

XI^{ème} journée RIPERT
Association Française du Droit Maritime

Lundi 28 Juin 2004

**La « sûreté »
Sa mise en œuvre en transport aérien**

*Par M^e Patrice Rembauville-Nicolle**

Président de la Société Française de Droit Aérien et Spatial
Secrétaire Général adjoint de l'Association Française du Droit Maritime

* Avec le concours de M^e Florent Vigny, Avocat au cabinet RBM2L
et de M^{elle} Audrey Kalifa, Elève-Avocat à l'Ecole de Formation du Barreau.

I - Introduction

1.1. Précisions terminologiques

1.1.1 Distinction sécurité/sûreté

Selon le Vocabulaire juridique du Professeur Cornu

Sécurité :

Situation de celui ou de ce qui est à l'abri des risques (s'agissant de risques concrets : agressions, accidents, atteintes matérielles. Prévention de tels risques, mesures et moyens de protection tendant à prévenir la réalisation de ces risques, semble de précautions incombant à certaines personnes envers d'autres).

Sûreté :

Garantie de la liberté individuelle qui consiste dans la protection accordée par la société à chacun de ses membres pour la conservation de sa personne, de ses droits et de sa propriété.
Désigne, par extension dans diverses expressions, la protection dont l'Etat se couvre (sûreté de l'Etat), celle qu'il organise (sûreté publique) ou même, naguère, l'organe chargé d'une telle protection (sûreté nationale).

1.1.2 Distinction safety/security

Distinction safety/security

La **sécurité** (ou **safety** en anglais) renvoie à une législation ainsi qu'au domaine de la prévention des secours contre les défaillances mécaniques, structurelles ou météorologique. La sécurité est liée aussi aux événements involontaires en général.

La **sûreté** (**security** en anglais) renvoie quant à elle aux domaines de prévention et de protection contre les actes volontaires et malveillants.

Ce sont deux termes à différencier dans le domaine aéronautique. Mais il s'agit de ne pas oublier que la sécurité correspond aussi à la protection générale des biens et des personnel et qu'elle englobe la sûreté à ce niveau-là. La sûreté ne représente donc qu'un élément de la sécurité dans sa définition générale.

1.1.3 Les dispositions de la Convention de Chicago

Annexe 17[†] à la Convention relative à l'aviation civile internationale

Sûreté : « combinaison des mesures ainsi que des moyens humains et matériels visant à protéger l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicites ».

On entend par acte d'intervention illicite la « *capture illicite d'aéronef, acte de sabotage ou attaque armée dirigée contre des aéronefs utilisés pour le transport aérien, leurs passagers, l'équipage, le personnel au sol, les aéroports civils, et autres installations aéroportuaires utilisées pour le transport aérien, ou la communication d'information de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef ou d'une installation aéroportuaire* ».

Une simple tentative est aussi considérée comme une acte d'intervention illicite.

1.2. Typologie des atteintes à la sûreté aérienne

- **Détournement d'avion** : consiste à s'emparer d'un aéronef par la violence ou la menace de la violence en vue de le détourner de sa destination. Trois mobiles : la fuite, l'extorsion, le terrorisme. Essor à cause de la sécurité défaillante des aéroports : Boeing 727 ou DC 9 réputés comme les plus appropriés pour une action de piraterie aérienne.
- **Attentats à la bombe** : soit à l'aide d'engins explosifs ou par un usage d'un aéronef comme bombe volante. Estimés à près de 80 % des actes de terrorisme.
- Attaque contre les **avions au sol dans les aéroports**.
- Attaque contre les **installations aéroportuaires et passagers**.

Quelques exemples

Septembre 1969 (détournement)
Détournement simultané de 3 avions : 2 en vol pour la Jordanie et 1 pour l'Egypte.
→ Explosion devant les caméras de télévision.
30 mai 1972 (attaque aéroport/passagers)
Aéroport de Lod, Tel Aviv.
Attaque à l'arme automatique FPLP et ARJ (Armée Rouge japonaise).
→ 26 morts, 70 blessés.

