



Principes directeurs communs entre l'OMD et l'OACI pour les Renseignements préalables concernant le fret avant chargement (RPCF-AC)

(Version française fournie par l'OMD.
Versions arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'OACI.)

Première édition

Table des matières

1. OBJET.....	1
2. CONTEXTE.....	1
3. CONCEPT DE RENSEIGNEMENTS PRÉALABLES CONCERNANT LE FRET AVANT CHARGEMENT	3
4. PRINCIPES AUX FINS DE LA MISE EN ŒUVRE D’UN PROGRAMME DE RPCF-AC.....	4
4.1. Principes clés	4
4.2. Principes spécifiques.....	5
4.2.1. Partenariats.....	5
4.2.2. Automatisation.....	6
4.2.3. Protocoles pour la communication des messages	7
4.2.4. Cadre juridique.....	7
4.2.5. Flexibilité.....	8
4.2.6. Coût	8
5. ORIENTATIONS CONCERNANT L’UTILISATION DES RPCF-AC À DES FINS D’ÉVALUATION DES RISQUES.....	9
5.1. Procédure de traitement des RPCF-AC à des fins d’évaluation des risques	9
5.2. Résultats possibles de l’évaluation des risques réalisée sur la base des RPCF-AC.....	11
5.2.1. Fin de l’évaluation	11
5.2.2. Demande d’informations complémentaires (DIC)	11
5.2.3. Demande d’inspection (DI)	11
5.2.4. Ne pas charger (NPC).....	12
ANNEXE - Données sur la sûreté du fret aérien transmises avant chargement	13

1. OBJET

Le présent document contient des principes directeurs et orientations générales, ainsi qu'une description de la procédure d'évaluation des risques, à l'intention des États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et des Membres de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) qui envisagent de mettre en œuvre un programme de Renseignements préalables concernant le fret avant chargement (RPCF-AC), en tant que mécanisme de sécurité supplémentaire dans le domaine du transport aérien. Il constitue un bon point de départ pour de plus amples discussions entre la douane, les autorités de la sûreté de l'aviation (AVSEC) et le secteur privé, dont l'objectif sera d'affiner les éléments clés des RPCF-AC et de parvenir au meilleur niveau d'alignement possible entre les différents programmes actuels et futurs dans ce domaine.

2. CONTEXTE

Cela fait un certain temps que les autorités de réglementation se penchent sur l'opportunité d'adopter un tel système de RPCF-AC, qui viendrait utilement compléter celui des Renseignements préalables concernant le fret (RPCF) pour assurer la sûreté de l'aviation. Le fait de disposer de RPCF permet aux douaniers de cibler les envois de marchandises – et d'évaluer les risques les concernant ainsi que leur conformité à un certain nombre d'exigences réglementaires requises – à un stade plus précoce, soit avant l'arrivée des marchandises dans le pays de destination. La nécessité d'adopter un système de RPCF-AC s'est révélée d'autant plus indispensable en octobre 2010, lorsqu'a été déjoué un acte terroriste après la découverte et l'interception d'engins explosifs improvisés (EEI) ayant été dissimulés dans des cartouches d'imprimantes d'ordinateur à bord d'un aéronef. C'est à la suite de cet incident que les États-Unis ont mis en place leur projet pilote « Air Cargo Advance Screening (ACAS) », lequel a été suivi par celui de l'Union européenne : « PREloading Consignment Information for Secure Entry (PRECISE) » et celui du Canada : « Projet pilote de ciblage du fret aérien préalable au chargement (CFAPC) ».

Ces projets pilotes ont été mis en œuvre pour évaluer l'efficacité du recours aux RPCF-AC pour repérer un éventuel engin explosif ou incendiaire improvisé (EEI, EII) dissimulé dans un envoi (scénario de la « bombe en boîte ») et pour déterminer de quelle manière il est possible d'atténuer un tel risque. Ce recours aux RPCF-AC est envisagé comme un mécanisme de sécurité supplémentaire venant s'ajouter au dispositif actuellement en vigueur dans le domaine du fret aérien.

Ces projets pilotes réalisés avec la participation des secteurs des agents habilités et des transitaires – qui ont été de portées et tailles différentes et dont certains ont comporté des essais en situation réelle – ont ciblé les différents modèles économiques dans le domaine du fret aérien : le modèle classique et le modèle express, y compris les envois postaux. Des informations plus détaillées concernant ces projets pilotes figurent dans le rapport faisant état des résultats de la phase 1 des travaux du Groupe de travail mixte sur les

renseignements préalables concernant le fret (GTM-RPCF) créé par l'OACI et l'OMD.

