# Le cadre juridique de la sûreté aérienne : qui décide, qui contrôle

6 min de lecture · Règlement d'exécution (UE) 2015/1998, annexe, point 11.2.2 b) et c) (cadre juridique, objectifs et organisation de la sûreté aérienne) ; Règlement (CE) 300/2008, art. 1er, 3, 4, 10 et 18 ; Code des transports, L6341-2 et L6342-1 à L6342-4 I-II
Sources consultées le 13 novembre 2026

Un agent qui contrôle un passager applique une règle écrite quelque part. Entre le règlement européen et le poste de contrôle, il y a plusieurs étages de textes. Voici comment ils s'emboîtent, ce que chacun fixe et ce que le public ne peut pas lire.

## En bref

- Les textes de la sûreté aérienne s'emboîtent : le règlement 300/2008 pose les normes de base, le règlement 2015/1998 les détaille, le code des transports dit qui les met en œuvre en France.
- **Sûreté** veut dire protection contre les actes d'intervention illicite, c'est-à-dire la malveillance, pas contre les accidents.
- Une partie des mesures détaillées n'est pas publiée : l'agent applique des consignes qu'il ne peut pas lire en ligne.
- En France, l'inspection-filtrage revient d'abord à la police judiciaire et aux douanes ; l'agent privé agit sous leur contrôle.

Savoir quel texte dit quoi sert à deux choses : retrouver la règle quand une situation sort de l'ordinaire, et ne pas attribuer à la loi ce qui est une consigne locale. Cette fiche donne la carte des textes ; les fiches suivantes détaillent chaque contrôle.

## Sûreté : un mot défini par le règlement

Le règlement 300/2008 commence par son objet : protéger l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite qui mettent en péril sa sûreté (article 1). Il définit ensuite la **sûreté de l'aviation** comme la combinaison des mesures et des ressources humaines et matérielles visant à protéger l'aviation civile de ces actes (article 3).

**VOCABULAIRE**

**Articles prohibés**
des armes, des explosifs ou d'autres dispositifs, articles ou substances dangereux pouvant servir à un acte d'intervention illicite (article 3).

**Inspection-filtrage**
la mise en œuvre de moyens techniques ou autres pour identifier ou détecter des articles prohibés (article 3).

**Contrôle de sûreté**
les moyens qui permettent de prévenir l'introduction d'articles prohibés (article 3).

**Contrôle des accès**
les moyens qui permettent de prévenir l'entrée de personnes ou de véhicules non autorisés (article 3).

Ces textes ne parlent que de sûreté. Ils ne traitent pas des accidents ni des pannes, qui relèvent d'autres règles que cette fiche ne couvre pas. Sur un poste de contrôle, la différence se voit dans le geste : on cherche une arme ou un explosif dissimulé, pas un défaut de l'avion.

## Les étages du texte

Le droit de la sûreté aérienne descend du général au particulier. Chaque étage a un auteur et un rôle.

1. **Le règlement (CE) 300/2008** fixe les règles communes et renvoie à une annexe les normes de base communes (article 4). Il prévoit aussi qu'un État membre établit un programme national de sûreté (article 10).
2. **Le règlement d'exécution (UE) 2015/1998** de la Commission détaille ces normes : zones d'un aéroport, contrôle des accès, passagers, bagages, fret, équipements, formation des personnes.
3. **La décision C(2015) 8005**, non publiée, complète certains points. Le règlement 2015/1998 y renvoie en toutes lettres, par exemple pour les accès (point 1.2.2.7).
4. **Le programme national de sûreté de l'aviation civile** définit les responsabilités de chacun et les mesures demandées aux exploitants et aux entités (article 10). Les parties utiles sont communiquées par écrit à ceux qui ont un intérêt légitime, selon le principe du besoin d'en connaître.

5. **Le code des transports** désigne, en France, qui met en œuvre les mesures et à quel titre (L6341-2, L6342-1 à L6342-4).

Dans chaque chapitre du règlement 2015/1998, un point de dispositions générales dit qui doit veiller à la mise en œuvre : selon le cas l'autorité, l'exploitant d'aéroport, le transporteur aérien ou l'entité responsable au titre du programme national (par exemple point 1.0.1).

> **PIÈGE FRÉQUENT**
>
> **« Toutes les règles de sûreté sont publiques, il suffit de les lire. »** Faux. Le règlement 300/2008 (article 18) classe comme informations classifiées de l'Union les mesures qui contiennent des informations sensibles, et le règlement 2015/1998 renvoie sans cesse à la décision C(2015) 8005. Cette fiche, comme les suivantes, s'en tient au texte public.

## Qui fait quoi en France

L'article L6341-2 du code des transports liste ceux qui mettent en œuvre les mesures de sûreté : les exploitants d'aérodromes, les entreprises de transport aérien, les agents habilités, les chargeurs connus et les clients en compte, les fournisseurs habilités et connus, les autres personnes autorisées à occuper la zone côté piste, et les personnes liées par contrat à ces acteurs, notamment les employeurs des agents de l'article L6342-4. Les mesures sont mises en œuvre sous l'autorité du titulaire des pouvoirs de police sur l'aérodrome.

L'entreprise de sûreté qui emploie un agent est donc un prestataire de ces acteurs. Elle doit être titulaire d'une autorisation individuelle si elle entre dans l'une des catégories fixées par décret (L6342-1). Les agents de l'État et les organismes certifiés à cet effet vérifient que chacun respecte les mesures (L6341-1).