[†] Signée en 1981 par 184 Etats définissant les règles en matière de sûreté.

Juillet 1973 (détournement) Avion de ligne japonais en route vers la Lybie → Détournement et explosion.
27 juin 1976 (détournement) Ligne Tel-Aviv/Paris – Airbus A300 Air France Détournement vers la Lybie par 4 terroristes du FPLP pour ravitaillement en kérosène, puis vers Entebbe, Ouganda. Exigence de libération de 53 prisonniers politiques → Terroristes et trois otages tués.
4 décembre 1977 (détournement) Malaisie, Joho Bahrain – Boeing B 737 Malaysia Airline System. Crash à la suite d'une prise d'otage. → Mort des 100 passagers.
23 juin 1985 (bombe) Océan Atlantique – Boeing B747 Air India Explosion lors du vol reliant Toronto à Bombay. → 329 morts.
21 décembre 1988 (bombe) Lockerbie – Boeing B747 de PanAm. Explosion en vol (bombe artisanale cachée dans une radio). → Mort des 259 passagers et de 11 habitants de Lockerbie.
19 septembre 1989 (bombe) Désert du Ténéré – DC-10 UTA Explosion d'une charge explosive au-dessus du Niger, crash dans le désert. → 171 morts.
Décembre 1994 (détournement) Alger/Paris – Airbus Air France Détourné pour qu'il s'écrase sur la ville de Paris. → Pris d'assaut par des troupes d'élite sur l'aéroport de Marignane, lors d'un ravitaillement.
11 septembre 2001 (détournement) Détournement et crash de 4 avions de ligne sur le sol américain (notamment World Trade Center et Pentagone).
28 novembre 2002 (attaque avion au sol) Aéroport de Mombasa – Boeing 757 Arkia (Israël)

2 roquettes tirées juste après le décollage. → Ne touchent pas l'avion.
4 mars 2003 (attaque aéroport/passagers) Aéroport international de Davao, Philippines. Explosion d'une bombe de forte puissance dévastant l'aéroport. Jamais revendiqué. → 20 morts, 146 blessés.

1.3. Evolutions possibles des atteintes à la sûreté aérienne

1.3.1 Cyber-terrorisme

La cyber-terreur pourrait être définie comme l'usage ou la menace de cyber-attaques pour susciter la peur, avec l'intention de contraindre ou d'intimider des gouvernements ou des sociétés, en poursuivant des objectifs qui sont généralement politiques, religieux ou idéologiques.

Pas d'exemple aujourd'hui.

Diverses formes de cyber-attaques :

- prise de contrôle clandestine d'un système,
- dénis de service,
- destruction ou vol de données sensibles,
- *hacking* (piratage de réseau de télécommunications),
- *cracking* (craquage de protections logicielles des programmes),
- *phreaking* (sabotage, prise de contrôle de centraux téléphoniques).

Cibles potentielles : infrastructures critiques essentielles au bon fonctionnement d'une société (énergie, eau, transports, logistique alimentaire, télécommunications, banque et finance, services médicaux, fonctions gouvernementales).

Vulnérabilité accrue des systèmes de production et de distribution d'électricité (conditionne le fonctionnement de la plupart des autres infrastructures).

Facilité d'accès aux informations permettant la réalisation de cyber-attaques :

- recrudescence de scans (tests de systèmes informatiques pour découvrir leurs vulnérabilités afin de pouvoir les pénétrer ultérieurement) dirigés sur les ordinateurs d'organisations gérant des infrastructures dites critiques,
- sites web proposant des outils permettant de déclencher à distance ces attaques.