Les résultats des projets pilotes et des travaux accomplis par le GTM-RPCF montrent que, dans la pratique, un système de RPCF-AC peut bien constituer un mécanisme supplémentaire venant utilement s'ajouter aux mesures de sécurité actuellement en vigueur dans le domaine du fret aérien sans que cela ne provoque de perturbation majeure dans le fonctionnement de la chaîne logistique.

Le GTM-RPCF, qui a été créé en 2014, avait pour mission d'examiner et de recommander des modalités selon lesquelles la douane et les autorités de l'AVSEC peuvent utiliser et s'échanger des données sur la sûreté du fret aérien transmises avant chargement pour procéder à une analyse des risques soulevés par les envois acheminés par ce mode de transport, dans le cadre d'une démarche d'entraide mutuelle visant à renforcer la sécurité de l'aviation. Ce groupe était composé de représentants de l'OMD et de l'OACI ainsi que des parties prenantes intéressées. Le GTM-RPCF a suivi une approche en deux phases :

Phase I – étude des projets pilotes et rapport d'évaluation concernant le système de RPCF-AC, ses avantages, les coûts de sa mise en œuvre, les défis qui en découlent et ses effets en termes de sécurité et d'efficacité dans le secteur de l'aviation, de manière à avoir une idée plus précise de la forme que doit revêtir la coopération mutuelle dans ce domaine; et

Phase II – sur la base des résultats de la Phase I, élaboration d'un modèle détaillé exposant la procédure et les méthodes à suivre pour le recueil, l'échange et l'exploitation par voie électronique des données sur la sûreté du fret issues des RPCF-AC, incluant l'établissement de protocoles pour la communication de messages en réaction à ces données.

À l'issue de la Phase I des travaux du GTM-RPCF en 2015, ses membres ont conclu que le système de RPCF-AC pouvait effectivement servir de mécanisme de sécurité supplémentaire dans le cadre de la gestion des risques liés au fret aérien. Ils se sont en outre entendus pour, au cours de la Phase II, procéder à l'élaboration d'un modèle à suivre pour l'utilisation des données sur la sûreté du fret issues des RPCF-AC, dont pourront s'inspirer les États membres de l'OACI et les Membres de l'OMD.

Lors de leur réunion de 2019, après avoir pris en compte les résultats des expériences pilotes, les membres du GTM-RPCF ont estimé que proposer un modèle détaillé pour la mise en œuvre concrète du système de RPCF-AC, comme initialement envisagé, reviendrait à imposer un cadre trop prescriptif aux pays intéressés. Ils ont donc jugé plus judicieux de proposer un modèle indiquant de manière générale comment les données issues des RPCF-AC doivent être utilisées pour assurer la sûreté de l'aviation, en laissant aux États membres de l'OACI et aux Membres de l'OMD désireux d'opter pour un programme de RPCF-

AC le soin de fixer les détails de sa mise en œuvre, en conformité avec le modèle général recommandé.

Les présents *Principes directeurs communs entre l'OMD et l'OACI pour les RPCF-AC* constituent donc le modèle général élaboré par le GTM-RPCF concernant la voie à suivre pour mettre en œuvre un programme de RPCF-AC. Ils ont été formulés à l'intention des États membres de l'OACI et des Membres de l'OMD désireux de mettre en œuvre un tel programme de RPCF-AC en tant que mécanisme de sécurité supplémentaire dans le domaine du fret aérien fondé sur une démarche de coopération mutuelle.

3. CONCEPT DE RENSEIGNEMENTS PRÉALABLES CONCERNANT LE FRET AVANT CHARGEMENT

Les RPCF-AC offrent un mécanisme supplémentaire venant s'ajouter au dispositif à plusieurs niveaux actuellement en vigueur pour assurer la sûreté de l'aviation. En tant que tel, un programme de RPCF-AC n'est pas une méthode d'« inspection/filtrage »¹ ni de « contrôle de sûreté »² du fret dans le sens où l'entendent les autorités de l'AVSEC, et il ne saurait donc être utilisé comme une méthode de sécurité autonome.

