



Résolution conjointe de la CoESS et de l'EASA

La responsabilité civile et le secteur européen de la sécurité aérienne

Synthèse

- La présente résolution poursuit un **objectif double** :
 - 1) procurer un aperçu, axé sur le secteur de la sécurité dans les aéroports, des problèmes actuels soulevés par le risque de responsabilité civile à la suite d'actes de terrorisme ou de guerre ;**
 - 2) proposer quelques réflexions sur les réponses potentielles à ce formidable défi.**
- Ce document est rédigé au nom du secteur privé européen de la sécurité, représenté par la CoESS et l'EASA. La **CoESS**, la Confédération européenne des services de sécurité, a été fondée en 1989 afin de chapeauter l'ensemble des associations privées nationales de la sécurité en Europe. Elle représente à ce jour 27 fédérations réparties dans 23 pays européens (à l'intérieur et à l'extérieur de l'UE) et toutes les branches du secteur (la protection de personnes, le transport de valeurs, les centres de surveillance, la sécurité aéroportuaire, la sécurité maritime, etc.). Les fédérations affiliées à la CoESS sont à leur tour représentatives dans leurs pays et leurs domaines d'activités respectifs. La CoESS défend ainsi les intérêts de quelque 25 000 entreprises actives en Europe, pour un total d'environ 1 100 000 travailleurs. L'**EASA**, l'Association européenne de la sécurité aérienne, représente toutes les grandes entreprises privées de sécurité qui offrent des services liés à la sécurité aérienne et aéroportuaire en Europe. L'EASA compte actuellement 9 membres et représente un chiffre d'affaires cumulé de quelque 650 millions d'euros, sur un marché total estimé à 1,3 milliard d'euros, dont une grande partie reste prise en charge par le secteur public.
- Le secteur privé de la sécurité joue un rôle essentiel dans le développement d'une société de bien-être en Europe. Les activités économiques requises, en effet, ne peuvent prospérer que dans un environnement stable et « sûr ». Ce constat s'applique tout spécialement au secteur du transport et de l'aviation, où la confiance des voyageurs est primordiale.
- Dans le prolongement du 11 septembre 2001, la sécurité préventive et opérationnelle s'est hissée à un rang jamais atteint auparavant et a été inscrite au sommet des préoccupations parmi les responsables politiques.¹ Face aux exigences de sécurité renforcées de leurs clients, les fournisseurs de services de sécurité accordent leur plein soutien à la lutte contre

¹ Ainsi que le mentionne, entre autres, l'avis du 24 octobre 2002 du Comité économique et social européen sur la sécurité des transports.

le terrorisme et les autres menaces pour la sécurité.

- Les fournisseurs de services de sécurité, à l'instar d'une multitude d'autres acteurs économiques, restent toutefois exposés à une responsabilité potentiellement illimitée en cas d'attentat terroriste.
- Parallèlement, l'évolution des couvertures d'assurance disponibles entraîne d'importantes conséquences pour le secteur de la sécurité : les compagnies d'assurance ont accru leurs primes mais limité les couvertures disponibles.
- Le problème qui en résulte pourrait engendrer des répercussions dramatiques, qui ne s'arrêteraient pas aux personnes directement concernées.
- Eu égard à son ampleur potentielle et à ses implications paneuropéennes, le secteur de la sécurité appelle à ce qu'une attention suffisante soit accordée à ce problème en priorité dans les instances européennes.
- La CoESS et l'EASA acceptent leurs responsabilités et sont disposées à jouer un rôle actif dans la recherche d'une solution.

1. Introduction

À l'heure actuelle, un risque réel de pertes catastrophiques résultant d'actes de guerre ou de terrorisme plane sur plusieurs opérateurs économiques d'envergure, tels que les aéroports, les ports (maritimes), les transporteurs aériens, les groupes industriels, les sociétés de transport, les entreprises de sécurité et de nombreux autres fournisseurs de services.

Il est indéniable que les fournisseurs de services de sécurité, n'étant qu'un simple maillon de la chaîne de sécurité, ne peuvent remplir qu'une fonction restreinte, eu égard notamment aux récents règlements européens qui imposent aux gouvernements nationaux de lourdes responsabilités en matière de sécurité. On ne peut non plus nier que l'exposition en matière de responsabilité des fournisseurs de services de sécurité, dans l'hypothèse d'un attentat terroriste de grande ampleur, est potentiellement illimitée. Les aéroports, les ports, les transporteurs aériens, les sites de production, etc., connaissent d'ailleurs le même sort.

Le fait est que les solutions d'assurance qui sont proposées aujourd'hui aux entreprises de sécurité (ainsi qu'à tout autre acteur impliqué dans le secteur, hormis les pouvoirs publics) ne suffisent pas à couvrir le risque potentiel. En conséquence, une perte désastreuse pourrait compromettre l'existence de n'importe quel fournisseur de services de sécurité et/ou de n'importe quel autre acteur commercial. Dans l'UE, le marché privé de la sécurité employait en 2003 approximativement 1,1 million de personnes et représentait un chiffre d'affaires total de près de 12 milliards d'euros.