→ La transposition au secteur aérien pourrait être le détournement d'un aéronef et son crash à partir de la simple prise de contrôle des outils informatiques de la tour de contrôle ou du centre en route de navigation aérienne (manipulation des informations communiquées au cockpit, dérèglement d'appareils de mesure).

1.3.2 Menaces biologiques, chimiques et nucléaires

Menace biologique

Utilisation ou menace d'utilisation de virus, bactéries, champignons ou toxines de micro-organismes dans le but de provoquer une maladie ou le décès d'être humains, d'animaux ou de plantes.

Avantages :

- forte capacité létale de certains agents,
- quantités nécessaires réduites,
- facteur de terreur psychologique,
- armes indétectables par les procédés classiques en vigueur.

Inconvénients :

- très difficile à manipuler,
- efficacité imprévisible,
- prise de risque par les terroristes eux-mêmes.

→ La transposition au secteur aérien pourrait être mise en œuvre en utilisant l'avion comme vecteur de diffusion dans un grand aéroport international, d'un agent pathogène dont la période d'incubation, de quelques heures à quelques jours, permettrait de contaminer toutes les régions du monde.

Menace chimique

Substances gazeuses, liquides ou solides qui peuvent être utilisées pour leur effets toxiques directs sur l'homme, les animaux et les plantes. Contrairement aux armes biologiques, elles ne sont pas fabriquées à partir d'organismes vivants. Les armes chimiques peuvent avoir un effet incapacitant sur l'être humain et même, dans certains cas, être mortelles.

Action incapacitante, asphyxiante ou neurotoxique.

Avantages :

- fabrication relativement simple,
- coût peu élevé,
- détection très difficile de certaines substances.

Inconvénients :

- l'utilisateur peut être la première victime de son arme,
- pas facile d'atteindre un effet maximal par diffusion,
- l'utilisateur risque de provoquer une vive réaction chez les pouvoirs publics et au sein de la population.

→ Comme pour l'arme biologique, l'avion pourrait être utilisé comme un mode de dissémination de l'attaque. Mais l'arme chimique se heurte à des problèmes de diffusion dans l'air et contrairement aux armes biologiques, une quantité relativement élevée de produit est nécessaire pour la réussite de la mission.

Menace nucléaire

En vue de disséminer des matières radioactives pour contaminer l'air et l'eau.
Certainement le moyen le plus destructeur.

→ L'avion pourrait être utilisé soit comme une arme (largage d'une bombe créée de toute pièce) soit comme un moyen de diffusion dans le cas d'une attaque nucléaire (bélier face à une installation nucléaire).

Face à ces menaces potentielles, une réflexion était lancée depuis plusieurs années en vue d'améliorer la sûreté aérienne. Les événements du 11 septembre 2001 ont marqué le début d'une phase d'action (édiction de nombreuses normes, tant en droit interne qu'international) qui n'est que l'aboutissement des travaux préalables.

II – Mise en œuvre au plan juridique

Le domaine aérien, peut-être contrairement au droit maritime, a su rapidement réagir ou adapter la législation aux événements en appliquant la même méthode que pour la sécurité qui exclut l'élément intentionnel : un accident, une enquête administrative qui se traduit dans les meilleurs délais par une recommandation de l'OACI.

2.1. *Droit international*

➤ **Annexe 17 de la convention de Chicago (en application de son article 37)**

- établit les normes et les pratiques recommandées pour la protection de l'aviation civile internationale,
- mais simples recommandations (doivent être retranscrites en droit interne).

Rendue obligatoire par l'OACI en août 1997, notamment concernant la mise en place d'une procédure de sécurisation du fret aérien.

➤ **« Document 30 » de la Conférence européenne de l'Aviation civile (CEAC : 38 Etats-membres)**

- met en place un groupe de travail chargé des questions de sûreté à la CEAC
- la structure du groupe de travail permet d'inclure un grand nombre de participants (Etats non membres, représentants du secteur de l'industrie du transport aérien),
- mais recommandations (devant être retranscrites en droit interne).