Les RPCF-AC correspondent à un ensemble de 7 + 1 données spécifiques, tel que défini dans le Cadre de normes SAFE de l'OMD (voir Annexe). Ces données sont issues des renseignements relatifs aux envois à acheminer que doivent transmettre aux autorités de réglementation les transitaires, les transporteurs aériens, les opérateurs postaux, les intégrateurs, les agents habilités ou toute autre partie, aussi rapidement que possible avant le chargement du fret à bord de l'aéronef au dernier point de départ.

Les autorités de réglementation (analystes et/ou agents de ciblage) peuvent utiliser ces données issues des RPCF-AC pour évaluer les risques potentiels que présente un envoi pour la sûreté de l'aviation. Cette évaluation permet de déterminer s'il y a lieu de demander des informations complémentaires ou de prendre des mesures (comme expliqué plus en détail à la section 5).

¹ Définition d'« inspection/filtrage » dans l'Annexe 17 à la Convention relative à l'aviation civile internationale - Sûreté : *Mise en œuvre de moyens techniques ou autres en vue d'identifier et/ou de détecter les armes, les explosifs ou tous autres engins, articles ou substances dangereux qui peuvent être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite.*

² Définition de « contrôle de sûreté » dans l'Annexe 17 à la Convention relative à l'aviation civile internationale - Sûreté : *Mesures établies visant à empêcher l'introduction d'armes, d'explosifs ou d'autres engins, articles ou substances dangereux qui peuvent être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite.*

4. PRINCIPES AUX FINS DE LA MISE EN ŒUVRE D'UN PROGRAMME DE RPCF-AC

Les principes énoncés ci-dessous ont pour objet de faire en sorte que les différents programmes de RPCF-AC soient alignés et compatibles, et de garantir que ces programmes soient bien adaptés aux besoins et aux capacités des autorités de réglementation et du secteur privé.

4.1. Principes clés

a) Les RPCF-AC sont exclusivement destinés à la détection d'EEl/EII dans le fret aérien. Combinées aux renseignements et autres informations disponibles, ces données communiquées au préalable concernant un envoi déterminé permettent aux autorités de réglementation (analystes ou agents de ciblage) de procéder à une première évaluation des risques présentés par celui-ci et de déterminer si une mesure ou action supplémentaire est nécessaire.

b) Étant donné que le fret aérien est acheminé dans le monde entier via des réseaux interconnectés, et au vu des entreprises concernées, les Membres de l'OMD et les États membres de l'OACI (ci-après les « Membres ») désireux de mettre en place un programme de RPCF-AC devraient procéder en suivant une démarche harmonisée à l'échelle mondiale. En outre, étant donné que la mise en œuvre d'un tel système de RPCF-AC aura des répercussions pour le secteur du fret aérien et que les entreprises concernées peuvent utilement apporter leur expertise dans le cadre de cette démarche, il est important que chaque programme de RPCF-AC soit développé en concertation avec les autorités publiques responsables de la sûreté de l'aviation et de la sécurité du fret aérien et avec les parties prenantes du secteur privé concernées. Le processus de développement du programme devrait également prévoir des phases d'essai en situation réelle auxquelles devraient participer toutes les parties prenantes concernées.

c) La mise en œuvre du programme de RPCF-AC ne devrait ni entraver ni retarder inutilement la circulation des marchandises le long de la chaîne logistique. C'est seulement dans le cas où l'autorité compétente ayant procédé à l'évaluation des risques concernant un envoi signale à l'opérateur qu'elle a des inquiétudes non levées l'amenant à conclure à une menace possible pour la sûreté de l'aviation que cet envoi ne devrait pas être chargé à bord d'un aéronef à destination d'un pays disposant d'un programme de RPCF-AC tant que les mesures appropriées n'ont pas été prises pour atténuer le risque constaté. Le principe veut donc que les envois continuent leur progression dans la chaîne logistique pendant le déroulement de la procédure d'évaluation des risques sur la base des RPCF-AC, sauf lorsqu'un message « ne pas charger » (NPC) est émis. Lorsqu'une crainte de menace pour la sûreté de l'aviation concerne un envoi en transit, des mesures doivent être prises le plus rapidement possible pour lever celle-ci.

