Zeitschrift: Défis / proJURA
Herausgeber: proJURA
Band: 9 (2011)
Heft: 24: La sécurité

Artikel: La sécurité du fret aérien
Autor: Saner, Rémy
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-823972

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

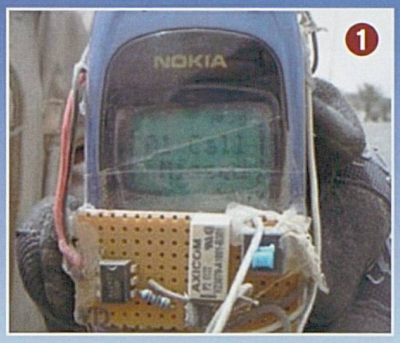
Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 11.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

La sécurité du fret aérien



1

2

Petite rétrospective:

Le transport aérien de marchandises croît plus rapidement que les échanges mondiaux. Depuis cinquante ans, sa part de marché augmente régulièrement. Les progrès de la technologie aéronautique, l'action commerciale des transporteurs et l'évolution des méthodes de gestion des flux physiques sont les principaux moteurs de croissance d'un mode de transport qui représente environ 1 % en poids mais 25 % en valeur du commerce mondial international.

Le fret aérien est également une activité minoritaire au sein des compagnies aériennes; le transport des passagers produit environ 85 % des recettes, mais la dispersion autour de cette moyenne est considérable.

Le transport aérien est régit à l'international par des conventions, les protocoles de modification des dites conventions, et les accords inter-transporteurs de l' IATA. C'est principalement la convention de Varsovie signée déjà le 12 octobre 1929 ainsi que celles de Chicago, les conventions de Guadalajara et du Guatemala qui sont les plus connues.

De manière générale, le fret aérien voyage le plus souvent en soute, dans les mêmes avions que ceux des passager et ce, sans soucis, ni problème relatif à la sécurité. Vu les volumes et surtout les dimensions des envois transportés par air, les compagnies aériennes affrètent aujourd'hui de plus en plus d'avions cargos, uniquement destinés aux marchandises. Singapore Airlines, par exemple, a passé commande de plusieurs A380 destinés au fret.

Suite aux différents attentats et surtout celui des tours jumelles de New York, les conditions de sécurité du transport aérien ont été adaptées et surtout une chaîne de sécurité a été instaurée.

Les dénominations sont catalogués en quatre définitions générales:

SÉCURITÉ
Sont l'ensemble des mesures préventives et curatives mises en œuvre pour répondre à des situations d'exposition à des risques accidentels et involontaires.

Ces risques peuvent être du fait de la nature, des choses, ou de l'homme.

SÛRETÉ
Définit l'ensemble de mesures préventives et curatives prises pour répondre à des situations d'exposition à des risques volontaires du fait de l'homme.

RISQUE
Selon Le petit Larousse: «danger, inconvénient plus ou moins probable auquel on est exposé».
Les risques peuvent être du fait de la nature (foudre), des choses (combustibles), de l'homme: involontaires (inattention) ou volontaires (terrorisme, agression).

MENACE
Lorsque le risque provient d'un acte volontaire de l'homme, il correspond à une menace (par exemple attentat à l'explosif dans un avion) et nous ne parlons plus de danger.
Une organisation terroriste cherchera à faire exploser un avion passager sachant qu'il constitue le traumatisme le plus important au niveau humain ainsi qu'une publicité beaucoup plus large que celle de faire exploser un avion cargo. 1

Par
Rémy
Saner
BlueSped Logistics, Boncourt

Quelques statistiques relatives aux actions contre l'aviation depuis 60 ans:

- Plus de 1'300 détournements d'avions
- Plus de 100 avions cibles d'attentats à la bombe
- Plus de 300 attentats dans les aéroports
- Les objectifs potentiels et les moyens des attentats à la bombe sont:
  - Le courrier postal
  - Les bagages
  - Le FRET AÉRIEN des marchandises

Les personnes suivantes peuvent représenter une menace potentielle importante dans les avions.

- Les terroristes
- Les criminels de droit commun
- Les personnes psychologiquement et/ou mentalement instables, naïves et/ou influençables
- Les personnes guidées par des motifs personnels (vengeance, fugitifs...) ❷

Chacun ayant déjà pris l'avion connaît la manière dont les risques liés aux personnes sont traités.

Il est clair que chaque fois que l'on parle de sécurité supplémentaire, c'est avant tout la mobilité en général qui est altérée. Les heures passées à filtrer les bagages et les passagers sont autant d'heures d'attente.

Pour le trafic des marchandises, l'OFAC (Office Fédéral de l'Aviation Civile) a instauré un programme appelé «expéditeur» connu, consistant à responsabiliser les différents acteurs de la chaîne logistique aérienne. Jusqu'à peu de temps, une entreprise pouvait acquérir le statut d'expéditeur connu uniquement en apposant sa signature au bas d'un document officiel. En fait, il s'agissait plus d'une simple déclaration d'intention relative à la sécurisation des accès aux zones de magasinage dans les entreprises, les locaux de stockages des transitaires et des camionneurs que de réelles dispositions physiques préventives. ❸

Suite aux menaces toujours plus importantes et sous-jacentes, il a été décidé de durcir les mesures de sécurité en imposant un cours spécifique à chaque acteur, cours qui est suivi d'un diplôme nominatif.

Munie de son diplôme, la personne ayant suivi le cours doit être à même de bâtir une procédure spécifique à son entreprise et au maillon de la chaîne qui le concerne. Cette procédure est ensuite examinée et approuvée, le cas échéant, par l'OFAC.

Chaque acteur de la chaîne logistique porte une dénomination spécifique à la place qu'il occupe:

- Chargeur (Expéditeur)
  - Producteur, commerçant
- Agent / transitaire / agent habilité
  - Organisation route, documents
  - Transport, entreposage
- Compagnie aérienne
  - Agent d'escale

En pratique:

Chaque entrepôt où transite le fret aérien doit être muni d'une enceinte grillagée, fermée à clé. ❹

L'accès est limité à un nombre de personnes défini en fonction des besoins du chargeur, du transitaire ou de la compagnie aérienne.

Les personnes ayant accès doivent être répertoriées dans un fichier, bénéficier d'une formation adéquate, avoir un casier judiciaire vierge et attesté par leur direction.

Les entreprises de transport chargeant les marchandises déposent les passeports et/ou permis de conduire des chauffeurs. Les camions doivent être, si possible, tôlés et plombés au départ. Lors de la remise de la marchandise à l'aéroport, on doit retrouver les mêmes éléments (nom du chauffeur, no du camion et no du plomb).

La procédure clairement certifiée doit être approuvée par l'OFAC qui valide et délivre la certification. ❺

❸

❹

❺