



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

SÛRETÉ DU FRET AÉRIEN — PRINCIPE DE L'«AGENT HABILITÉ»

(Note présentée par le Secrétariat)

1. INTRODUCTION

1.1 Alors que l'application à l'échelle mondiale de mesures de sûreté de l'aviation relatives aux passagers et à leurs bagages gagne en efficacité, le fret aérien devient une option plus attrayante pour ceux qui tentent d'exécuter un acte d'intervention illicite. En riposte aux menaces contre le fret, des procédures de sûreté particulières ont été établies et représentent une approche pratique et efficace en termes de coût.

1.2 Le filtrage de fret aérien peut consister soit en procédures actives pour détecter des engins qui pourraient déjà avoir été placés dans le fret aérien, soit en mesures préventives de sûreté pour empêcher que des engins soient placés dans du fret aérien lors de son emballage initial et à tous les stades ultérieurs de sa manutention avant son chargement à bord d'un aéronef. Les procédures actives pourraient inclure l'utilisation d'appareils conventionnels de radioscopie, de systèmes de détection d'explosifs, d'équipements de détection de traces d'explosifs, de fouilles, de chambres de simulation et de chiens renifleurs d'explosifs. Les mesures préventives sont basées sur l'idée que si l'expédition est emballée initialement de façon sécurisée et reste ensuite bien sécurisée, la nécessité d'une inspection ou d'une fouille sera réduite.

1.3 La norme 4.5.2 de l'Annexe 17 stipule que «chaque État contractant adoptera des mesures pour que le fret, les envois par coursiers ou envois exprès, ainsi que la poste, destinés à être transportés sur des vols de passagers soient soumis à des contrôles de sûreté appropriés», tandis que la norme 4.5.3 prévoit que «chaque État contractant adoptera des mesures pour que les exploitants n'acceptent pas d'expédition de fret, d'envois par coursiers ou de colis exprès ou de poste en vue de leur transport sur des vols de passagers à moins qu'un agent habilité ne réponde de la sûreté de ces expéditions ou que celles-ci soient soumises à d'autres contrôles de sûreté pour répondre aux exigences de 4.5.2.»

2. AGENT HABILITÉ

2.1 L'Annexe 17 définit l'agent habilité comme un «agent, transitaire ou toute autre entité qui traite avec un exploitant et applique au fret, aux envois par coursiers, aux envois exprès et à la poste des contrôles de sûreté acceptés ou exigés par l'autorité compétente.»

2.2 Les agents habilités devraient être désignés, approuvés ou nommés par l'autorité compétente de sûreté et soumis à certaines obligations précises, définies ou acceptées par cette autorité. Le programme national de sûreté de l'aviation civile devrait comporter un programme détaillé de procédures d'exploitation particulières décrivant le rôle et les responsabilités des agents habilités.

2.3 Obligations des agents habilités

2.3.1 Les agents habilités doivent remplir les fonctions suivantes :

- a) déterminer et enregistrer l'identité de l'expéditeur, et établir les créances d'un agent de l'expéditeur responsable de la livraison des expéditions;
- b) s'assurer que l'expéditeur soumet une description complète du contenu de l'expédition;
- c) vérifier par des contrôles ou des filtrages par sondage que le contenu d'une expédition correspond bien à sa description sur le billet de transport et/ou le manifeste de marchandises et qu'il ne comporte aucun article interdit;
- d) assurer que les expéditions sont protégées contre toute manipulation non autorisée après leur réception et que leur accès est contrôlé;
- e) désigner une personne responsable de la mise en œuvre, de l'application et de la supervision des mesures de contrôle de sûreté requises;
- f) veiller à ce que la réception, le traitement et la manipulation du fret soient exécutés par du personnel recruté et formé de façon appropriée;
- g) s'assurer que les expéditions ci-après ne seront pas transportées par voie aérienne sans avoir fait l'objet de contrôles de sûreté :
 - bagages non accompagnés destinés à être transportés comme fret;
 - expéditions provenant d'agents non habilités;
 - expéditions provenant d'expéditeurs inconnus;
 - expéditions livrées par une personne autre que l'expéditeur connu ou son agent agréé;
 - expéditions pour lesquelles l'expéditeur connu n'a pas certifié qu'elles ne contiennent pas d'articles interdits;