d) Les Membres qui envisagent d'adopter un modèle de mise en œuvre du programme de RPCF-AC qui fait intervenir à la fois les autorités de l'AVSEC et

les autorités douanières devraient veiller à ce que ces autorités établissent un point de contact unique pour la communication en temps réel avec les entreprises s'agissant de la transmission des RPCF-AC et de l'envoi de messages en réaction à ces données (DIC, DI, NPC) selon les protocoles établis pour assurer la sûreté de l'aviation. Dans un souci de rendre le modèle adopté encore plus efficace, les autorités de l'AVSEC et les autorités douanières devraient réfléchir ensemble aux bonnes pratiques à mettre en place pour assurer le partage de l'information entre les différentes autorités concernées.

e) Dans le cadre de leur utilisation des données issues des RPCF-AC pour assurer la sûreté aérienne, les Membres devraient se conformer aux principes de la coopération internationale dans le domaine de la sûreté de l'aviation, tels qu'ils ont été adoptés par l'Assemblée de l'OACI et tels qu'ils sont repris à l'Annexe 17 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago), ainsi qu'aux principes contenus dans le Cadre de normes SAFE de l'OMD.

f) Chaque Membre devrait examiner attentivement la nécessité d'adopter un système de RPCF-AC, en étant conscient du lourd investissement financier, humain et informatique que cela représente et en prenant dûment en compte l'état de la menace pesant sur la sûreté aérienne qui prévaut sur son territoire. Le recours à des systèmes automatisés d'évaluation des risques est crucial pour éviter d'entraver la circulation des marchandises licites. Les Membres doivent être en mesure de traiter rapidement de vastes quantités d'informations de manière à pouvoir évaluer correctement et en temps opportun les données issues des RPCF-AC.

4.2. Principes spécifiques

4.2.1. Partenariats

Les autorités publiques et le secteur privé se partagent la responsabilité de remédier aux fragilités de la chaîne logistique internationale et d'en combler les lacunes ainsi que de faire face aux menaces pesant sur la sécurité du fret aérien, à une conjoncture économique difficile ou aux catastrophes engendrées par l'homme ou par la nature. Les partenariats public-privé ont joué un rôle prépondérant dans la conception conjointe de projets pilotes de systèmes de RPCF-AC et ils ont démontré qu'il était possible de faciliter les échanges commerciaux tout en garantissant un haut niveau de sécurité du fret aérien. L'utilisation des données sur la sûreté du fret disponibles avant son chargement requiert également un degré élevé de coopération entre les autorités douanières, les autorités de l'AVSEC et les autres parties prenantes concernées, de manière à disposer d'un cadre clair et solide en matière de réglementation et d'orientations à suivre ainsi que de mesures de réaction rapide à prendre en cas de menace.

- Les autorités de l'AVSEC possèdent une expertise dans le domaine des exigences liées à la sûreté aérienne ainsi qu'en matière d'évaluation des risques dans le contexte de l'aviation civile. Les autorités douanières peuvent quant à elles se prévaloir d'une expertise dans le domaine du recueil et de l'analyse de données et de l'évaluation des risques.
 - La communication et les partenariats avec les parties prenantes concernées, ainsi que la coopération entre les autorités susmentionnées, s'avèrent être essentiels pour rendre la gestion du fret la plus fluide possible en évitant les doubles emplois, tout en renforçant la sécurité de la chaîne logistique internationale.
 - La transparence entre les autorités publiques et le secteur privé est une condition préalable pour parvenir à une communication fructueuse et constructive, en ce que cela favorisera une compréhension mutuelle des priorités et objectifs respectifs des uns et des autres ainsi que des capacités à leur disposition et des contraintes qui leur sont propres.
- Il est recommandé d'examiner l'état des exigences en vigueur dans le pays de départ des envois et dans le pays de destination disposant d'un programme de RPCF-AC dans l'objectif de déterminer s'il est possible de les réduire de manière à procéder sur la base d'un arrangement de reconnaissance mutuelle (s'agissant à la fois des régimes douaniers et des exigences en matière d'AVSEC).
- Il est judicieux de tendre vers une harmonisation maximale des protocoles d'inspection lorsque des signalements sont émis par les autorités de réglementation chargées de l'analyse des RPCF-AC.
- Il est nécessaire de compter sur l'engagement de toutes les parties concernées ; seul un engagement assidu de la part des intéressés donnera des résultats.
- Il convient de noter que beaucoup de temps et de ressources devront vraisemblablement être consacrés à la mise en œuvre d'une politique d'information et de sensibilisation à l'intention du secteur privé (les associations sectorielles peuvent donner un effet multiplicateur à ces efforts en faveur de l'information et de la sensibilisation).
- Les Membres qui envisagent d'adopter un programme de RPCF-AC devraient s'adresser et s'informer auprès de Membres ayant déjà mis en œuvre un tel programme.

