

Nul n'est besoin d'être Einstein pour comprendre l'énorme complexité du défi auquel l'industrie est confrontée. Tentez seulement de concevoir l'immense diversité des moyens utilisés par des terroristes, des criminels ou des instables mentaux, agissant seuls ou en équipe.

Ils peuvent s'infiltrer parmi le personnel de bord, les passagers, passer les bagages à main, le cargo, la poste, le service de traiteur, le provisionnement en essence, le service de transport en pistes et au piste, se servir du personnel de service au sol.

Ce qui ajoute à la complexité du problème, c'est sa dimension internationale. Un avion quittant un aéroport où les mesures de sécurité sont faibles peut constituer un danger, quel que soit l'endroit qu'il survole ou l'endroit où il atterrit.

À la lumière de ces facteurs, il devient lumineusement évident que les mécanismes de sécurité et de protection mis en place sont menacés par la moindre faiblesse dans l'énorme chaîne du réseau international.

En d'autres mots, pour que de tels mécanismes soient réellement efficaces, il est impératif que toutes les compagnies aériennes et les aéroports internationaux atteignent un niveau équivalent et uniforme d'efficacité. A travers l'Annexe à la Convention de Chicago, l'OACI a intensivement travaillé à atteindre ce but au cours des trente dernières années. Et les résultats sont impressionnants.

### ÉTAPES IMPORTANTES

À titre d'exemple, l'Annexe 17 adoptée en 1974 édicte des mesures destinées à préserver l'aviation civile

## LE MOYEN DE TRANSPORT LE PLUS SÉCURITAIRE

**Depuis l'avènement de l'OACI la sécurité dans les transports aériens s'est formidablement améliorée,**

**En 1947, 590 passagers furent tués dans 24 accidents fatals (ces données exclues l'URSS). Ce qui se traduit par 3.12 fatalités par 100 millions de passagers/kilomètres. La sécurité n'a cessé de s'améliorer depuis et en 1992 ont peut rapporter avec fierté que ce taux de fatalité a été réduit à 0.06.**

**Et en dépit des écrasements et des activités terroristes qui font la une des journaux internationalement, les vols aériens demeurent la forme la plus sécuritaire de transports à travers le monde à l'heure actuelle. Pour donner une juste idée des choses, il faudrait qu'un voyageur prenne l'avion une fois par jour, durant 40 ans, pour avoir une chance à 50/50 de mourir dans un écrasement.**

internationale contre des "actes d'interférence illégale". Ce qui semblait une bataille perdue d'avance il y a 25 ans à peine, enregistre de plus en plus de victoires.

Il y a plusieurs raisons à cela. La réduction des tensions politiques dans des régions du globe traditionnellement volatiles n'est pas des moindres. Les mesures de sécurité conçues et mises en application par les autorités de l'aviation civile ont également grandement contribué à cet état de chose. L'utilisation des rayons X, des détecteurs de métaux et d'explosifs, les sondes-radars pour les bagages et autres équipements high-tech rendent la tâche de plus en plus difficile aux terroristes.

L'OACI et d'autres autorités de l'aviation civile sont allées de l'avant avec des campagnes de sensibilisation afin d'amener les pays à signer des traités internationaux qualifiant de crime international les interférences illégales à bord des aéronefs et les engageant à collaborer même avec des pays rivaux pour punir de telles interférences.

Avant cette Annexe, les compagnies aériennes étaient confrontées au dilemme de prendre le risque d'interrompre un vol à chaque appel à la bombe. Les lois nationales maintenant établies et prescrivant des punitions sévères même pour de stupides blagues du genre: "j'ai une bombe dans ma valise monsieur l'agent", ont grandement réduit de tels incidents.

L'effort mis par l'OACI à rendre de plus en plus difficile l'obtention d'explosifs de plastique est un autre exemple de sa détermination à combattre efficacement le problème. Les actes de terrorisme les plus célèbres contre des avions impliquaient de tels explosifs.

## EXPLOSIFS DE PLASTIQUE

Ce n'est plus un secret. Dans le passé, les explosifs de plastique étaient difficilement détectables par les anciens équipements de sécurité des aéroports. Après le désastre du Lockerbie, la communauté de l'aviation civile internationale a pris des mesures draconniennes pour éviter qu'un tel incident se reproduise.

En 1989, l'OACI a réuni un groupe d'experts pour étudier le problème. Ceux-ci ont établi une Convention obligeant tous les États à interrompre la fabrication d'explosifs de plastique non identifiés et à introduire l'utilisation d'un marqueur chimique pour tous nouveaux