2.2. *Droit communautaire*

➤ **Règlement (CE) n° 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil, du 16 décembre 2002**, relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile

- suite aux attentats du 11 septembre 2001, révision de l'ensemble des normes en matière de sûreté aérienne,
- règlement-cadre rendant obligatoires au sein de l'UE les mesures de sécurité définies par la CEAC,
- mise en place d'un système de contrôle des accès dans les aéroports, inspections sur les voyageurs, les bagages et sur les membres du personnel.
- Annexes précisant les mesures prises dans chaque domaine.

Applicable depuis le **19 janvier 2003**.

➤ **Règlement n° 622/2003 de la Commission du 4 avril 2003** fixant des mesures pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de sûreté aérienne [Journal officiel L 89 du 05.04.2003]

- règlement d'application du règlement n° 2320/2002
- mesures détaillées pour l'amélioration de la sûreté aérienne,
- classification « EU restreint » de l'annexe contenant les mesures.

➤ **Règlement (CE) n° 68/2004 de la Commission du 15 janvier 2004** modifiant le règlement (CE) n° 622/2003 fixant des mesures pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne [Journal officiel L 10 du 16.01.2004].

- liste d'objets interdits à bord et dans les soutes à bagages des avions transportant des passagers.
- Objectif est d'indiquer aux passagers embarquant dans des aéroports de l'UE les objets qui seront confisqués aux points de contrôle de sûreté.

La **liste des objets interdits n'est pas exhaustive** puisqu'il est toujours possible de concevoir de nouveaux types d'armes potentiellement dangereuses. Les autorités nationales seront obligées d'informer les passagers sur le contenu de cette liste avant l'enregistrement.

Il est interdit aux passagers d'introduire les articles suivants dans la **zone de sûreté** et dans la **cabine** d'un aéronef :

- revolvers, armes à feu et armes : armes à feu de toutes sortes, copies et imitations d'armes à feu, pistolets et carabines à air comprimé, etc.
- armes pointues/tranchantes et les objets coupants : les articles pointus ou équipés d'une lame capables d'occasionner des blessures, tels que les haches, les hachettes, les flèches, les crampons, les harpons, etc.
- instruments contondants : battes de base-ball, battes de cricket, clubs de golf, cannes à pêche, etc
- substances explosives et inflammables : munitions, amorces, détonateurs, explosifs, grenades de tous types, etc.
- substances chimiques toxiques : substances corrosives, acides et alcaloïdes, poisons, matières radioactives, etc.

Les articles suivants sont interdits dans les **bagages de soute** :

- explosifs, gaz propane/butane, liquides inflammables, oxydants, substances toxiques ou infectieuses, substances corrosives, solides inflammables, etc.

➤ **Règlement (CE) n° 1486/2003 de la Commission du 22 août 2003** définissant les modalités des inspections effectuées par la Commission dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile [Journal officiel L 213 du 23.08.2003].

2.3. Droit interne

De nombreuses dispositions ont été insérées dans le **Code de l'aviation civile**, postérieurement aux événements du 11 septembre 2001.

Loi du 15 novembre 2001 relative à la sécurité quotidienne (complétant le Code de l'aviation civile)

Loi du 3 janvier 2002 relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport.

Décret du 3 janvier 2002 relatif à la police de l'exploitation des aéroports (modifiant le Code de l'aviation civile) :

- délègue aux ministres intéressés la compétence pour définir les mesures de sûreté générales que les acteurs du transport aérien sont tenus de mettre en œuvre sur les aéroports et d'établir les conditions techniques relatives aux infrastructures ainsi qu'aux matériels et l'établissement des procédures de sûreté,
- établit de nouvelles règles pour l'accès à la zone réservée (habilitation nationale et titre de circulation),
- met sur les employeurs une obligation de formation à la sûreté du personnel qui concourt à la mise en œuvre des mesures de sûreté,
- établit un mécanisme de sanctions administratives pour non-respect des obligations en matière de sûreté.