4.2.2. Automatisation

- Disposer d'un système robuste et éprouvé de ciblage automatisé est une condition préalable essentielle pour pouvoir mettre en œuvre un programme de RPCF-AC de manière efficace. Il convient toutefois de rappeler qu'un environnement automatisé nécessite qu'on y consacre beaucoup de ressources. Les Membres sont donc invités à d'abord évaluer le degré précis de la menace que le fret entrant fait peser sur la sécurité aérienne sur leurs territoires respectifs de manière à déterminer si le risque encouru justifie le coût de la mise en place et de la

maintenance d'un système de RPCF-AC, tant pour les autorités publiques que pour le secteur privé.

4.2.3. Protocoles pour la communication des messages

- Des protocoles définissant les rôles et responsabilités des différentes parties intervenant dans le programme de RPCF-AC doivent être établis pour s'assurer que les messages communiqués en réaction aux données analysées – à savoir les demandes d'informations complémentaires (DIC), les demandes d'inspection (DI) ou l'instruction « ne pas charger » (NPC) – parviennent bien à toutes les parties concernées. De tels protocoles doivent également s'appliquer dans les cas de envois en transit ou en cours de transfert, de cochargement de marchandises, de marchandises transportées par vols en partage de codes, par avions charters ou par services interligne, ou dans tout autre cas faisant intervenir plusieurs opérateurs (par ex. les notifications multiples et le transport multimodal).
- Les Membres disposant d'un programme de RPCF-AC sont invités à coopérer entre eux et à coordonner leur mode de communication en vue d'adopter, dans la mesure du possible, une stratégie d'atténuation des risques uniforme et cohérente, en particulier en ce qui concerne les envois en transit ou en cours de transfert passant par plus d'un pays utilisant un tel programme de renseignements préalables.
- Les Membres devraient établir des canaux de communication avec les autres Membres sur le territoire desquels seules les autorités publiques sont habilitées à conduire une inspection complémentaire spécifique, de manière à ce qu'il puisse être donné suite aux demandes d'inspection (DI) adressées à des opérateurs privés.
- Pour pouvoir réagir de manière idoine à tout message « ne pas charger » (NPC) émis, les autorités de réglementation et le secteur privé doivent s'assurer que les membres habilités de leur personnel ont une parfaite connaissance des protocoles de sécurité en vigueur à l'échelon national et s'y conforment bien. Dans le cas où de tels protocoles n'existeraient pas chez un Membre, il est hautement recommandé d'en établir avant que le programme de RPCF-AC ne soit mis en œuvre.

4.2.4. Cadre juridique

- Il y a lieu de prendre en considération les pratiques et les procédures décrites dans le présent document en vue de s'y conformer dans la plus grande mesure du possible. Toute mesure ou action en ce sens ne doit toutefois pas aller à l'encontre du droit national et international en vigueur – dont les dispositions d'accords bilatéraux ou multilatéraux, les normes et pratiques recommandées de l'OACI et le Cadre de normes SAFE – ni être incompatible avec les structures et procédures existantes.

4.2.5. Flexibilité

- Il est important que les différentes autorités publiques concernées collaborent entre elles et avec le secteur privé pour mettre au point un programme de RPCF-AC réaliste et établir un cadre propice à la résolution des problèmes rencontrés. Il n'existe pas de solution universelle toute faite, et il y a donc lieu :
 - d'éviter d'imposer un système trop normatif ou restrictif pour la transmission des renseignements relatifs aux envois, et d'encourager toutes les parties concernées à transmettre ces renseignements;
 - de laisser aux entreprises, dans la mesure du possible, suffisamment de souplesse pour leur permettre de déterminer la meilleure voie à suivre pour adapter leurs processus opérationnels.

