



## ASSEMBLÉE — 39<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### Point 16 : Sûreté de l'aviation — Politique

#### HARMONISATION DES TECHNIQUES D'INSPECTION-FILTRAGE POUR LA DÉTECTION DES LIQUIDES, AÉROSOLS ET GELS

(Note présentée par le Nigéria)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note demande une politique harmonisée pour l'inspection-filtrage des liquides, aérosols et gels (LAG), et souligne aussi la nécessité de partager les informations sur les techniques d'inspection-filtrage utilisées pour la détection des LAG.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre acte du contenu de la présente note ;
- b) prier instamment le Conseil d'élaborer des éléments indicatifs sur des pratiques optimales et sur une approche fondée sur les risques pour l'inspection-filtrage des LAG afin de favoriser une mise en œuvre uniforme menant à une approche harmonisée en vue de la levée des restrictions sur le transport des LAG ;
- c) encourager les États membres à partager des informations sur leur évaluation de méthodes comparativement efficaces pour l'inspection-filtrage des LAG, y compris des techniques utilisées.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique C — <i>Sûreté et facilitation</i> .
<i>Incidences financières :</i>	
<i>Références :</i>	AVSECP/27-WP/33, Liquids, Aerosols and Gels (anglais seulement) AVSECP/27, Rapport sous couverture jaune

## 1. INTRODUCTION

1.1 L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), en collaboration avec des États membres et l'industrie, a poursuivi l'intensification de ses efforts en vue d'assurer la sécurité et la sûreté de l'aviation civile partout dans le monde. Au nombre de ces efforts, on compte l'élaboration de normes et pratiques recommandées et d'éléments indicatifs que les États membres et l'industrie peuvent mettre en œuvre et utiliser.

1.2 Ce rôle de chef de file de l'OACI a permis aux États membres et à l'industrie de contenir efficacement les menaces toujours croissantes envers la sûreté qui continuent de nécessiter des mesures proactives de la part de tous les acteurs. Ces mesures proactives et, parfois, réactives nécessitent de recourir à de nouvelles techniques et de modifier les processus de sûreté aux aéroports.

1.3 S'il est vrai qu'assurer la sûreté de l'aviation civile dans le monde entier est la plus haute priorité, l'OACI et les États membres sont conscients que les processus pour y parvenir ne devraient pas avoir des incidences négatives trop importantes sur la commodité des voyageurs et sur les avantages qu'offrent les voyages aériens par comparaison avec les modes de transport concurrents.

## 2. ANALYSE

2.1 Il s'est produit en août 2006 un incident au cours duquel un passager a tenté de détruire un aéronef à destination des États-Unis d'Amérique en utilisant des explosifs liquides de fabrication artisanale, transportés à bord dans des bagages de cabine. Cet incident a mené à l'imposition de restrictions sur le transport des liquides, aérosols et gels (LAG).

2.2 L'utilisation d'explosifs liquides remonte toutefois à janvier 1987, avec la saisie de bouteilles de nitrate de méthyle à l'aéroport de Francfort, suivie de la destruction du vol 858 de Korean Airlines au moyen d'un explosif liquide « Picattiny » (PLX) et de l'utilisation d'une faible charge explosive liquide à bord du vol 434 de Philippines Airline par Ramzi Yousef en décembre 1994.

2.3 Il y a des preuves que des terroristes ont utilisé avec succès des boîtes ou des bouteilles destinées à des articles que l'on trouve couramment dans le commerce, notamment des boissons en bouteille, des produits de soins corporels ou d'autres marchandises semblables pour introduire illégalement des explosifs liquides à bord d'aéronefs commerciaux. La communauté aéronautique ne semble pas avoir aujourd'hui de technologie efficace, non intrusive et uniforme pour déterminer effectivement si les bouteilles ou les boîtes transportées chaque jour par des passagers dans leurs bagages de cabine contiennent des matières liquides qui représentent des menaces pour la sécurité et la sûreté des aéronefs.

## 3. EFFETS DES RESTRICTIONS SUR LE TRANSPORT DES LAG

3.1 À l'heure actuelle, de nombreux États ne permettent pas le transport de liquides, aérosols et gels sous quelque forme que ce soit, peu importe la quantité (même moins de 100 mL), dans les bagages de cabine parce qu'ils n'ont pas l'équipement nécessaire pour détecter si les LAG présentent un danger ou non. Le processus visant à faire respecter les restrictions a eu des incidences importantes sur les opérations aéroportuaires, l'agrément des voyageurs et les activités de détail aux aéroports.

3.2 Les LAG transportés par les passagers dans leurs bagages de cabine varient selon leurs destinations, les aéroports de transit et la présence de boutiques hors taxes. Certains de ces articles peuvent être de nature religieuse ou spirituelle et ne constituent pas une menace. Leur transport pourrait être facilement autorisé s'il y avait aux aéroports des équipements d'inspection-filtrage harmonisés pouvant garantir que ces articles peuvent être transportés sans danger à bord d'un aéronef dans les bagages de cabine des passagers.

3.3 L'utilisation d'équipement d'inspection-filtrage pour les LAG favoriserait la facilitation et accroîtrait substantiellement les revenus non aéronautiques à la plupart des aéroports, surtout pour les achats de dernière minute (parfums, crèmes, pommades, etc.) aux boutiques hors taxes avant l'embarquement.

#### 4. CONCLUSION

4.1 L'un des problèmes actuels est la menace pour la sûreté de l'aviation que constitue l'utilisation de récipients ou de bouteilles de produits courants pour transporter des explosifs et qui sont alors introduits illégalement à bord d'un aéronef avec la collusion d'une personne à l'interne en vue d'un sabotage. Ces problèmes posés par l'utilisation de ces bouteilles pour dissimuler les liquides explosifs ou inflammables doivent faire l'objet d'un complément d'étude visant à rendre leur détection plus facile.

4.2 Le fait que les méthodes d'inspection-filtrage des LAG ne soient pas harmonisées est l'un des domaines qui doivent être examinés par l'OACI en vue d'une mise en œuvre uniforme.

4.3 Il ne fait aucun doute que divers fabricants dans différents États ont mis au point des équipements d'inspection-filtrage pour la détection des LAG, mais ces équipements n'ont pas fait l'objet d'une évaluation comparative de leur efficacité et, dans les cas où les évaluations ont été faites, les résultats n'ont pas été partagés.

4.4 Les nouveaux équipements ou les nouvelles techniques d'inspection-filtrage des LAG aux aéroports devraient être intégrés effectivement aux procédures et techniques de sûreté en place et destinées à détecter différents types de menaces pour la sécurité des aéronefs.

4.5 La politique sur l'inspection-filtrage des LAG devrait renforcer la mise en œuvre uniforme du concept de sûreté à guichet unique soutenu par l'OACI.