

La sécurité du fret aérien

Autor(en): **Saner, Rémy**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Défis / proJURA**

Band (Jahr): **9 (2011)**

Heft 24: **La sécurité**

PDF erstellt am: **06.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-823972>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

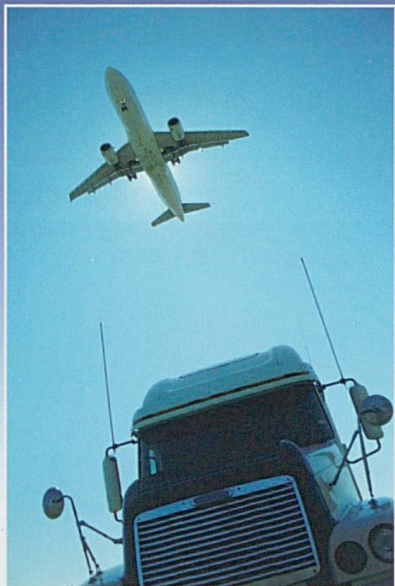
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

La sécurité du fret aérien

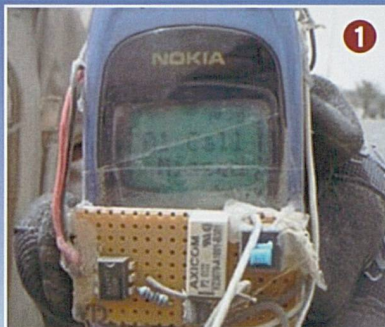


Petite rétrospective:

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 régi à l'international par des conventions, les protocoles de modification des dites conventions, et les accords inter-transporteurs de l' IATA. C'est prin-



cipalement 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. ❶



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, fuyitifs...) ②

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. ③

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. ④

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, tôle 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. ⑤