4.2.6. Coût

- Il y a lieu d'examiner attentivement la nécessité d'adopter un système de RPCF-AC, en étant conscient de l'investissement que représente sa mise en œuvre, tant pour les autorités publiques que pour les entreprises concernées. Il s'agit en effet d'un investissement conséquent sur le plan financier, informatique et humain qui ne doit pas être sous-estimé.
- Pour limiter les coûts d'un tel système et les risques de perturbation dans le fonctionnement de la chaîne logistique, les entreprises concernées doivent faire en sorte que les renseignements relatifs aux envois à acheminer soient transmis le plus tôt possible. Les autorités de réglementation se doivent elles aussi d'évaluer ces données et de communiquer les résultats de leur évaluation dans les meilleurs délais.

5. ORIENTATIONS CONCERNANT L'UTILISATION DES RPCF-AC À DES FINS D'ÉVALUATION DES RISQUES

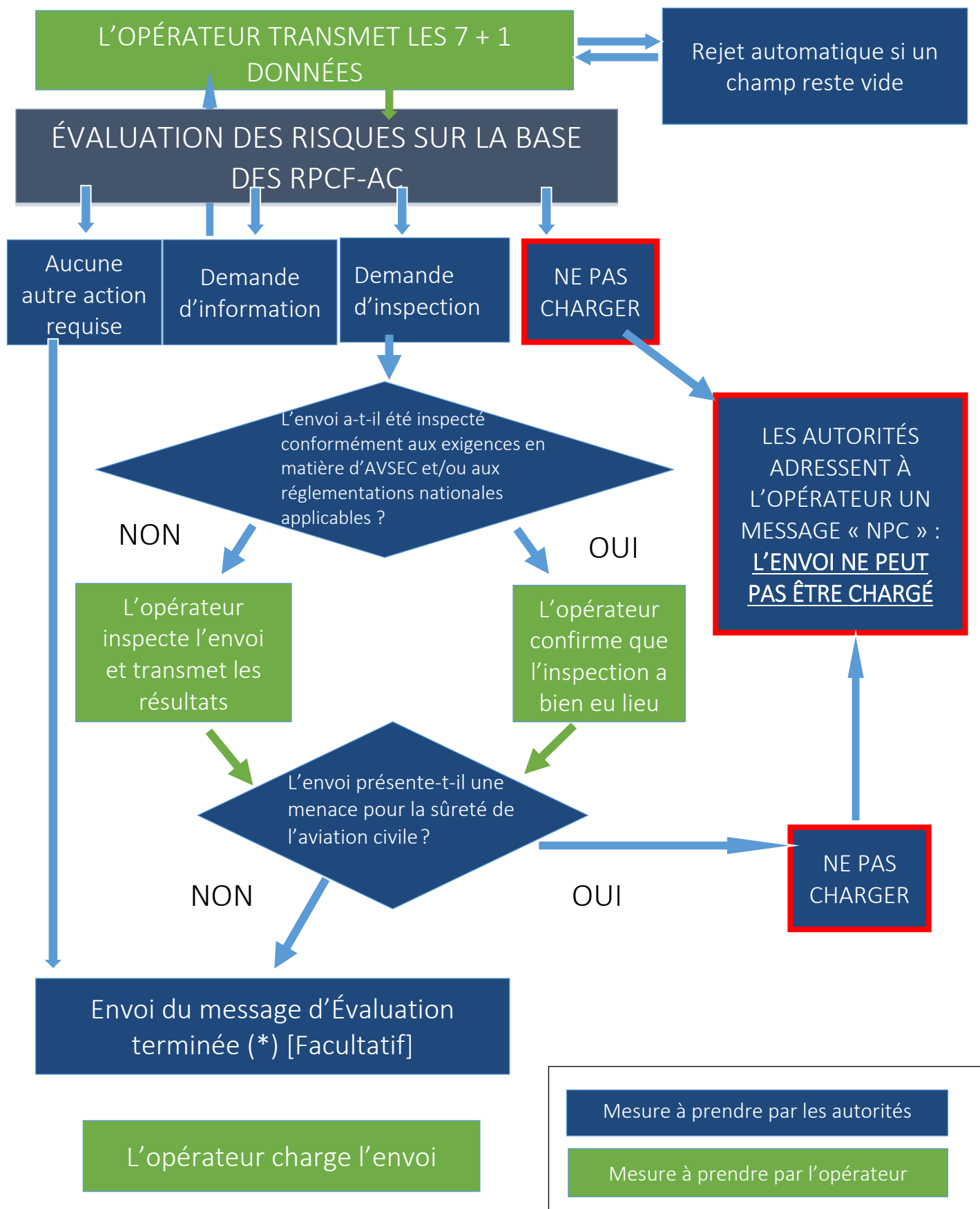
Les paragraphes et le tableau récapitulatif (en page 10) qui suivent décrivent la procédure de traitement des RPCF-AC à des fins d'évaluation des risques.