Dans ce document, la CoESS (Confédération européenne des services de sécurité, au nom de tout le secteur privé de la sécurité en Europe) et l'EASA (Association européenne de la sécurité aérienne, au nom des fournisseurs de services de sécurité dans les aéroports) entendent exposer certains aspects fondamentaux relatifs à la fourniture de services de sécurité aérienne, ainsi que différentes réflexions en direction d'une solution raisonnable à ce problème, une solution applicable à tous les États membres de l'UE. En 2003, le marché de la sécurité aérienne dans l'UE a généré un chiffre d'affaires cumulé de quelque 1 300 millions d'euros et employait environ 40 000 personnes.

Le choix de la sécurité aérienne n'est pas arbitraire : le secteur tout entier a été frappé directement et lourdement par le 11 septembre et jouit dès lors d'une riche « expérience » dans la gestion des conséquences d'attaques terroristes. Il est toutefois apparu que d'autres secteurs de l'économie sont également susceptibles d'être pris pour cibles d'une attaque terroriste (les sites de production, les aéroports, les ports et les navires, par exemple). Ces secteurs, en conjonction avec les entreprises qui ont trait d'une manière ou d'une autre aux « cibles » potentielles (entreprises de restauration, de nettoyage, etc.), sont exposés aux mêmes risques. Les enjeux décrits et les solutions suggérées dans les pages qui suivent peuvent donc leur être transférés mutatis mutandis.

2. Exposition aux responsabilités après le 11 septembre

Avant le 11 septembre 2001, le pire scénario envisagé dans le secteur de l'aviation était un accident d'un coût estimé à quelque 300 millions de dollars américains (247 millions d'euros). Les attentats du 11 septembre ont fait prendre conscience aux opérateurs que les pertes encourues dans un accident aérien ne sont plus confinées à la valeur de l'appareil et à ses passagers, mais que la probabilité existe bel et bien de dommages matériels (potentiellement illimités) affectant des tiers au sol en cas de réussite d'un attentat.

D'après les dernières estimations des coûts d'une catastrophe comparable au 11 septembre, le risque pourrait avoisiner au bas mot 100 milliards de dollars (82,5 milliards d'euros) par événement.² La CoESS et l'EASA souhaitent également attirer l'attention sur les autres retombées, qui pourraient être dramatiques, qu'un accident similaire pourrait provoquer dans un État européen en termes d'incidence sur l'économie nationale du pays touché, sur son paysage politique intérieur, sur ses relations avec les autres États membres de l'UE, etc. De surcroît, le secteur privé de la sécurité en Europe (qui représente plus d'un million de travailleurs) pourrait réellement disparaître dans son intégralité.

3. Le secteur aérien, cible probable d'actes terroristes

Dès lors qu'il est vraisemblable que le secteur de l'aéronautique reste une cible pour les terroristes à l'avenir, ce secteur atteste d'une exposition potentielle considérable aux responsabilités pour une large gamme de pertes, de blessures et de dommages subis par les parties contractantes et des parties tierces. Il convient toutefois de remarquer qu'une telle attaque au risque exponentiel pourrait également viser les modes de transport maritimes et autres, de même que les sites industriels.

4. Responsabilité civile - Aucune solution d'assurance disponible

Les atrocités du 11 septembre 2001 et les événements consécutifs ont exercé, et continuent d'exercer, une influence sensible sur le marché de l'assurance. Dans le monde d'après le 11 septembre, un secteur de l'assurance affaibli sur le plan financier offre des capacités

² Allocution prononcée par Dan Ingbar, Président de l'Association de recherche sur la sécurité nationale (HSAC) auprès de l'OTAN - Forum sur les entreprises et la sécurité, Berlin, février 2004.

moindres pour une prime accrue dans des conditions moins favorables. Le marché de l'assurance se heurte à des problèmes d'insolvabilité et d'absence de réassurance.

La situation est telle, à l'heure actuelle, que les coûts d'un accident similaire au 11 septembre sont estimés à 82,5 milliards d'euros, alors que les entreprises de sécurité (qui ont dégagé l'année dernière un chiffre d'affaires approximatif de 12 milliards d'euros) ont dû acquitter une prime d'assurance de quelque 180 millions d'euros, soit 1,5 % de leur chiffre d'affaires total, pour une couverture qui excède rarement 365 millions d'euros par an (certaines grandes entreprises disposent néanmoins d'une couverture cumulée de 700 millions d'euros par an).

Ainsi que cela a été indiqué plus haut, les aéroports et les compagnies aériennes rencontrent le même problème que les entreprises privées de sécurité en ce que le marché de l'assurance ne leur offre aucune solution qui correspondrait au risque potentiellement illimité qui résulterait d'un nouvel attentat.

