des zones de sûreté à accès réglementé et à bord des aéronefs.
- Le 29 avril 2013 au plus tard, tous les aéroports devront contrôler les LAG conformément aux exigences des modalités d'application adoptées conformément à l'article 4, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 300/2008.

## **Le fret et le courrier**

*Le régime de la sûreté européenne relatif au fret est fondé sur deux piliers complémentaires:*

- Contrôles de sûreté du fret et du courrier. La totalité du fret et du courrier doit être

soumise à des contrôles de sûreté avant le chargement à bord d'un aéronef. Ces contrôles de sûreté sont réalisés: **par un agent habilité** (la compagnie aérienne, l'agent lui-même ou toute autre entité qui réalise les contrôles de sécurité), **par un chargeur connu** (l'expéditeur qui est à l'origine du fret ou du courrier pour son compte et dont les procédures respectent suffisamment les règles et normes communes de sûreté pour que le fret ou le courrier en question puissent être transportés) ou **par un client en compte** (l'expéditeur qui est à l'origine du fret ou du courrier pour son compte et dont les procédures respectent suffisamment les règles et normes communes de sûreté pour que le fret en question puisse être transporté dans des aéronefs exclusivement destinés à ce type de transport). Aucun fret qui n'a pas été soumis à un contrôle préalable n'est chargé à bord de l'aéronef.

- Protection du fret et du courrier dans la chaîne d'approvisionnement: le fret et le courrier destinés à être transportés dans un aéronef sont protégés contre toute intervention non autorisée à partir du moment où les contrôles de sûreté ont eu lieu et jusqu'au départ de l'aéronef dans lequel ils doivent être transportés. Le fret et le courrier insuffisamment protégés contre les interventions non autorisées après que les contrôles de sûreté ont eu lieu sont soumis à une inspection/filtrage.

### *Contexte*

Après les incidents survenus fin octobre et début novembre 2010, l'Union européenne s'est rapidement dotée de mesures supplémentaires en matière de transport de fret, tenant compte, en particulier, que ce fret est souvent transporté dans des avions de passagers.

Les experts de l'Union européenne en matière de sûreté aérienne ont immédiatement recommandé différents principes d'action. Les contrôles de sécurité du fret et du courrier doivent se fonder sur une évaluation commune du risque, caractéristiques de l'envoi comprises, sur la qualité des contrôles de sécurité qui ont été réalisés au préalable, sur le type de transport aérien (avion transportant des passagers ou exclusivement du fret et du courrier) ainsi que sur le lieu d'origine.

En outre, il a été décidé de créer un groupe de travail qui fera de nouvelles propositions en vue de renforcer la sûreté aérienne. Le cadre d'action actuel est fondé sur le plan du Groupe à haut niveau en vue de renforcer la sûreté du transport aérien de marchandises.

Pour améliorer le contrôle du fret aérien, trois principaux cadres d'action existent:

- Renforcer et harmoniser la législation européenne en matière de fret aérien. Concrètement, au niveau des contrôles de sécurité du fret et du courrier en provenance de pays tiers. Améliorer la formation et l'inspection aux niveaux européen et national.
- Améliorer la coordination et l'échange d'informations au sein de l'Union européenne. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2011, le système douanier actuel a été renforcé. Il est nécessaire d'avoir un échange d'informations efficace entre les États membres.
- Rehausser les normes mondiales. À cet effet, il est nécessaire de maintenir une collaboration étroite avec l'Organisation de l'aviation civile internationale, afin que les

colis en provenance de pays tiers respectent les normes européennes ou des normes de même portée lorsqu'ils traversent nos frontières.

C'est dans ce contexte que votre rapporteur formule ses vues et demande à la Commission de poursuivre son travail d'amélioration, lui suggérant en outre une série de mesures qu'il estime fondamentales pour venir à bout de l'insécurité en matière de fret.

Il ne faut pas oublier que les contrôles, les services de renseignement et de sécurité, l'échange d'informations entre les différents corps de police et l'analyse du facteur humain sont des éléments fondamentaux qui viennent s'inscrire dans la définition de la sûreté aérienne en formant un tout.

Tout cela répond à une approche intégrée de la sûreté aérienne, qui prétend atteindre le niveau de protection le plus élevé pour les citoyens européens, tâche essentielle et impérative des législateurs européens. Il s'agit, en d'autres termes, de la protection des valeurs démocratiques et de la lutte contre le terrorisme qui les menace.