5.1. Procédure de traitement des RPCF-AC à des fins d'évaluation des risques

Le jeu de « 7 + 1 » données issues des RPCF-AC fournit aux autorités de réglementation (analystes ou agents de ciblage) des informations concernant les envois de marchandises qui sont disponibles à un stade précoce de leur acheminement dans la chaîne logistique. Ces informations permettent de procéder à une première évaluation des risques, suffisamment représentative, pour déterminer si ces envois constituent une menace pour la sûreté de l'aviation (scénario de la « bombe en boîte »). Les entités qui transmettent ces informations aux autorités de réglementation sont les entreprises de livraison express, les transporteurs aériens ou leurs mandataires (par ex., les agents d'assistance en escale), les opérateurs postaux et les transitaires.

L'ensemble de ces 7 + 1 données spécifiques devraient être transmises dès qu'elles sont disponibles et, dans tous les cas, avant le chargement des marchandises à bord de l'aéronef au dernier point de départ vers le pays de destination disposant d'un programme de RPCF-AC. Les données transmises devraient être évaluées en temps opportun, en application des règles de gestion des risques et des indicateurs de risques que chaque Membre doit élaborer en fonction de la situation qui prévaut sur son territoire s'agissant de l'état de la menace pesant sur la sûreté aérienne et des renseignements disponibles pour l'évaluer.

En plus du jeu de 7 + 1 données exigées à titre de RPCF-AC, d'autres informations relatives à un envoi déterminé peuvent s'avérer utiles pour évaluer les risques qu'il présente et éviter de devoir prendre des mesures supplémentaires pour les atténuer. Les opérateurs privés sont donc libres de fournir des informations supplémentaires concernant un envoi donné, que les autorités de réglementation ont elles-mêmes la possibilité d'accepter.



(*) Pour certains modèles économiques, il est procédé au chargement que ce message soit émis ou non.

5.2. Résultats possibles de l'évaluation des risques réalisée sur la base des RPCF-AC

La procédure d'évaluation des risques sur la base des RPCF-AC peut déboucher sur les cas de figure suivants : fin de l'évaluation, demande d'informations complémentaires (DIC), demande d'inspection (DI), « ne pas charger » (NPC). Le principe veut toutefois que les envois continuent leur progression dans la chaîne logistique pendant le déroulement de la procédure, sauf lorsqu'un message « ne pas charger » est émis.

5.2.1. Fin de l'évaluation

Dans le cas où il s'avère que l'envoi visé ne présente aucun risque pour la sécurité du fret aérien, ou lorsqu'un risque identifié a été géré avec succès, les autorités de réglementation peuvent décider de programmer la plateforme informatique de telle sorte qu'elle envoie à l'opérateur ayant transmis les 7 + 1 données un message lui annonçant que l'évaluation des risques est terminée. Si un opérateur décide, pour des raisons commerciales, de procéder au chargement de l'envoi à bord de l'aéronef avant que la procédure d'évaluation des risques n'ait été menée à son terme, il le fait à ses propres risques.

5.2.2. Demande d'informations complémentaires (DIC)

Une demande d'informations complémentaires devrait être envoyée à l'opérateur lorsque les données initialement transmises concernant un envoi ne permettent pas d'évaluer pleinement les risques qu'il présente pour la sûreté de l'aviation. Une telle demande devrait être envoyée dans les meilleurs délais.

L'opérateur devrait répondre le plus rapidement possible à cette demande en transmettant les informations complémentaires demandées par les autorités de réglementation pour leur permettre de procéder dûment à l'évaluation des risques. Certains opérateurs peuvent fournir l'accès à leurs systèmes internes pour limiter les cas où les autorités de réglementation se verraient contraintes d'adresser une DIC.

Les autorités de réglementation peuvent également laisser le choix à l'opérateur de communiquer d'emblée d'autres informations en matière de sécurité ou de confirmer s'il a déjà été procédé à une inspection de l'envoi visé (et, si tel est le cas, de préciser le type d'inspection effectuée). Ce type d'informations peut également être demandé dans le cadre d'une DI (voir ci-dessous). En fournissant ce type d'informations, l'opérateur peut éviter de se voir imposer des mesures de sécurité supplémentaires.

