

# EMBARGO SUR LES PED...

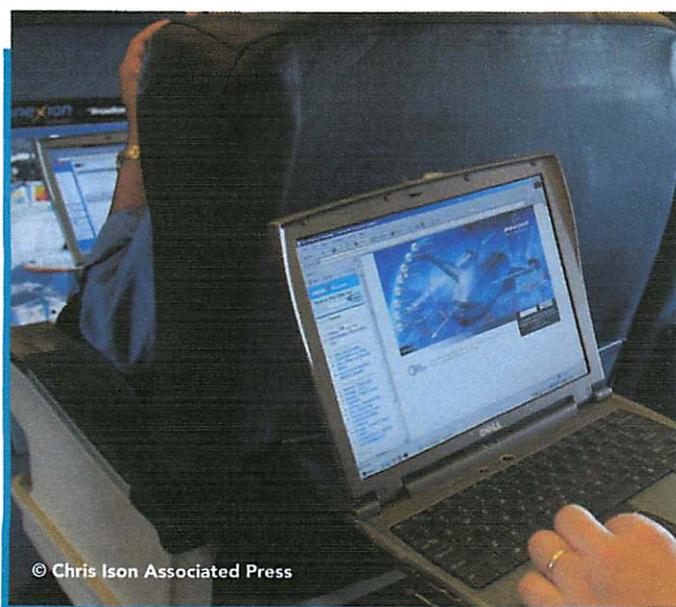
## Quels enjeux ?

Le 21 mars dernier, à la surprise générale, le Department of Homeland Security américain émettait une directive sûreté demandant aux passagers des vols directs entre certains aéroports du Proche / Moyen-Orient ou d'Afrique du Nord et les États-Unis d'enregistrer en bagage de soute tout appareil électronique (PED / Personal Electronic Devices) plus gros qu'un téléphone portable. Peu après, le Department of Transport britannique émettait une instruction similaire, ciblant cette fois les liaisons directes entre six pays (Jordanie, Égypte, Turquie, Arabie Saoudite, Liban et Tunisie) et le Royaume-Uni, sans considération pour les aéroports, mais précisant la taille maximale acceptable pour un transport en cabine (16 cm de long, 9,3 cm de large et 1,5 cm d'épaisseur). Le vice-chairman de la Commission « Matières dangereuses » (Dangerous Goods) de l'IFALPA, également membre de la Cometic, fait le point sur la réglementation en vigueur.

### UNE DÉCISION SOUDAINE

> Invoquant une mesure de précaution face à une menace présumée imminente, cet « embargo sur les PED cabine » a trouvé, dans un premier temps, une certaine forme de légitimité auprès de l'opinion publique bien qu'aucun élément factuel ne soit venu étayer le lien entre la présence d'un PED en cabine et un acte malveillant susceptible de le détourner de sa fonction première.

Après plusieurs jours d'incertitudes et de débats à l'OACI, aucun autre État n'a, pour l'heure, rejoint les États-Unis et la Grande-Bretagne dans cette démarche et ce, bien que plusieurs attentats majeurs aient eu lieu fin mars et début avril en Europe.



© Chris Ison Associated Press

### CONCURRENCE DÉLOYALE ?

Peu après la mise en place de cet embargo et devant l'absence d'argumentation rationnelle de la part des deux gouvernements l'ayant mis en place, plusieurs compagnies du Golfe ont accusé cette mesure d'être un moyen détourné de contrer l'offensive commerciale des ME4 vers les USA. En effet, les aéroports visés par ledit embargo (AMM, CAI, IST, JED, RUH, KWI, CMN, DOH, DXB, AUH) sont peu voire pas du tout desservis par les compagnies américaines; à l'inverse, quatre d'entre eux constituent un hub ou un centre névralgique pour les compagnies du Golfe.

À l'heure où ces dernières - qui vantent les très hauts standards de sûreté de leurs aéroports - visent une clientèle d'affaires à laquelle il serait difficile de faire accepter un vol LC de douze à seize heures sans PED pour travailler ou profiter de la connexion Internet disponible sur leurs avions flambant neufs, elles considèrent cet embargo comme une distorsion de concurrence déguisée... Voilà qui laisse songeur lorsque l'on connaît l'histoire des luttes commerciales entre ces ME4 et les compagnies américaines pour la desserte des États-Unis et les lourdes suspicions de subventionnement de leurs transporteurs qui pèsent sur les pays du Golfe!

Autre fait curieux: les aéroports ou pays affectés par l'embargo sont différents selon que l'on considère la directive britannique ou l'américaine. Ainsi, la Grande-Bretagne a exclu de son embargo les Émirats, mais inclus dans sa liste le Liban et la Tunisie, deux pays qui, de leur côté, n'offrent aucune liaison avec les États-Unis.

