



DIVISION DE FACILITATION (FAL) — DOUZIÈME SESSION

Le Caire (Égypte), 22 mars – 2 avril 2004

Point 3 : Mise en œuvre de mesures modernes de facilitation et de sûreté dans le transport aérien de fret

3.2 : Sûreté

GESTION DU RISQUE : UN INSTRUMENT PERMETTANT LA FACILITATION DU COMMERCE LORS DE MOUVEMENTS TRANSFRONTALIERS DU FRET

[Note présentée par la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)²]

SOMMAIRE

Cette Note de travail présente à la Division des propositions sur la gestion du risque, considérée comme un instrument permettant la facilitation du commerce lors de mouvements transfrontaliers du fret.

La suite proposée à la Division figure au paragraphe 2.

1. INTRODUCTION

1.1 Depuis les événements tragiques du 11 septembre la volonté existe de renforcer les mesures de contrôle liées à la sûreté lors des mouvements transfrontaliers du fret. Les activités des deux dernières années dans plusieurs pays et dans les organisations internationales ont démontré les efforts déployés pour trouver le juste équilibre entre des contrôles intensifiés d'un côté et faciliter le commerce légitime de l'autre. Les instruments de facilitation du commerce ont permis pendant de nombreuses années les mouvements transfrontaliers pour expédier le fret tout en perturbant le moins possible la chaîne logistique. La facilitation et les contrôles de sûreté aux frontières devraient être des éléments complémentaires visant à atteindre le but recherché qui est d'assurer une chaîne logistique sûre sans pour autant paralyser complètement le transport international.

1.2 Les impératifs changeants de la sûreté obligent les agences gouvernementales comme les douanes, à demander davantage de données et à un stade plus précoce dans la chaîne d'approvisionnement. Au début cela fera peser une charge supplémentaire sur le commerce. Dans ce

¹ La version française est fournie par la Conférence européenne de l'aviation civile.

² Albanie, **Allemagne**, Arménie, **Autriche**, Azerbaïdjan, **Belgique**, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Croatie, **Danemark**, **Espagne**, Estonie, **Finlande**, **France**, **Grèce**, Hongrie, **Irlande**, Islande, **Italie**, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Lettonie, Lituanie, **Luxembourg**, Malte, Moldova, Monaco, Norvège, **Pays-Bas**, Pologne, **Portugal**, Serbie et Monténégro, République slovaque, République tchèque, Roumanie, **Royaume-Uni**, Slovénie, **Suède**, Suisse, Turquie, Ukraine (les 15 États membres de l'Union européenne (UE) apparaissent en caractères gras).

siècle de l'automatisation, il est possible de disposer de plus d'information que dans le passé lorsque toute information était transmise sur papier. Ainsi, pour les personnes et les sociétés impliquées dans le trafic et le commerce international, ce n'est pas un véritable obstacle de fournir aux agences gouvernementales à l'avenir des informations plus détaillées. D'un autre côté les agences gouvernementales ne sont pas à même de vérifier chaque expédition qui entre et sort du territoire douanier. Afin de minimiser les occurrences de risques, la gestion du risque est une technique importante qui aide les agences gouvernementales à fixer plus précisément les priorités et à allouer plus efficacement les ressources nécessaires au maintien d'un équilibre correct entre les contrôles et la facilitation légitime du commerce dans le mouvement transfrontalier du fret.

1.3 La gestion du risque est déjà incluse dans la Norme 1.3 de l'Annexe 9 en tant qu'instrument de contrôle aux frontières. Depuis de nombreuses années et suite aux volumes accrus de trafic et à la baisse des ressources, les agences gouvernementales dans de nombreux pays utilisent la gestion du risque. Dans les techniques de contrôle modernes, le processus de gestion du risque est un aspect important. Au fil des années, l'utilisation de la gestion du risque a apporté aux agences gouvernementales comme les douanes des expériences positives. Elle aide à déterminer où existent les domaines qui sont les plus exposés au risque, ce qui leur permet de concentrer leurs efforts sur les envois à haut risque. Elle étaye également les décisions de la direction quant à la répartition effective de ressources limitées.

1.4 Traditionnellement, le contrôle des douanes porte principalement sur les mouvements de fret à l'arrivée. Les nouvelles exigences en matière de sûreté obligent à renforcer les contrôles à l'exportation, en commençant au point prévu d'exportation. Les discussions au sein de l'Organisation mondiale des douanes conduiront à un système de sûreté de la chaîne d'approvisionnement couvrant l'information liée au mouvement du fret du consignateur au consignataire. Afin de garantir des contrôles ciblés pour couvrir les nouvelles exigences de sûreté aux frontières, la gestion du risque permettra aux agences gouvernementales aux frontières de répondre aux demandes politiques encore plus pressantes en faveur d'une protection de la société. Avant tout, la gestion du risque est un instrument permettant de trouver un équilibre responsable entre la demande de sûreté renforcée et la demande émanant du public et du commerce pour qu'il y ait le moins d'interruption possible de la chaîne logistique.