De toute évidence, la même problématique de risque illimité en cas d'acte terroriste préoccupe également d'autres secteurs de notre société, tels que les ports maritimes.

5. Terrorisme et guerre - Responsabilité première de la communauté

Les autorités nationales, européennes et internationales assument naturellement une responsabilité première d'ensemble dans l'exécution des analyses de risque requises et l'instauration de la structure juridique nationale et internationale appropriée pour gérer les risques inhérents à la guerre et au terrorisme.

Bien entendu, les actes terroristes sont généralement orientés contre un pays, et non contre une entreprise privée ou un particulier, et leur impact est à la fois national et international. Il semblerait dès lors normal que ce tableau se reflète également dans la répartition finale des responsabilités après un acte terroriste.

6. Répartition équitable des responsabilités

Un fournisseur professionnel de services de sécurité doit de toute évidence engager sa responsabilité pour la qualité des services qu'il assure au titre d'un contrat de services. Il faut toutefois une répartition équitable et acceptable des responsabilités et des risques entre, d'une part, les autorités et les autres acteurs responsables de la sécurité aéroportuaire, et d'autre part, l'entreprise privée de sécurité à laquelle les services de sécurité ont été confiés.

Un sous-traitant en charge de l'exécution de certaines missions de sécurité bien déterminées, conformément aux instructions des autorités et de ses clients, ne peut raisonnablement supporter l'intégralité des risques liés aux périls et aux calamités que crée ou subit l'industrie aéroportuaire. Les entreprises privées de sécurité obéissent aux normes qu'ont fixées les gouvernements et les autorités aéroportuaires.

Il ne fait aucun doute que le potentiel de perte lié à la sécurité aéroportuaire est immense. Aucun fournisseur de services de sécurité ne peut gérer seul les conséquences d'un accident aérien grave, pas plus que le secteur de la sécurité aérienne dans son ensemble. C'est d'autant

plus vrai dans le cas de dommages à des tiers, où l'exposition de responsabilité serait certainement faramineuse et la couverture d'assurance même la plus élevée disponible sur le marché serait insuffisante et pourrait saper la survie du secteur privé de la sécurité dans l'industrie aéronautique. Force est également de constater que le risque inhérent à une perte catastrophique de cette ampleur ne peut en aucune manière se refléter dans le montant des contrats de sécurité aérienne.

Bien que la CoESS et l'EASA comprennent et acceptent sans réserve les responsabilités de leurs membres quant à la souscription d'assurances adéquates, il existe naturellement une limite à la couverture disponible auprès des assurances et à l'assurance qu'une entreprise peut obtenir.

7. Proposition

Eu égard au rôle essentiel des transports aériens dans la société actuelle, il s'inscrit nécessairement dans l'intérêt de la société tout entière d'élaborer des solutions appropriées, qui plafonnent les responsabilités encourues par tous les acteurs commerciaux du secteur à des niveaux raisonnables et/ou qui créent des sources de financement alternatives pour les responsabilités. Des solutions de ce type sont d'ores et déjà appliquées dans d'autres secteurs.

Il est par ailleurs flagrant que, pour trouver une solution à long terme aux problèmes critiques de responsabilité qu'entraînent les actes de guerre ou de terrorisme, une forme de cadre juridique clair s'impose au sein de l'UE pour les différents secteurs concernés. Il s'agit d'une condition indispensable si la Commission européenne souhaite réaliser les objectifs qu'elle met en exergue dans son *Livre blanc sur les services d'intérêt général*³ : « il faut garantir la sécurité physique des consommateurs et des usagers, de toutes les personnes intervenant dans la production et la fourniture de ces services, ainsi que du grand public, et notamment assurer une protection contre les menaces éventuelles, comme les attentats terroristes et les catastrophes écologiques. »

La CoESS et l'EASA pensent qu'une solution peut être élaborée sur la base des principes suivants :

- une responsabilité stricte ;
- qui est plafonnée ;
- et orientée exclusivement vers un acteur ;
- dont la viabilité est protégée par un système de responsabilité à trois niveaux, couvert respectivement par une assurance, un fonds alimenté par toutes les parties intéressées et une intervention de l'État.

La CoESS et l'EASA considèrent que cette problématique revêt une importance primordiale et doit faire l'objet d'une attention minutieuse sans délai.

Bruxelles, le 26 mai 2004

³ COM (2004) 374.

CoESS⁴
EASA⁵

⁴ CoESS, Koningin Fabiolalaan 25, B-1780 Wemmel, Tél. : +32 2 462 07 73, Fax: +32 2 460 14 31,
Courrier électronique : apeq-bvbo@i-b-s.be, Site Internet : www.coess.org.

⁵ EASA, Brucargo 744, B-1931 Zaventem, Tél. : +32 2 752 35 00, Fax: +32 2 752 35 06, Courrier
électronique : marc.pissens@securitas.be.

L'EASA est membre de la CoESS.