Arrêté du 10 octobre 2000 fixant les conditions techniques des visites de sûreté des personnes et des bagages à main.

Dispositif réglementaire particulier pour le fret

Loi n° 96-151 du 26 février 1996 (insérée dans le Code de l'aviation civile) : obligation d'embarquement de fret sécurisé et recours aux « expéditeurs connus » pour cette tâche.

Décret n° 97-1315 du 29 décembre 1997 relatif à la sûreté du fret aérien.

Arrêté du 17 décembre 1998 relatif aux dispositifs techniques autorisés pour les contrôles de sûreté sur le fret aérien.

Arrêté du 22 décembre 1998 fixant les dispositions relatives aux formations dans le cadre du dispositif réglementaire concernant la sûreté du fret aérien.

Arrêtés du 11 février 1999 et 30 décembre 1999 fixant les modalités techniques de certains contrôles effectués par les expéditeurs connus ou les transporteurs aériens afin d'assurer la sûreté du fret aérien.

Arrêté du 11 mai 2000 fixant les conditions et les modalités d'agrément d'une entreprise ou d'un organisme en qualité d'expéditeur connu.

Circulaire du 15 février 2002 relative à l'introduction des demandes d'agrément en qualité d'expéditeur connu et au suivi des établissements titulaires de cet agrément.

III – Mise en œuvre concrète des normes juridiques visant au renforcement de la sûreté aérienne

Il importe de **distinguer** le transport aérien du maritime, en ce qu'il présente **certaines spécificités** :

- Transport d'une grande partie du fret en **avion mixte**, c'est-à-dire combinant le transport de passagers et de fret (contrairement à l'exploitation maritime).
- **Absence** de lignes de passagers en maritime.
- Les actes illicites perpétrés à l'encontre des transports aériens ont un **impact médiatique plus important** du fait de l'atteinte portée à un transport de passagers d'une part, et de la banalisation de ce mode de transport au profit de tout un chacun d'autre part.
- La **proximité entre plateformes aéroportuaires et centres urbains** rend la population plus sensible aux risques encourus.
- La nature même de ce mode de transport, qui implique le survol d'un territoire, le rend par nature plus dangereux en ce qu'il permet d'attaquer n'importe où et n'importe quand.
- **L'organisation en hubb** des plateformes portuaires (rapatriement des passagers grâce à des lignes secondaires pour massifier les lignes principales) permet-elle de garantir un transport plus sûr ?

Contrôles des passagers et des bagages à main

Tous les aéroports sont équipés **d'appareils de contrôle** conformément aux dispositions d'un **arrêté du 10 octobre 2000** fixant les conditions techniques des visites de sûreté des personnes et des bagages à main. Suite aux attentats du 11 septembre 2001, sur proposition du groupe interministériel des vols sensibles (GIVS) qui réunit des représentants de tous les ministères concernés par les questions de sûreté du transport aérien, le gouvernement a donné aux aéroports des consignes de renforcement des procédures de contrôle comprenant notamment :

- **l'interdiction de tous les objets contondants** en cabine ;
- l'accroissement de la **sensibilité des portiques** de détection ;
- l'utilisation systématique de **magnétomètres** pour lever tout doute suite à un déclenchement d'alarme au portique ;
- le renforcement de **l'inspection visuelle** des bagages à main ;
- la **palpation** des personnes et la **fouille manuelle** des bagages à main à un taux aussi élevé que possible (seuil 50 % minimum) par les agents de sûreté et les forces de police disponibles (*L. 15.11.01 qui modifie l'article L. 282-8 du code de l'aviation civile*) ;

- la vérification stricte pour chaque passager au moment de l'enregistrement d'abord, puis de l'embarquement ensuite, de **l'adéquation** de son document d'identité avec le nom porté sur le billet d'avion ;
- la **stricte séparation des flux** de passagers à l'arrivée et de ceux au départ.