1.5 La gestion du risque est définie comme une méthodologie globale de contrôle aux frontières destinée à identifier, à analyser et gérer les risques associés à toute activité, fonction ou processus. Le risque est l'élément clé et il joue un rôle central dans le processus de gestion du risque. Afin d'être à même de traiter la quantité énorme d'information, il est nécessaire que les agences gouvernementales frontalières concentrent leurs efforts sur les risques élevés. Concernant le flux de l'information, il est également important de clarifier quelles données sont nécessaires et pourquoi des normes internationales devraient être définies pour une série maximum de données, le recueil et l'utilisation de celles-ci. Cela évitera une demande inefficace de données et facilitera le commerce.

1.6 La gestion du risque ne doit pas être considérée comme un processus statique mais comme un processus interactif dans lequel l'information liée au fret et son mouvement fait continuellement l'objet de mises à jour, d'analyses, d'actions et d'examen. Le processus de gestion du risque est composé par conséquent des éléments suivants :

- a) détermination du contexte stratégique et organisationnel dans lequel la gestion du risque sera appliquée par les douanes, entre autres ;
- b) identification, analyse et hiérarchisation des risques ;
- c) évaluation des risques en prenant les mesures appropriées et proportionnées pour couvrir les risques élevés identifiés ;
- d) suivi et examen du processus sur une base régulière.

1.7 Dans le deuxième élément du processus de gestion du risque, décrit brièvement comme l'analyse du risque, l'utilisation systématique de l'information disponible pour déterminer la fréquence de l'occurrence de risques définis et la magnitude des conséquences probables est importante. L'analyse du risque identifiera les risques qui détermineront des profils de risques qui seront la base de prochaines étapes du processus où la mesure appropriée sera prise pour couvrir le risque. Des exemples de domaines de risque se trouvent dans l'information du passager qui transporte les marchandises ou dans la nature du fret, le pays d'origine ou de départ, les interdictions et restrictions liées au fret et la route choisie pour le transport. Les domaines de risque peuvent être des destinations spécifiques, des pays d'origine spécifiques, des marchandises sensibles telles que des matériaux nucléaires, de la drogue, etc. D'autres facteurs liés à la protection de l'économie nationale, la santé, la sûreté et l'environnement doivent aussi être pris en compte lesquels, dans l'ensemble, augmentent ou réduisent le niveau des risques. Les profils de risque identifieront les domaines de risques connus, les incidents concrets et les indicateurs de risque (élevé) correspondants. Les profils de risque établissent également un plan d'action des vérifications, la réalisation des contrôles appropriés et l'attribution des ressources disponibles. Les applications électroniques et le soutien informatique sont indispensables pour que ce processus puisse fonctionner effectivement.

1.8 Depuis plusieurs années la gestion du risque a été établie comme un processus essentiel dans l'évolution de l'aviation civile. Le processus de gestion du risque est déjà utilisé par les agences gouvernementales dans de nombreux pays dans le monde pour le contrôle du fret aérien et son utilisation augmentera encore plus dans le proche avenir.

1.9 Compte tenu des impératifs de sûreté accrus, la gestion du risque joue un rôle vital à la fois pour la sûreté et la facilitation et peut être reconnue comme une technique importante permettant des contrôles modernes et efficaces pour les agences de contrôle frontalières. Il est nécessaire par conséquent d'avoir une approche cohérente à la gestion du risque. Afin de parvenir à un équilibre réfléchi à l'égard de la mise en œuvre des techniques de gestion du risque dans les domaines de la sûreté et de la facilitation, il est nécessaire d'inclure une référence à la sûreté dans l'Annexe 9. Une telle référence ne devrait pas concurrencer les exigences de sûreté qui figurent dans l'Annexe 17 à la Convention de Chicago. Là où il existe un intérêt commun, il y a lieu de faire l'effort de coordonner les activités dans le domaine de la sûreté.

2. SUITE PROPOSÉE

2.1 La Division FAL est invitée à :

- a) prendre les mesures appropriées afin de lier explicitement l'application de la gestion du risque dans l'Annexe 9 non seulement à la facilitation, mais aussi aux développements concernant les récentes mesures de sûreté lors des mouvements de fret transfrontaliers et chercher une coopération avec les instances de sûreté pertinentes au sein de l'OACI afin de créer une synergie là où elle est possible ;
- b) la Division FAL est également invitée à examiner l'élaboration de lignes directrices sur la gestion du risque, celles-ci devant être de préférence comprises dans un Manuel FAL complet couvrant la totalité de l'Annexe 9.

2.2 Les États contractants sont invités à tout mettre en œuvre pour encourager l'utilisation maximale de la gestion du risque par les agences gouvernementales dans l'intérêt du commerce et des États contractants.