5.2.3. Demande d'inspection (DI)

Lorsque d'autres éléments sont nécessaires pour déterminer si un envoi présente un risque pour la sûreté de l'aviation, ou lorsque l'existence d'un tel risque s'avère impossible à déterminer sur la base de tous les renseignements communiqués (y compris les informations complémentaires obtenues en réponse à une DIC), les autorités compétentes peuvent adresser à l'opérateur une demande d'inspection, une demande d'inspection complémentaire spécifique appropriée (pour le fret à haut risque et le courrier) ou une requête lui enjoignant de confirmer qu'il a bien procédé à une inspection. L'envoi ne devrait

pas être chargé à bord de l'aéronef tant que l'inspection n'a pas été effectuée, à moins que les autorités compétentes et l'opérateur ne soient convenus de la nécessité de charger celle-ci pour la déplacer vers un lieu disposant de l'équipement adéquat pour procéder à l'inspection voulue.

Lorsqu'il reçoit une DI, l'opérateur est invité à préciser quel type d'inspection a déjà été effectuée et/ou à procéder à l'inspection voulue, en se conformant pour ce faire aux principes énoncés dans l'Annexe 17 de la Convention de Chicago et/ou aux mesures préconisées dans le programme national de sûreté du fret aérien du Membre concerné. Les résultats de chaque inspection effectuée devraient être validés par les autorités compétentes. Le fait de communiquer à l'opérateur les raisons qui justifient la demande d'inspection peut, dans certains cas, l'aider à mieux déterminer quelle est la technique d'inspection la plus appropriée pour gérer le risque potentiel posé par l'envoi en cause. Force est toutefois de reconnaître qu'il n'est pas toujours possible de fournir de telles précisions, notamment lorsque les données traitées sont de nature confidentielle (informations liées à des droits exclusifs, renseignements classés secrets).

5.2.4. Ne pas charger (NPC)

Lorsque les données sur la sûreté du fret aérien transmises avant chargement apportent des éléments de renseignement précis permettant de conclure à l'existence d'une menace imminente pour la sûreté de l'aviation (scénario de la « bombe en boîte »), les autorités compétentes émettent l'ordre de ne pas charger. L'ordre « ne pas charger » peut également être donné en cours d'exécution d'une demande d'inspection dans le cas où l'inspection de l'envoi visé laisse apparaître des éléments permettant de conclure à une menace. En application des principes de la coopération internationale adoptés par l'OACI, les Membres doivent disposer de protocoles bien établis pour pouvoir faire face à une menace imminente posée par un envoi de marchandises acheminé par voie aérienne. Les autorités concernées peuvent s'appuyer sur ces protocoles dans le cadre de la procédure d'évaluation des risques sur la base des RPCF-AC.

ANNEXE - Données sur la sûreté du fret aérien transmises avant chargement

No	ID OMD	Nom	Description
1	R020*	Expéditeur – nom	Nom de la partie qui expédie les marchandises, tel que stipulé dans le contrat de transport par la partie qui commande le transport.
2	04A	Expéditeur – adresse	Détails relatifs à une adresse [à associer aux informations sur l'exportateur]
3	R014	Destinataire, nom	Nom [et adresse] de la partie à laquelle les marchandises sont adressées.
4	04A	Destinataire, adresse	Détails relatifs à une adresse [à associer aux informations sur le destinataire]
5	144	Nombre de colis	Nombre de marchandises individuelles emballées de telle façon qu'il soit impossible de les diviser sans défaire l'emballage.
6	131	Poids brut total (y compris qualifiant de l'unité de mesure)	Poids (masse) de toutes les marchandises figurant sur la déclaration, y compris les emballages, mais à l'exclusion du matériel du transporteur.
7	138	Brève description du chargement	Description simple du chargement d'un moyen de transport, en termes généraux seulement

* R020 est un élément de données de la classe ID 30A de l'OMD, à savoir « la partie qui, par contrat avec un transporteur, expédie ou envoie des marchandises avec le transporteur, ou les fait transporter par lui ».

Note 1: L'identification de la personne qui transmet les données doit être communiquée avec le numéro de la LTA « fille »(HAWB) et ou celui de la LTA « mère» selon le modèle économique de l'opérateur de fret aérien.