Contrôle des bagages de soute

Sur recommandation forte des instances internationales de l'aviation civile :

➔ programme pluriannuel de mise en oeuvre sur les aéroports de **dispositifs permettant de contrôler tous les bagages de soute** (en priorité les 36 aéroports dont le trafic annuel dépasse 200.000 passagers).

- aéroports ont été progressivement dotés des **appareils de détection les plus performants** (appareils à rayons X classiques, Explosive Detector System, tomographes) mais accélération de l'équipement après le 11 septembre 2001,
- dispositifs **plus simples déployés** sur les autres aéroports (mis en service 2^{ème} semestre de 2002),
- dans toute la mesure du possible, l'ensemble des contrôles de sûreté concernant le passager (personnes, bagages à main, bagages de soute) y est regroupé en un **point unique en amont** de la phase d'enregistrement,
- déploiement par ADP **d'équipes cynotechniques** spécialisées dans la détection des explosifs dans les bagages.

Grâce à ce déploiement de moyens, **l'objectif** d'inspection-filtrage des bagages de soute à **100%** est atteint.

Par ailleurs, certaines **procédures ont été renforcées** suite aux attentats du 11 septembre :

- la vérification par les services de l'État que les compagnies aériennes appliquent avec rigueur la **procédure fondamentale de « rapprochement »** des bagages embarqués dans les soutes et des passagers effectivement montés à bord ;
- la **surveillance renforcée** des bagages jusqu'à l'embarquement.

Contrôle d'accès aux zones réservées

Pour contrôler et limiter les flux de personnes dans les zones sensibles des aéroports, la DGAC a lancé un **plan d'équipement** des 34 principaux aéroports de province et d'outre-mer en systèmes automatiques de contrôle des accès :

- un **système de badges**, définis **en partenariat** avec les autres administrations présentes sur les aéroports (police, gendarmerie et douanes).
 - ✓ tiennent compte des **besoins des personnes** amenées à travailler dans la partie non librement accessible des aéroports,
 - ✓ délivrés après une **enquête d'antécédents** réalisée par la police nationale ou la gendarmerie,
 - ✓ **gérés par une base de données** centrale et des serveurs locaux permettant des **contrôles en temps réel**.

Consécutivement aux attentats du 11 septembre, le **contrôle de l'accès** aux zones réservées a été sensiblement renforcé par :

- la **fermeture** des accès les plus sensibles ;
- la mise en place d'une **inspection filtrage** de tous les personnels et les véhicules ;
- la limitation des points d'accès en zone réservée ;
- le **rappel des consignes de vigilance** aux personnels aéroportuaires ;
- la **revalidation**, après une nouvelle enquête de police, des **autorisations d'accès** délivrées pour les aéroports franciliens (habilitation pour l'accès en zone réservée).

Pour renforcer ces contrôles → mise en place d'un **contrôle biométrique**.

Surveillance et accès aux aéronefs

Les mesures de sûreté ci-après qui relèvent des compagnies aériennes ont été **renforcées** suite aux instructions du gouvernement après les attentats du 11 septembre :

- la vérification de **l'identité des équipages** ;
- la vérification du **titre d'accès** de tous les personnels présents **autour de l'aéronef** pendant son exploitation ;
- la **surveillance** de l'avion pendant ses périodes de **stationnement prolongé** ou le contrôle de son intégrité lors de la remise en exploitation.

Sécurisation du fret et du catering

Le fret destiné à être embarqué à bord des aéronefs est **sécurisé** par les compagnies aériennes et les agents de fret dans le cadre des dispositions de **l'article L. 321-7 du code de l'aviation civile** (complété par la loi du 3 janvier 2002).