### ET LA SÉCURITÉ DES VOLS DANS TOUT ÇA ?

Placer son ordinateur, sa tablette ou tout autre appareil électronique en bagage en soute a toujours été permis par la réglementation OACI. Elle impose juste une limite de puissance

pour la batterie (la même que l'appareil soit en cabine ou en soute). **La seule restriction concerne les batteries de rechange (non-intégrées à un équipement) qui DOIVENT être transportées en cabine, mais qui ne sont cependant pas concernées par cet embargo.**

En revanche, toute la réglementation OACI a été construite et rédigée en partant du postulat que les passagers transportent sur eux, en cabine, la plupart de leurs appareils, dans la mesure où ceux-ci leur seront utiles pendant le voyage, ou par crainte de perte / dommage / vol lors du traitement piste ou dans la galerie bagages.

Dans l'optique de combattre tout début d'incendie - qui sera plus facile à détecter et à circonscrire en cabine qu'en soute -, **l'OACI, l'IATA et l'IFALPA recommandent d'ailleurs de transporter tous les PED en cabine, y compris ceux placés dans des bagages cabine qui sont amenés à être chargés en soute en fin d'embarquement.**

## QUELLE CONDUITE TENIR POUR LES TRANSPORTEURS ?

À l'évidence les considérations de sûreté, réelles ou supposées, ont été mises en avant dans cette affaire.

**Aucune analyse du risque n'a cependant été réalisée par les gouvernements initiateurs de l'embargo; elles auraient pourtant permis d'évaluer une potentielle dégradation du niveau de sécurité.** Un niveau de sécurité qui reste de toute façon précaire dès lors que l'on évoque les batteries au lithium et sachant que les extincteurs au halon qui équipent les soutes de nos avions ne parviennent pas à endiguer leur emballement thermique.

> **Face au risque accru d'un incendie incontrôlable dans la soute d'un avion passager** - incendie d'autant plus difficile à détecter rapidement que, selon leur certification actuelle, les capteurs piézo-électriques qui équipent les compartiments cargos ne se déclenchent a priori que lorsque l'emballement thermique est hors de contrôle dans le bagage incriminé -, **l'OACI et l'IATA en coopération avec l'IFALPA ont demandé aux opérateurs des mesures additionnelles:**

- **La diffusion de l'information** sur les mesures applicables aux passagers par les moyens les plus appropriés, en tenant compte des problématiques de correspondance, de code-share et de filtres de sûreté.
- **L'analyse du risque** à conduire en fonction des opérations effectuées par les compagnies affectées, afin de s'assurer d'un niveau de sécurité suffisant selon les termes de l'Annexe 19 de l'OACI. Il s'agira également de considérer le danger potentiel créé par la proximité de ces nombreuses batteries entre elles ainsi qu'avec d'autres marchandises dangereuses contenues dans les soutes cargo.
- **L'assurance que les PED placés en soute, y compris ceux « interceptés »** au dernier moment en porte d'embarquement, **soient éteints** (et non pas en veille ou en mode avion), protégés des mouvements violents par des matériaux appropriés

(emballage d'origine, papier-bulle, vêtements), et contenus dans des bagages rigides et résistants aux chocs.

- **L'assistance aux passagers** dans l'application de ces mesures (à l'enregistrement, au filtre, lors de l'emballage des PED, en cas de refus du PED à l'embarquement, etc.).

>> **Autant dire que**, si l'on considère l'ensemble des mesures préconisées au niveau international, **le chemin est encore long pour parvenir à un niveau de sécurité optimisé** pour toutes les compagnies et que, dans ce contexte, **l'embargo** imposé par les États-Unis et la Grande-Bretagne sur certaines destinations ciblées apparaît quelque peu en décalage... ■

### DERNIÈRE MINUTE

À l'heure où nous écrivons ces lignes et au lendemain des attentats de Paris, Londres et Stockholm, il se murmure à l'OACI que **les États-Unis réfléchiraient à l'extension de leur embargo à certains aéroports européens.** Il conviendra de rester attentifs aux suites données à cette affaire.

## POUR EN SAVOIR PLUS...

- **Nous vous renvoyons vers le Safety Bulletin IFALPA du 27 mars 2017**

Large PEDs as Checked Baggage,  
téléchargeable sur le lien  
<https://goo.gl/9BD8Ef>  
ou en scannant le QR Code:



- **À ne pas manquer également, le Spécial Cometec N°13** qui revient largement sur les feux de batterie au lithium au travers de deux cas concrets.

À retrouver sur **le site du SNPL**,  
rubrique « National » →  
« Publications » →  
« Spécial Cometec ».



- **Plus généralement, suivez l'actualité du comité DG sur le site IFALPA.org**, rubrique « Publications » → « Position Papers » → « DG ».