

Sûreté aérienne, en particulier scanners de sûreté

2010/2154(INI) - 06/07/2011 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

Le Parlement européen a adopté une résolution sur la sûreté aérienne, en particulier sur les scanners de sûreté, en réponse à la communication de la Commission sur ce sujet.

Les députés considèrent 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.

La Commission et les États membres sont invités à développer un **système intégré d'analyse des risques** applicable aux passagers qui peuvent à juste titre être soupçonnés de constituer une menace pour la sûreté, ainsi qu'à l'inspection des bagages et du fret. Le Parlement préconise que ce système soit guidé par la recherche de l'efficacité et qu'il respecte pleinement l'article 21 de la **charte des droits fondamentaux de l'Union européenne**, relatif à la non-discrimination, et soit conforme à la législation de l'Union en matière de protection des données.

En vue de rendre possible un véritable contrôle de sécurité unique, la résolution formule les recommandations suivantes :

- **Scanners de sûreté** : l'utilisation de scanners de sûreté doit être réglementée par des normes, des procédures et **des règles communes à l'ensemble de l'Union**. Les députés demandent à la Commission de proposer l'ajout des scanners de sûreté à la liste des méthodes d'inspection/de filtrage autorisées, à condition que soient définies, en parallèle, des conditions d'utilisation et des normes communes minimales appropriées, seulement si l'étude d'impact demandée par le Parlement en 2008 a d'abord été menée à bien. Cette étude doit montrer que ces appareils ne représentent pas de risques pour la santé des passagers, la protection des données personnelles, la dignité et la vie privée des passagers et doit prouver l'efficacité de ces scanners.
- **Nécessité et proportionnalité** : 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. L'utilisation de scanners représente, pourvu que les garanties requises soient assurées, une meilleure option que d'autres méthodes moins exigeantes. Les députés estiment que la technologie qui est actuellement développée est prometteuse et que la meilleure technologie disponible est celle qui devrait être utilisée. Dès lors que les États membres de l'Union y ont recours, les scanners de sûreté 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. Les passagers doivent être libres d'accepter de passer par les scanners de sûreté et doivent être obligés, en cas de refus, de se soumettre à d'autres systèmes d'inspection garantissant le même niveau d'efficacité et le respect total de leurs droits et de leur dignité. Un tel refus ne doit pas faire peser une quelconque suspicion sur le passager.
- **Santé** : soulignant que l'exposition répétée à des doses de radiations ionisantes ne saurait être acceptable, les députés estiment que **toutes les technologies utilisant des radiations ionisantes devraient être explicitement interdites d'utilisation** lors des contrôles de sûreté. Ils demandent à la Commission d'examiner, dans le cadre du prochain programme-cadre de recherche, la possibilité d'avoir recours à une technologie qui soit totalement inoffensive pour toutes les catégories de la population tout en garantissant la sûreté aérienne. Les États membres sont invités à contrôler régulièrement les effets à long terme de l'exposition aux scanners de sûreté en tenant compte des derniers progrès scientifiques.
- **Images du corps** : les députés estiment que seules des silhouettes du type « bonhomme allumette » (stick figure) devraient être utilisées et ils insistent pour qu'aucune image du corps ne puisse être

produite. Les données créées par le scannage : i) ne doivent pas être utilisées à des fins autres que la détection d'objets interdits, ii) ne peuvent être utilisées que pendant la période de temps nécessaire au scannage, iii) doivent être détruites immédiatement après le passage de chaque personne.

- **Interdiction de toute discrimination** : les normes de fonctionnement doivent garantir qu'une méthode aléatoire de sélection est appliquée et que les passagers ne sont pas sélectionnés sur la base de critères discriminatoires.
- **Protection des données** : la technologie utilisée ne doit pas permettre de conserver ou de sauvegarder des données. L'utilisation des scanners de sûreté doit être conforme à la directive 95/46 /CE.
- **Informations des personnes scannées** : les personnes contrôlées doivent au préalable recevoir des informations complètes, en particulier sur le fonctionnement du scanner de sûreté, sur les conditions de protection des droits à la dignité, à la vie privée et à la protection des données et sur la liberté de refuser cette méthode d'inspection/de filtrage.
- **Traitement des personnes scannées** : la Commission et les États membres doivent s'assurer que le personnel de sûreté suive une formation spéciale pour l'utilisation des scanners de sûreté, de manière à respecter les droits fondamentaux, la dignité personnelle, la protection des données et la santé des passagers. Un code de conduite pourrait être envisagé.

Financement des mesures de sûreté dans le domaine de l'aviation : le Conseil est invité à adopter immédiatement une position en première lecture sur les redevances de sûreté aérienne, étant donné que la législation relative à la sûreté aérienne et celle qui s'applique aux redevances de sûreté aérienne sont étroitement liées.

Interdiction des liquides, des aérosols et des gels (LAG) : les députés réaffirment leur position selon laquelle l'interdiction de transporter des liquides devrait être levée en 2013. Ils invitent 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.

Mesures de sûreté pour le fret : rappelant qu'il n'est pas possible de scanner tout le fret, les députés demandent aux États membres de poursuivre leurs efforts en vue de mettre en œuvre le règlement (CE) n° 300/2008 ainsi que le règlement (CE) n° 185/2010 de la Commission, qui s'y rattache, afin de renforcer la sécurité sur l'ensemble de la chaîne. Ils demandent à la Commission et aux États membres de renforcer les inspections concernant le fret aérien, y compris pour la validation des agents habilités pour les chargeurs connus. Ils soulignent, à cet effet, la nécessité de disposer de plus de contrôleurs au niveau national.

La Commission est invitée à :

- prendre des mesures afin de garantir la sûreté du fret en provenance de pays tiers dès l'aéroport d'origine, et à définir des critères pour identifier le fret à haut risque et de déterminer les responsabilités des différents agents;
- 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 ;
- proposer un système harmonisé de formation initiale et continue du personnel de sûreté en relation avec le fret.

Relations internationales : la Commission et les États membres sont invités à encourager la mise en place de normes mondiales dans le cadre de l'OACI afin d'appuyer les efforts des pays tiers, en vue de progresser vers une reconnaissance mutuelle des mesures de sûreté et de poursuivre l'objectif d'un contrôle de sûreté unique et effectif.

Les députés estiment enfin que la procédure de comitologie dans le secteur de la sûreté aérienne est inappropriée, tout du moins pour les mesures ayant des retombées sur les droits des citoyens, et demandent que le Parlement européen soit pleinement associé dans le cadre de la codécision.