*Conformément à ce que prévoit la réglementation en cas d'aggravation de la menace terroriste potentielle pesant sur l'activité du transport aérien, le gouvernement a décidé, après le 11 septembre, la **généralisation du contrôle physique** pour les marchandises et les colis postaux embarquées sur des avions transportant des passagers.*

- **notions** d'agent habilité, d'expéditeur connu ou de chargeur connu ;
- **obligation** pour les transporteurs n'y ayant pas recours de mettre en œuvre leurs **propres visites de sûreté** (selon les modalités définies à l'art. L. 282-8 du CAC) ;
- **obligation** d'expédier le fret par un « **chargeur connu** » pour les marchandises qui ne passent pas à la détection (problèmes de taille ou de masse) ;
- **obligation** pour les entreprises de **catering** implantées en dehors de la zone réservée d'obtenir un **agrément** « établissement connu ».

Mesures complémentaires

Suite à la demande des autorités américaines, des **mesures spécifiques** ont été prises pour les vols à destination des États-Unis. Elles concernent :

- le **questionnement** des passagers et l'inspection visuelle de certains bagages de soute **en fonction du résultat du questionnement** réalisé ;
- **l'inspection aléatoire complémentaire** des passagers à l'aide d'un **magnétomètre** et l'inspection visuelle de leurs bagages à main, juste avant leur embarquement ;
- **l'inspection des personnels** qui montent à bord.

D'autres mesures sont **progressivement** mises en œuvre :

- résistance des **cockpits** et renforcement de leurs portes ;
- **vidéosurveillance** des passagers ;
- **compartimentation** des cabines passagers ;
- **maintien du système de transpondeur opérationnel** dans la cabine, même en cas d'urgence ;
- mise en place **d'agents de sûreté embarqués** (sky marshals). Leur nombre est actuellement confidentiel, on les estime en 2003 à environ 2000, entraînés et armés, pour 35000 vols quotidiens ;
- **armement des pilotes** de ligne.

L'OACI et la CEAC envisagent **d'autres recommandations** :

- **fermeture** des cockpits et **blindage** de la porte ;
- **blocage** éventuel des transpondeurs ;
- **suivi de qualité**, par des audits des mesures de sûreté mises en place par les aéroports
- **profiling** des passagers,
- mise en œuvre de technologies permettant une **reconnaissance rapide** de passagers.

➔ L'arsenal juridique désormais en place permet de mettre en œuvre un niveau de protection élevé dans le transport aérien. Mais les acteurs du transport aérien ont-ils les **moyens matériels, financiers, humains** de les appliquer ?

Exemples :

- difficultés à trouver du personnel de sécurité (qualifications, formation...),
- ADP annonce, le 24 juin, la mise en application de la reconnaissance biométrique (digitale) pour tous ses personnels (coût total : 3 millions d'€).

V – Conclusion : quid des libertés publiques ?

A la suite du « **Homeland Security Act** » adopté par le Congrès américain le 11 novembre 2002, diverses mesures permettant de parer aux attaques terroristes sont prises, notamment un volet informatique et réseau qui contient des dispositions particulièrement importantes concernant les opérateurs (compagnies aériennes) et la transmission spontanée aux autorités américaines d'informations sur initiatives des prestataires de services Internet sans que leur responsabilité ne soit engagée.

Chacune des opérations de réservation dans le transport aérien fait l'objet de l'établissement du **PNR** (Passenger Name Record), informations collectées et échangées entre les entreprises intervenantes dans le cadre du transport.

Il peut contenir, en fonction des prestations offertes par les compagnies et demandées par le client :

- les **renseignements sur l'agence de voyage** auprès de laquelle la réservation est effectuée,
- **l'itinéraire du déplacement** qui peut comporter plusieurs étapes,
- les indications des **vols concernés** (numéro des vols successifs, date, heures, classe économique, business, etc.),
- le **groupe de personnes** pour lesquelles une même réservation est faite,
- le **contact à terre** du passager (numéro de téléphone au domicile, professionnel, etc.),
- les **tarifs accordés**, l'état du **paiement** effectué et ses **modalités** par carte bancaire,
- les **réservations d'hôtels ou de voitures** à l'arrivée,
- les **services demandés** à bord tels que le numéro de place affecté à l'avance, les **repas** (végétarien, asiatique, cascher, etc.) et les **services liés à la santé** (diabétique, aveugle, sourd, assistance médicale etc.).

