



ASSEMBLÉE — 36^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 15 : Programme de sûreté de l'aviation

UNE SOLUTION MONDIALE AUX PROBLÈMES ASSOCIÉS AUX RESTRICTIONS SUPPLÉMENTAIRES EN MATIÈRE DE SÛRETÉ APPLICABLES AU TRANSPORT DE LIQUIDES, AÉROSOLS ET GELS (LAG) DANS LES BAGAGES À MAIN — NOUVELLES MESURES RECOMMANDÉES

(Note présentée par le Conseil international des aéroports)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les restrictions supplémentaires en matière de sûreté applicables au transport de liquides, aérosols et gels (LAG) dans les bagages à main ont eu d'importantes conséquences pour la facilitation des passagers et la gestion quotidienne des aéroports. Cet impact est dû à la nécessité d'appliquer les mesures supplémentaires appropriées et à l'absence d'harmonisation au niveau international.

Le transport aérien reconnaît le bon travail accompli par le Conseil et le Secrétariat de l'OACI. L'organisation a envoyé trois lettres aux États établissant les dispositions-cadres pour une solution mondiale. Toutefois, l'industrie considère qu'un meilleur leadership et des mesures urgentes seront nécessaires pour trouver une solution mondiale aux problèmes énoncés dans cette note de travail.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à demander à l'OACI :

- a) d'établir un calendrier recommandé selon lequel les États contractants devront appliquer l'intégralité des dispositions-cadres définies dans les lettres aux États (par exemple d'ici au 1^{er} janvier 2008) et mettre en place un processus de coordination de leur application au niveau international ;
- b) de fournir un modèle et un processus permettant aux États de déclarer leur conformité aux mesures recommandées dans les lettres aux États de l'OACI² et de faciliter leur validation mutuelle en mettant ces informations à disposition d'autres États sur leur demande ; et
- c) d'examiner, conjointement avec le groupe d'étude du Secrétariat, les autres propositions contenues dans la présente note, pour la mise en œuvre la plus efficace d'une solution mondiale permanente.

¹ Les versions anglaise, espagnole et française sont fournies par l'ACI.

² Le processus de validation (para. 5.1.(d) de la lettre aux États AS 8/11-07/53 confidentielle (6 juillet 2007) permet aux États de faire ce type de déclaration mais n'indique pas sous quelle forme cette déclaration doit être faite ni comment cette information serait mise à disposition d'autres États sur leur demande.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique B (Renforcer la sécurité de l'aviation mondiale).
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Nul.

1. INTRODUCTION

1.1 Des mesures de sûreté supplémentaires ont été mises en place le 10 août 2006, en réponse à l'échec d'un complot terroriste présumé visant l'aviation sur le territoire britannique, au moyen d'engins explosifs improvisés contenant des explosifs liquides artisanaux. Une première interdiction sur le transport de tous les bagages à main à bord des vols quittant le Royaume-Uni a été ultérieurement modifiée en restriction des quantités de liquides, aérosols et gels (LAG) que les passagers étaient autorisés à transporter en passant par les points d'inspection/filtrage.³ Ces restrictions ont été adoptées dans d'autres aéroports en Europe et en Amérique du Nord. Elles ont ensuite été harmonisées au sein de l'Union européenne par un amendement aux règlements de la Commission européenne, entré en vigueur le 6 novembre 2006. L'OACI a ensuite recommandé leur adoption universelle (au plus tard le 1^{er} mars 2007) dans une lettre aux États.⁴

1.2 L'OACI a également réagi à la nouvelle menace, avec rapidité et efficacité, en convoquant une réunion spéciale du Conseil le 17 août 2006, afin d'examiner les moyens de contrer la nouvelle menace. ACI souhaite faire part de ses remerciements au Président du Conseil de l'OACI pour l'avoir invité à présenter les questions et préoccupations des aéroports au niveau mondial pour faire face à ce défi pour la sûreté et les opérations.

1.3 L'industrie a également reconnu la nécessité de mesures de sûreté supplémentaires et a collaboré sans relâche avec les organismes de réglementation et l'OACI à leur mise en œuvre effective, tout en s'efforçant en même temps d'en minimiser l'impact sur les passagers, les aéroports, les compagnies aériennes, les partenaires prestataires de service, les boutiques hors taxes et le personnel travaillant dans l'industrie.

