



## ASSEMBLÉE — 40<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

#### Point 30 : Autres questions à examiner par la Commission technique

#### **TRANSPORT AÉRIEN DE MARCHANDISES DANGEREUSES À RISQUES ÉLEVÉS NON DÉCLARÉES OU MAL DÉCLARÉES**

(Note présentée par le Royaume-Uni, la Nouvelle-Zélande, la France et les Pays-Bas)

#### **RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

En 2016, le Conseil de l'OACI ayant constaté que les risques liés au transport de batteries au lithium comme fret à bord d'aéronefs n'étaient pas contrôlés de façon adéquate, l'OACI a introduit de nombreuses mesures pour en réduire les risques. Le Royaume-Uni reconnaît les efforts énormes déployés par l'OACI et ses accomplissements. Un incendie à bord d'un avion dû à la présence de batteries au lithium non déclarées ou déclarées de façon erronée reste un risque important, compte tenu de la production et de l'utilisation accrues de telles piles, de la croissance du commerce électronique, ainsi que des violations délibérées ou non des règles de transport en vigueur.

La présente note rend compte des efforts du Royaume-Uni pour réduire les risques du transport aérien de batteries au lithium non/mal déclarées, et invite instamment l'OACI et les États membres à continuer d'accorder la priorité aux mesures de réduction de ces risques.

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

- a) à demander à l'OACI de continuer à prioriser le programme de travail visant à réduire les risques liés aux expéditions de batteries au lithium par voie aérienne et d'adopter une approche transversale avec la participation des parties prenantes intéressées, notamment les experts en sûreté de l'aviation, le secteur de la fabrication de batteries au lithium, la chaîne logistique du transport aérien et autres organismes mondiaux compétents, afin d'assurer le regroupement des efforts et l'alignement des mesures à prendre ;
- b) à demander à l'OACI d'envisager tous les moyens de réduction possible, en plus de l'établissement de normes, incluant des mesures proactives pour renforcer la sensibilisation aux exigences pertinentes;
- c) à inviter instamment les États à s'acquitter de leurs obligations au titre de l'Annexe 18 — Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses; et
- d) à inviter les États à appuyer l'OACI en partageant des données et des informations sur les expéditions non ou mal déclarées de marchandises dangereuses à risques élevés, telles que les batteries au lithium, et à coopérer aux mesures répressives contre les expéditions illégales.

*Objectifs*

La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques – *Sécurité* et

<i>stratégiques :</i>	<i>Capacité et Efficacité de la navigation aérienne.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Néant
<i>Références :</i>	Annexe 6 – Exploitation technique des aéronefs Annexe 18 - Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses Annexe 19 – Gestion de la sécurité

## 1. INTRODUCTION

1.1 Le Royaume-Uni est résolu à s'acquitter de ses obligations d'État membre de l'OACI concernant la gestion des normes de sécurité aérienne. Dans le cadre de son Programme de sécurité d'État (SSP), appuyé par le Plan de sécurité de l'Autorité de l'aviation civile (CAA) du Royaume-Uni, le gouvernement a adopté le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), tout en se conformant entièrement au Plan européen pour la sécurité de l'aviation (EPAS).

1.2 Le système de gestion de la réglementation de la CAA du Royaume-Uni a identifié comme un des risques les plus élevés le danger présenté par les marchandises dangereuses à risques élevés non déclarées ou mal déclarées, telles que les batteries au lithium chargées à bord d'aéronefs transportant des passagers et des équipages du Royaume-Uni. Pour y remédier, comme il est indiqué dans la Section 3 ci-après, les équipes du Royaume-Uni chargées de la sécurité et de la sûreté sont unies dans leur détermination à renforcer les mesures nationales et internationales pour réduire un tel risque.

1.3 Le personnel de la Direction de la navigation aérienne (ANB) et celui de la Direction du Transport aérien (ATB) du Secrétariat de l'OACI travaillent sur cette question par l'entremise du Groupe d'experts sur les marchandises dangereuses, du Groupe d'experts des opérations aériennes et des groupes de travail connexes. Leurs travaux portent notamment sur les dispositions émergentes de l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs* exigeant de l'exploitant qu'il fasse une évaluation des risques de sécurité du transport de tous les articles se trouvant dans la soute à fret de l'avion; une collaboration est également en place avec la Society of Automotive Engineers (SAE G-27) afin de mettre au point une méthode d'essai pour démontrer que les dangers résultant d'une défaillance d'une pile au lithium peuvent être contenus de façon sécuritaire à l'intérieur de son emballage. Le Royaume-Uni est déterminé à soutenir l'OACI dans ses efforts.

## 2. ANALYSE

2.1 Les batteries au lithium peuvent prendre feu ou exploser si elles sont mal fabriquées, non soumises aux tests obligatoires de sécurité, endommagées ou malmenées. Il est interdit d'expédier par la poste des batteries au lithium par elles-mêmes, c'est-à-dire sans emballage ou sans matériel d'emballage, et leur transport est limité à bord d'un aéronef de fret. Des normes internationales régissent les tests, la déclaration, l'emballage, l'étiquetage et la manutention des expéditions de batteries au lithium.

2.2 La demande de batteries au lithium a augmenté de façon exponentielle et il faut donc s'attendre inévitablement à voir la fabrication et la mise en marché de batteries moins chères, mal faites et

non testées. L'expansion du commerce électronique et l'attente de livraison rapide des clients expliquent le nombre croissant d'envoi de batteries au lithium par voie aérienne à travers le monde.

2.3 La chaîne logistique du transport aérien comprend de nombreuses entités, dont les fabricants, les expéditeurs, les fournisseurs et vendeurs du commerce électronique, les agents d'expédition, les opérateurs de la poste, les fournisseurs de services d'escale et les compagnies aériennes.