- h) veiller à ce que, aux fins des mesures de contrôle de sûreté, chaque expédition remise à un transporteur aérien ou à un autre agent habilité pour être transportée par un transporteur aérien soit accompagnée de documents, joints à la lettre de transport ou présentés séparément, indiquant les renseignements suivants : nom, adresse et détails concernant l'agent habilité, nom et adresse de l'expéditeur, et déclaration de l'état de sûreté de l'expédition.

2.4 Inspections des agents habilités

2.4.1 Les agents habilités devraient faire l'objet d'inspections de sûreté, effectuées à intervalles réguliers par l'autorité compétente, afin de s'assurer qu'ils continuent de répondre aux critères de sûreté établis. L'autorité compétente veillera à l'exécution d'inspections de sûreté auprès des agents habilités et des transporteurs aériens agissant comme agents habilités, ainsi que de contrôles par sondage des marchandises, des envois par coursiers et des envois exprès présentés par des agents habilités, conformément aux procédures décrites dans le programme national de sûreté de l'aviation civile.

2.5 Contrôles par sondage

2.5.1 Par ailleurs, l'exploitant d'aéronefs ainsi que l'agent habilité devraient soumettre les expéditions de «fret connu» à des contrôles aléatoires, afin d'établir que le contenu correspond bien à ce qui est indiqué dans la documentation correspondante. La proportion de fret connu à soumettre à cette procédure variera avec le niveau perçu de menace. S'il y a divergence, l'expédition sera traitée comme «fret inconnu» et filtrée ou fouillée en conséquence.

2.6 Marchandises en transbordement

2.6.1 Le fret ou la poste qui arrivent par la voie aérienne à partir d'un point extérieur à l'État de transit, pour être retransportés par la voie aérienne, n'ont pas besoin d'être filtrés ou fouillés si, au point de transit, ils sont protégés contre toute intervention non autorisée. Toutefois, le fret transbordé qui arrive d'un point extérieur à l'État de transit par transport routier, ferroviaire ou maritime en vue d'être retransporté par la voie aérienne, et qui n'a pas été soumis à des contrôles de sûreté au point de départ ou en cours de route, devrait normalement être traité comme «fret inconnu» et filtré ou fouillé en conséquence.

3. CONCLUSION

3.1 La procédure de l'OACI pour le traitement du fret a pour objet d'assurer que tous les articles de fret transportés par voie aérienne à bord de vols de passagers sont soumis à des mesures de contrôle appropriées, telles que le filtrage, avant d'être chargés à bord d'un aéronef. L'exploitant d'aéronefs conserve la responsabilité ultime d'assurer que les mesures de sûreté appropriées ont bien été appliquées. Toutefois, sa tâche peut être facilitée et sa charge de travail réduite s'il délègue les fonctions de filtrage aux agents habilités, en particulier aux emplacements qui reçoivent un grand volume de fret. Par ailleurs, le recours aux agents habilités contribuera à renforcer le processus, en assurant que le fret aérien est bien protégé contre toute immixtion et suivi de façon appropriée pendant toutes les étapes du voyage.

3.2 Si le filtrage fait partie des mesures appropriées de contrôle de sûreté applicables au fret, indépendamment de l'application du principe de l'agent habilité, il conviendrait de mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 17 relatives au contrôle de la qualité, c'est-à-dire les normes 3.4.1, 3.4.2, 3.4.3 et 3.4.5.

4. SUITE À DONNER PAR LA DIVISION

4.1 La Division est invitée à prendre note de la similitude entre le concept de l'«agent habilité» et celui de «négociant autorisé» utilisés dans le contexte des contrôles douaniers (FAL/12-WP/8), et à recommander que ces deux concepts soient pris en compte dans l'élaboration ou l'amendement des normes et des pratiques recommandées figurant dans l'Annexe 9.

— FIN —