2. CONSÉQUENCES DES RESTRICTIONS

2.1 Les mesures de sûreté renforcées ont eu des conséquences importantes sur la gestion quotidienne des aéroports et ont causé de graves difficultés, notamment dans la facilitation des passagers, les opérations et les aspects financiers. L'impact est dû à la nécessité d'appliquer les mesures supplémentaires elles-mêmes et à l'absence d'harmonisation au niveau international.

³ Les liquides, aérosols et gels devraient être placés dans des récipients d'une capacité maximale de 100 ml, eux-mêmes disposés dans un sac plastique réutilisable transparent d'une capacité maximale n'excédant pas 1 litre, qui doit être présenté séparément pour l'inspection/filtrage.

⁴ AS 8/11-06/100 Confidentielle (1^{er} décembre 2006).

2.2 *Conséquences sur la facilitation des passagers*

2.2.1 Depuis l'introduction de ces restrictions, l'industrie a largement contribué à la sensibilisation des passagers préalablement à leur voyage, afin qu'ils puissent se préparer en conséquence. Si les voyageurs réguliers se sont rapidement adaptés au nouveau système, les voyageurs occasionnels continuent à se présenter aux aéroports avec des LAG excédant les restrictions. Cela a conduit les passagers à devoir laisser de grandes quantités d'objets personnels aux points d'inspection/filtrage au départ, et aux inconvénients en découlant, frustrations et perte financière. De plus, le nombre d'articles rendus ne diminue pas, même dans les aéroports où les restrictions sont en place depuis près d'un an. En outre, des signes inquiétants laissent penser que certains passagers tentent de voyager avec des articles non conformes, cela non pas dans une intention coupable, mais parce qu'ils considèrent les restrictions comme absurdes et n'approuvent pas leur imposition.

2.2.2 Les passagers qui ont transité par d'autres aéroports au cours de leur voyage ont souffert de davantage de conséquences, notamment lorsqu'ils ont acheté des articles hors taxes (tels que vin, liqueurs ou cosmétiques) à l'aéroport de départ ou à bord lors de la première étape du voyage. Ce cas s'est présenté pour des passagers à bord de vols en provenance de pays tiers et en transit dans un aéroport des États européens⁵. Le problème s'est également manifesté dans d'autres régions du monde où un État a appliqué les restrictions sur le transport des LAG, sans aucun mécanisme de facilitation des passagers en transit avec des articles hors taxes. À titre indicatif de l'impact mondial, dans un seul aéroport hub européen, on estime qu'il excède 22 000 € par jour⁶.

2.3 *Impacts opérationnels et financiers*

2.3.1 L'application de ces restrictions a accru le nombre de tâches dans le processus d'inspection/filtrage dans les aéroports, tant pour le passager que pour le personnel d'inspection/filtrage. Cela a allongé le temps requis pour le traitement d'un passager, et a réduit (jusqu'à 25 pour cent) le nombre horaire de passagers pouvant être inspectés/filtrés dans le circuit d'inspection/filtrage habituel d'un aéroport. Cette perte d'efficacité a eu un impact sur d'autres composantes du processus de facilitation, allongeant les temps d'attente et affectant les correspondances et la ponctualité. D'autre part, les flux de passagers ont continué à croître, et les aéroports ont dû répondre à cette augmentation en créant et en équipant des circuits d'inspection/filtrage supplémentaires. Les aéroports ont engagé des dépenses de construction et d'équipements d'inspection/filtrage supplémentaires. Les aéroports ont également dû embaucher en moyenne 10 % de personnel d'inspection/filtrage en plus pour gérer la charge de travail supplémentaire et pour préparer les passagers à l'inspection/filtrage, augmentant ainsi les coûts d'exploitation des aéroports. Du fait que ces installations d'inspection/filtrage supplémentaires ont souvent été construites dans des zones de l'aérogare précédemment réservées à des activités de détail, de nombreux aéroports ont également subi une perte du potentiel de génération de recettes.

2.3.2 Les aéroports doivent également supporter la charge et le coût afférents à la manutention et à la destruction des grandes quantités d'articles abandonnés, dont le volume moyen, dans les aéroports de grande taille, peut atteindre 2 tonnes par jour. Étant donné que ces articles ne peuvent pas être réutilisés ou recyclés, ils finissent invariablement comme déchets dans des décharges. Cette situation a suscité la critique du public à l'égard des restrictions et des aéroports qui doivent les appliquer.

⁵ États dans l'Union européenne plus la Suisse, l'Islande et la Norvège.

