

Groupe de travail mixte OACI-OMD sur les renseignements préalables concernant le fret (GTM RPCF)

RAPPORT INTERMÉDIAIRE RELATIF AU SYSTÈME DE RENSEIGNEMENTS PRÉALABLES CONCERNANT LE FRET AVANT CHARGEMENT

Préambule

Le présent rapport passe en revue les sujets relatifs au système de renseignements préalables concernant le fret avant chargement (RPCFAC) retenus par le Groupe de travail mixte de l'OACI sur les renseignements préalables concernant le fret (GTM RPCF). Ce rapport fait également état de plusieurs défis sur lesquels des expériences pratiques et des analyses complémentaires doivent être effectuées, avant de pouvoir en arriver à un accord au sein du GTM RPCF. Le rapport ne propose pas encore de modèle opérationnel exhaustif de mise en œuvre du système de RPCFAC avant chargement, objectif relevant de la Phase II du Mandat du Groupe. Des directives plus précises seront arrêtées au fur et à mesure que l'information provenant des projets pilotes en cours et d'autres sources sera disponible.

1. Objectif

- 1.1 Le présent document a été rédigé dans le respect des prescriptions de la Phase II du Mandat du Groupe de travail mixte OACI-OMD sur les renseignements préalables concernant le fret (GTM RPCF), dans le but d'informer les Membres de l'Organisation mondiale des douanes (OMD), les États contractants de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), d'autres instances gouvernementales (ci-après dénommées collectivement les "États") et d'autres parties encore, des principes et procédures d'utilisation des renseignements préalables concernant le fret avant chargement (RPCFAC).
- 1.2 Il peut également guider les États qui envisageraient la possibilité de se doter d'un système de RPCFAC, dans le but d'ajouter une couche supplémentaire à leur programme national de sûreté du fret aérien. Ces États sont par ailleurs invités à porter une attention toute particulière aux défis identifiés. Le document jette les bases de la conception et du fonctionnement d'un système de RPCFAC et vise à promouvoir et à inspirer une vision harmonisée de la mise en œuvre dudit système, grâce auquel les États pourraient, autant que faire se peut, aligner leurs dispositifs individuels.
- 1.3 Le présent guide se nourrit de l'expérience d'utilisation des RPCFAC faite dans le cadre de trois projets pilotes: *US Air Cargo Advance Screening* (Contrôle préalable du fret aérien ou ACAS), le projet pilote de ciblage du fret aérien préalable au chargement (CFAPC) du Canada et l'étude de l'UE "*Pre-load consignment information for secure entry*" (Renseignements préalables au chargement pour une entrée sûre ou PRECISE). Les "Principes et modèle de RPCFAC" développés par le GTM RPCF au cours de la Phase I, ou l'exercice d'"Application pratique des RPCFAC" mené à l'occasion de la troisième réunion du GTM RPCF, ont également été sources d'inspiration.

2. Le concept de renseignements préalables concernant le fret aérien avant chargement

- 2.1. RPCFAC est l'acronyme qui désigne un ensemble spécifique ("7+1") de données provenant des informations sur les marchandises transmises aux organes de régulation par les transitaires, les transporteurs aériens, les opérateurs postaux, les intégrateurs, les agents habilités, ou d'autres instances encore, le plus tôt possible

pendant la phase préalable au chargement (c'est-à-dire avant le chargement du fret à bord d'un aéronef, conformément à la législation nationale et aux prescriptions des autorités de l'État requérant). Les organes de régulation (analystes ou services de ciblage) peuvent se servir de ces données pour effectuer une première évaluation du risque potentiel d'un envoi, évaluation qui signalera peut-être que des mesures supplémentaires doivent être prises, telles qu'un examen analytique du fret à haut risque.

3. Origine des RPCFAC

3.1 Dans le passé, le concept de RPCFAC a été imaginé par les organes de régulation, comme étape de l'évolution de la sûreté de l'aviation vers l'actuel régime de RPCF, qui permet à la Douane de cibler des cargaisons pour divers motifs juridiques. L'acte terroriste d'octobre 2010, au cours duquel des EEI dissimulés dans des imprimantes d'ordinateur, ont été placés à bord d'un aéronef, a relancé les travaux sur les initiatives de RPCFAC et débouché sur l'élaboration du projet pilote ACAS par les États-Unis, suivi des projets PRECISE de l'Union européenne et CFAPC du Canada.¹

3.2 Ces trois projets pilotes ont étudié la possibilité d'utiliser les RPCFAC à des fins d'évaluation et d'atténuation du risque pour la sûreté de l'aviation, dans le but de permettre aux États désireux d'appliquer le modèle d'ajouter une couche supplémentaire aux actuels systèmes de sûreté du fret. Au cours des projets pilotes, auxquels le secteur a participé dans des mesures très variables, différents types de chaînes logistiques du fret aérien ont été testés, dont les modèles destinés au transport express, au fret général et à la branche "courrier" de l'activité. Les agents habilités et les transitaires ont été invités à y participer.

3.3 Les résultats de ces projets et les travaux menés à ce jour dans le cadre du GTM RPCF prouvent que, dans la pratique, un régime RPCFAC peut se superposer aux mesures de sûreté du fret aérien déjà adoptées, sans perturbation majeure de la chaîne logistique.

4. Principes et considérations

Principes

4.1 Les discussions qui se sont tenues au sein de la communauté internationale ont permis d'arrêter un ensemble de principes et un modèle d'utilisation des RPCFAC par les États. Alors que ces derniers commencent à envisager la possibilité d'appliquer un système de RPCFAC, les principes fondamentaux sont là pour veiller à l'efficacité d'un système mondial répondant aux besoins et aux compétences des organes de régulation et du secteur.