L'article L6342-4 fixe ensuite qui contrôle physiquement. Les officiers de police judiciaire, et sous leur ordre et leur responsabilité les agents de police judiciaire et adjoints visés, ainsi que les agents des douanes, peuvent exécuter l'inspection-filtrage, avec fouille et visite des personnes, des bagages, du fret et des véhicules (I). Pour les agents privés, le texte dit : opérations d'inspection-filtrage des personnes, des objets et des bagages et inspection des véhicules réalisées sous le contrôle des officiers de police judiciaire et des agents des douanes, par des agents de nationalité française ou ressortissant d'un État membre de l'Union européenne désignés par les entreprises ou organismes concernés (II).

**Police judiciaire et douanes (L6342-4 I)**

- exécutent l'inspection-filtrage prévue par les mesures de sûreté
- fouille et visite par tous moyens appropriés des personnes, bagages, fret et véhicules
- agents de police judiciaire et adjoints : sur ordre et sous la responsabilité d'un officier

**Agents privés (L6342-4 II)**

- inspection-filtrage des personnes, objets et bagages, inspection des véhicules
- sous le contrôle des officiers de police judiciaire et des douanes
- fouille des bagages à main et palpation : consentement obligatoire

Pour comparer avec les pouvoirs d'un agent de sécurité privée hors aéroport, voir la fiche cadre juridique de l'agent de sécurité. Le consentement, le sexe de la personne qui palpe et le droit de refuser un scanner sont détaillés dans la fiche respect des personnes au contrôle.

## Lire une version consolidée

Les règlements européens sont modifiés souvent. Les versions consolidées de EUR-Lex rassemblent le texte d'origine et ses modifications et portent des repères (▼B, ▼M...) qui signalent d'où vient chaque passage. On cite le point (par exemple 4.1.2.2), jamais le repère. Avant de citer, vérifier la date de la version consolidée : les fiches de ce hub indiquent celle qu'elles ont lue, le 1er octobre 2026 pour le règlement 2015/1998.

## Les documents de l'agent, en une phrase

Quatre documents distincts permettent à un agent de contrôler en aéroport : l'habilitation, le titre de circulation, la carte professionnelle et la certification. Leur obtention est détaillée dans la page devenir agent de sûreté aéroportuaire. Un point à retenir ici : sont réputés détenir l'habilitation les fonctionnaires de la police nationale, agents des douanes, militaires de la gendarmerie (R6342-21).

## À retenir

- Cadre : 300/2008, puis 2015/1998, puis programme national et code des transports.
- Sûreté = protection contre la malveillance ; le public ne lit pas toute la règle (article 18, C(2015) 8005).

- Agent privé : sous le contrôle des officiers de police judiciaire et des douanes, consentement pour la fouille des bagages à main et la palpation.

## S'entraîner sur ce thème

Pour vérifier ce thème, les questions corrigées sur la sûreté de l'aviation civile couvrent le cadre et l'inspection-filtrage. Pour voir le sujet dans un parcours complet, la formation en ligne d'agent de sûreté aéroportuaire y consacre le module 1, chapitre 1, puis le module 4, chapitre 2 ; elle prépare mais ne remplace pas la formation en organisme autorisé. Le rôle de l'agent dans le parcours d'ensemble est sur la page devenir agent de sûreté aéroportuaire.

## Questions fréquentes

**Quelle différence entre le règlement 300/2008 et le règlement 2015/1998 ?**

Le règlement (CE) 300/2008 pose les règles et les normes de base communes de la sûreté de l'aviation civile (article 4) ; le règlement d'exécution (UE) 2015/1998 fixe les mesures détaillées pour les mettre en œuvre. Le premier est le cadre, le second descend jusqu'au contrôle des accès, des passagers, des bagages ou du fret.

**Les mesures de sûreté aérienne sont-elles toutes publiques ?**

Non. Le règlement 300/2008 (article 18) classe comme informations classifiées de l'Union européenne les mesures qui contiennent des informations sensibles. Le règlement 2015/1998 renvoie à de nombreuses reprises à une décision d'exécution de la Commission, C(2015) 8005, dont le contenu n'est pas publié.

**Un agent de sûreté privé peut-il fouiller un passager ?**

Les opérations d'inspection-filtrage relèvent d'abord des officiers de police judiciaire et des douanes (L6342-4 I). Les agents privés peuvent inspecter les personnes, leurs objets et leurs bagages, et les véhicules, sous le contrôle des officiers de police judiciaire et des douanes, et seulement avec le consentement de la personne pour la fouille des bagages à main et la palpation (L6342-4 II).

**Le droit français ajoute-t-il des règles au droit européen ?**

L'article L6341-2 du code des transports précise que les mesures de sûreté résultent du règlement 300/2008, des règlements pris par la Commission pour son application et des normes de sûreté prévues par la réglementation nationale. Il désigne aussi qui les met en œuvre.

**Sources**


1. Règlement (CE) n° 300/2008 du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, articles 1, 3, 4, 10 et 18 ; version consolidée au 02/08/2026, consulté le 13 novembre 2026
   https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:02008R0300-20260802
2. Règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission du 5 novembre 2015 (mesures détaillées de sûreté de l'aviation civile), annexe, points 1.0.1, 1.2.2.7, 11.2.2 b) et c) ; version consolidée au 01/10/2026, consulté le 13 novembre 2026
   https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:02015R1998-20261001
3. Code des transports, articles L6341-1, L6341-2, L6342-1 à L6342-4 et R6342-21, L6341-2 (version du 02/03/2012), L6342-4 (version du 29/04/2025) ; fichier codes.droit.org du 04/11/2026, consulté le 13 novembre 2026
   https://codes.droit.org/payloads/Code%20des%20transports.xml


Sources consultées le 13 novembre 2026 ; seconde vérification en cours. Les textes évoluent : la version en ligne de la fiche fait foi.

> Ce site aide à se préparer et à comprendre la réglementation de la sécurité privée. Il ne délivre ni carte professionnelle, ni titre, ni diplôme, ni certification.