⁶ Unique (Flughafen Zürich AG).

2.3.3 Ces mesures de sûreté extraordinaires ont accru la charge financière des aéroports qui, en tant qu'industrie, continuent à financer la sûreté de l'aviation de manière disproportionnée. Il s'agit là d'une charge inéquitable puisque la responsabilité de la protection des citoyens contre les attentats terroristes doit incomber principalement à l'État. L'OACI et les États contractants sont invités à reconnaître qu'un mécanisme plus équitable et durable de financement des mesures extraordinaires de sûreté de l'aviation doit être instauré.

3. DISPOSITIONS CADRES POUR UNE SOLUTION MONDIALE

3.1 L'industrie aéroportuaire reconnaît les efforts du Conseil et du Secrétariat de l'OACI, ainsi que des autorités de réglementation régionales et nationales, pour trouver et mettre en œuvre des solutions aux problèmes. Ces solutions se sont concentrées sur l'harmonisation de l'application des restrictions sur le transport des LAG au niveau international, et sur la facilitation des passagers en transit dans les aéroports avec des articles hors taxes.

3.2 L'OACI, dans ses trois lettres aux États⁷, a établi les dispositions-cadres pour une solution mondiale. Concrètement, l'organisation a :

- a) défini les restrictions (et exemptions) recommandées au transport des LAG ;
- b) indiqué la spécification technique recommandée du sac de sûreté inviolable (STEB) à utiliser dans les boutiques de vente au détail ;
- c) défini les principes de sûreté de base recommandés à appliquer aux chaînes fournisseurs de LAG et de STEB ; et
- d) identifié différentes façons pour les États de valider les dispositions dans d'autres États, qui à leur tour faciliteront la reconnaissance des LAG dans les STEB de ces États.

3.3 Cependant, cette solution mondiale ne peut être mise en pratique que si les dispositions-cadres sont appliquées de manière harmonisée et par tous les États contractants de l'OACI. A ce jour, ces restrictions n'ont pas été appliquées de manière universelle, une coordination internationale ayant fait défaut. Une grande incertitude règne dans l'industrie et parmi les voyageurs sur quand et comment les États ont l'intention d'appliquer les restrictions. Cela a contribué à exacerber les problèmes. Il est recommandé que l'OACI établisse un calendrier indicatif à l'intention des États, afin qu'ils appliquent intégralement les dispositions-cadres.

3.4 En ce qui concerne la validation des dispositions dans d'autres États, il apparaît que certains États pourraient souhaiter une vérification sur place, mais ne disposeraient peut-être pas des ressources pour effectuer eux-mêmes l'audit. En conséquence, il convient d'examiner de quelle manière la validation pourrait être facilitée dans ces circonstances. Il est suggéré que l'introduction d'un mécanisme de vérification indépendant, ayant recours à des experts techniques de l'OACI (par exemple auditeurs USAP ou agents régionaux) ou à une tierce partie agréée par l'OACI⁸, pourrait faciliter la validation dans ces États.

⁷ AS 8/11-06/100 Confidentielle (1^{er} décembre 2006), AS 8/11-07/26 Confidentielle (30 mars 2007) et AS 8/11-07/53 Confidentielle (6 juillet 2007).

⁸ ACI est disposé à mettre en place un programme d'audit à cette fin, si un tel programme est requis.

3.5 L'industrie souligne son opinion selon laquelle les dispositions-cadres doivent être considérées comme une solution provisoire. Une solution permanente impliquera le développement et le déploiement de systèmes d'inspection/filtrage capables de détecter automatiquement et de différencier les liquides explosifs des LAG inoffensifs transportés par les passagers et dans les bagages à main (c'est-à-dire articles de toilette personnels, denrées alimentaires et produits achetés dans les commerces de détail). Ces systèmes permettront des inspections/filtrage de sûreté plus efficaces et réduiront également les conséquences sur la facilitation des passagers. Il est cependant à craindre que les pouvoirs publics n'accordent pas une priorité et des fonds suffisants au développement de ces nouveaux systèmes d'inspection/filtrage. Il est suggéré qu'il y a pour l'OACI une opportunité d'initier et coordonner le développement et l'évaluation de tels systèmes au niveau international.

3.6 En conséquence, l'industrie estime nécessaire que l'OACI assume un leadership plus étendu et applique des mesures urgentes afin de réellement concrétiser la solution mondiale.

— FIN —