2.4 La CAA du Royaume-Uni a reçu un nombre croissant de rapports concernant des expéditions en vrac de batteries au lithium non déclarées ou déclarées de façon erronée comme étant des équipements contenant des batteries. Elle a également reçu des rapports de neuf incendies de batteries au lithium dans les soutes d'aéronef ou dans la poste aérienne depuis 2012 ; heureusement, tous les feux ont éclaté au sol, avant ou après le transport. Les systèmes d'extinction d'incendies aux halons à bord des aéronefs ne sont pas capables d'éteindre un incendie de quantités importantes de batteries au lithium métal ni d'arrêter l'emballement thermique se propageant d'une cellule à l'autre de batteries au lithium ionique en raison de l'intensité de la chaleur produite<sup>1</sup>.

2.5 Compte tenu de la nature trans-modale du problème, interpellant de multiples parties prenantes, l'industrie aéronautique ne peut résoudre le problème à elle seule et elle a besoin de la collaboration des fabricants de batteries, des laboratoires d'essai et des industries logistiques, des services de réglementation et des organismes d'établissement de normes<sup>2</sup>.

2.6 Le risque ne peut être réduit que par des mesures internationales et une collaboration à l'échelle mondiale.

2.7 À l'instar de toutes les autres normes et pratiques recommandées (SARP), les mesures actuelles dépendent de la sensibilisation des acteurs intéressés et de leur conformité aux exigences. Or les faits indiquent que la conscientisation des exigences de la chaîne logistique n'est pas homogène et que le contournement délibéré des règles demeurent un problème.

### **3. APERÇU DE LA STRATÉGIE DU ROYAUME-UNI POUR RÉDUIRE LES RISQUES DU TRANSPORT AÉRIEN DE MARCHANDISES DANGEREUSES À RISQUES ÉLEVÉS NON/MAL DÉCLARÉES**

3.1 *Renforcement des mesures répressives.* Dans le cadre de son programme de supervision axé sur les risques, le Royaume-Uni continue de travailler avec les exploitants pour identifier et réduire les risques, notamment en encourageant les exploitants à revoir périodiquement leurs évaluations des risques. En outre, les inspections des marchandises à l'arrivée menées par les forces frontalières du Royaume-Uni ont identifié des expéditions de plusieurs tonnes de marchandises dangereuses non/mal déclarées arrivant par voie aérienne au Royaume-Uni. Les renseignements tirés de ces inspections sont partagés avec les États intéressés aux fins de suivi et de mesures répressives. La CAA et les Forces frontalières du Royaume-Uni coopèrent afin de formaliser des arrangements pour le partage de renseignements sur ces découvertes et la formation croisée d'agents de douane et leur sensibilisation aux marchandises dangereuses. Il est espéré que cette activité contribuera à l'identification et, à terme, à la dissuasion de contrevenants, malgré son caractère réactif.

---

<sup>1</sup>[Réunion internationale multidisciplinaire de coordination de l'OACI sur le transport des batteries au lithium, 4-6 février 2014](#)

<sup>2</sup> Les exemples d'organismes pourraient inclure : UL, TUV SUD, RECHARGE, PRBA.

3.2 *Atelier sur les batteries au lithium.* La CAA du Royaume-Uni a organisé un atelier de deux jours sur les batteries au lithium les 13 et 14 juin 2019, aux fins de sensibilisation et de coopération avec d'autres parties prenantes, ainsi que de l'adoption d'une approche proactive à la réduction des risques; l'atelier a accueilli plus de 70 participants des secteurs de la fabrication et des essais, de la logistique, des compagnies aériennes, de l'Association du transport aérien international (IATA), des services de réglementation aéronautique et d'organismes gouvernementaux incluant l'OACI. Les participants ont examiné et évalué des solutions pratiques pour réduire le nombre d'expéditions par voie aérienne de batteries au lithium non conformes.

3.3 L'atelier a été un succès et a formulé des recommandations sur les aspects ci-après :

- a) Sensibilisation des concepteurs, des fabricants et des distributeurs aux dispositions de l'ONU sur les essais et les expéditions ;
- b) Utilisation des données pour identifier les envois suspects de batteries au lithium non déclarées avant le vol ;
- c) Prévention de l'introduction de batteries mal fabriquées ou non testées dans la chaîne logistique, ou leur interception à la première occasion ;
- d) Collaboration plus efficace des parties prenantes dans les enquêtes et les mesures répressives.

3.4 Les recommandations détaillées seront partagées librement, notamment avec l'OACI, et documenteront la stratégie du Royaume-Uni sur la réduction des risques.

3.5 Il a été noté, durant l'atelier, qu'une nouvelle technologie a été mise au point pour faciliter la détection automatique de marchandises dangereuses non déclarées présentées au transport – qu'elles se trouvent dans la soute ou dans les bagages des passagers – durant l'inspection/filtrage de sûreté; cette technologie présente le potentiel d'une réduction importante des risques de sécurité.

3.6 Il est probable que la protection supplémentaire contre des expéditions non déclarées ou mal déclarées ne puisse être assurée uniquement par l'ajout de nouvelles règles ou exigences. Il convient donc d'envisager de renforcer la sensibilisation aux règles en vigueur et à leur application, grâce à une collaboration des diverses parties prenantes.

## 4. CONCLUSION

4.1 Malgré les diverses mesures introduites par l'OACI, que le Royaume-Uni appuie sans réserve, les incendies d'aéronef dû au transport aérien de batteries au lithium non/mal déclarées continuent de poser un risque significatif.