→ Inquiétude européenne manifestée par un **rapport de la Commission européenne** du 16 mai 2003 et **saisine de la CJCE** par le Parlement européen :

- problème posé par l'adéquation entre la **nature des informations** susceptibles d'être transmises et le **niveau de protection** des données personnelles garanties au sein de l'UE
- problème également posé par l'indétermination de la durée **de conservation** des données personnelles des voyageurs, qui pourront être transmises à la CIA et à la NSA ;
- risque **d'interdiction d'embarquement** pour toute personne à destination des Etats-Unis ;
- risque de **renversement de la présomption d'innocence**, de recrudescence des pratiques d'espionnage.

Position de la CNIL

→ La transmission des données du PNR constitue un **détournement de finalité** du traitement informatique car collectées à des fins commerciales et non pour des raisons de sécurité.

→ Risque de révélation à un tiers de données susceptibles de porter **atteinte à la vie privée** des personnes.

→ La transmission ne peut se faire que si le pays qui reçoit les informations garantit un **niveau de protection adéquat**.
Par conséquent, la **transmission est illégale** au regard des dispositions de la **loi du 6 janvier 1978** relative à l'information, aux fichiers et aux libertés et à la **législation européenne** en matière de protection des données personnelles.

Décision de la Commission européenne constatant le niveau adéquat de protection des données et accord international UE/USA (28 mai 2004)

- ✓ Constatation d'un niveau de protection adéquat ;
- ✓ Réciprocité d'un tel système de transfert de données si l'UE l'exige ;

Garanties obtenues :

- **nombre plus réduit de données** collectées et conservées par les autorités américaines (34 catégories de données sont transférées),
- les **données sensibles** permettant de révéler des indications sur la religion ou la santé ne seront **plus transmises ou si elles le sont, seront filtrées et supprimées** ultérieurement,
- les données ne pourront être utilisées que dans le cadre de la lutte contre le **terrorisme et la grande criminalité**,
- les données sont effacées après un **délai maximal de trois ans et six mois**, sauf pour les données consultées dans le cadre d'investigations spécifiques ou bien manuellement,
- les autorités américaines **informent** notamment les passagers sur la **finalité** du transfert et des traitements et sur **l'identité du responsable** du traitement,
- les personnes concernées disposent d'un **droit d'accès et de rectification**,
- les autorités chargées de la protection des données dans l'Union européenne ont compétence pour **assister** les personnes dans le cadre d'une plainte auprès des autorités américaines,
- le tri des données ne pourra être effectué par les autorités américaines qu'au cas par cas et pour des objectifs convenus,
- le transfert des données vers d'autres autorités gouvernementales américaines ou étrangères se feront au cas par cas et après notification à une autorité désignée de l'Union européenne,
- la Commission et des représentants des autorités de protection des données effectueront chaque année un **bilan** sur le respect de leurs engagements par les Etats-Unis.

Cependant :

- Alors que les mesures restrictives ou privatives de liberté augmentent, notamment par application de standards conformes aux exigences des Etats-Unis, paradoxalement, le recours à **l'autorité judiciaire**, gardienne des libertés, ne s'est pas accru.

- Bien que portant atteinte aux libertés publiques, ces mesures, globalement, sont **plutôt bien accueillies** par l'opinion publique. La priorité est donnée, à court terme, à la préservation de l'intégrité de la population face à un péril incontrôlable et imprévisible plutôt qu'au maintien de garanties individuelles substantielles.