4.2 Ces principes sont:

- Les autorités étatiques et les parties prenantes du secteur, qui assument des responsabilités en matière de sûreté de l'aviation et du fret aérien, devraient être interrogées sur les RPCFAC et fortement impliquées dans leur mise en œuvre à des fins de sûreté de l'aviation;

¹ Le CFAPC, lancé par le Canada en octobre 2012, accorde une attention particulière aux vols de transport de passagers. L'UE a commencé par un pilote sur les services de messagerie express, en 2012, suivi, de 2012 à 2014, par un pilote sur la poste et, en 2013, par l'étude PRECISE sur le modèle commercial classique de transport de fret aérien. L'ACAS a été lancé par les États-Unis en décembre 2010 et se limitait au départ au transport express, avant de s'étendre au transport de passagers, ainsi qu'à tous les transporteurs de fret et transitaires.

- Les États ayant adopté un système de sûreté de l'aviation à niveaux multiples et qui sont soucieux d'y ajouter une couche supplémentaire, grâce aux RPCFAC, devraient harmoniser leurs visions à l'échelle mondiale, de manière à éviter les chevauchements qui pourraient découler de la nature transfrontalière, interconnectée et multimodale des flux de fret aérien;
- Les systèmes de RPCFAC ne devraient pas entraver ni retarder inutilement la circulation des marchandises le long de la chaîne logistique. Lorsqu'un organe de régulation fait part de préoccupations sérieuses et non résolues en présence d'une menace possible pour la sûreté de l'aviation (préoccupations résultant de l'évaluation des risques), le fret ne devrait pas être chargé à bord d'un aéronef, tant que des mesures appropriées n'ont pas été prises pour atténuer ledit risque. Lorsque de telles préoccupations portent sur des envois par voie aérienne se trouvant déjà en transit, il faudrait y répondre au plus vite;
- Dans le domaine de la sûreté aérienne, les États devraient respecter les principes de coopération internationale adoptés par l'Assemblée de l'OACI et repris à l'Annexe 17 de la Convention de Chicago, ainsi que le Cadre de normes SAFE de l'OMD concernant l'utilisation des RPCFAC à des fins de sûreté aérienne.

Considérations

- 4.3 Au cas où un État décide d'appliquer un système de RPCFAC à des fins d'évaluation des risques pour la sûreté du fret aérien, les mesures qu'il prendra à ce titre ne peuvent être contraires aux cadres juridiques auxquels l'État en question est partie, comme les accords bilatéraux et multilatéraux. Qui plus est, il lui incombe de veiller à une mise en œuvre minutieuse, dans le respect de la législation nationale, de ses obligations, ainsi que des structures et procédures en place, tout en tenant compte, autant que possible, des pratiques et procédures exposées dans le présent document.
- 4.4 Sur le plan international, l'introduction des RPCFAC aura un effet sur les cadres juridiques et réglementaires de l'OMD, de l'OACI et des États qui les appliquent. Les éléments de données relatifs aux régimes RPCFAC figurent déjà dans la version 2015 du Cadre de normes SAFE de l'OMD (pour plus de détails à ce sujet, voir ci-dessous). Les États désireux de se doter d'un système de RPCFAC devraient suivre les directives et/ou normes de l'OACI et de l'OMD au fur et à mesure qu'elles sont définies.
- 4.5 Chaque État devrait s'assurer qu'il a de bonnes raisons d'introduire un système de RPCFAC, compte tenu des investissements conséquents que cela implique, en ressources financières, humaines ou informatiques. L'État doit disposer d'un système automatisé d'évaluation des risques, pour éviter d'entraver le flux des échanges licites et il doit être à même de gérer d'importantes quantités d'informations, pour que l'évaluation préliminaire des RPCFAC puisse se faire en temps opportun.
- 4.6 Notons qu'en raison de l'importance accordée à l'étape préalable au chargement, le système de RPCFAC pourrait également avoir des répercussions sur la mise en œuvre des mesures de sûreté du fret aérien, à tous les échelons de la chaîne logistique, dans des États (et pour des parties établies sur leur territoire), qui n'ont pas jugé utile d'adopter un tel système.
- 4.7 Outre les effets d'un seul système de RPCFAC, la coexistence de plusieurs régimes parallèles pourrait avoir des répercussions sur le fonctionnement de la chaîne

logistique internationale du fret aérien, car les conditions qui accompagnent ces régimes pourraient avoir des effets contraires. De plus amples travaux doivent être menés à ce sujet.

5. RPCFAC - Composantes de la procédure Données

5.1 Le GTM RPCF recommande que les États qui adoptent les RPCFAC exigent, comme point de départ à l'évaluation des risques à des fins de sûreté de l'aviation, la transmission des éléments de données surnommés "7+1", soit:

- i) Nom de l'expéditeur
- ii) Adresse de l'expéditeur
- iii) Nom du destinataire
- iv) Adresse du destinataire
- v) Nombre de colis
- vi) Poids brut
- vii) Description succincte des marchandises
- viii) Identifiant de la lettre de transport aérien (LTA)
- ix) Identifiant de la lettre de transport aérien² (LTA fille ou LTAF et/ou LTA mère ou LTAM)

5.2 Les projets pilotes sur les RPCFAC ont démontré que ces éléments de données sont disponibles assez tôt dans la chaîne logistique et qu'ils sont suffisants pour une *première* évaluation de risques. Voilà pourquoi ils constituent la meilleure solution pratique pour la sûreté de l'aviation.

5.3 La soumission des RPCFAC au(x) service(s) de régulation concerné(s) peut relever de la responsabilité des parties prenantes que sont: les entreprises de courrier express, les transporteurs aériens, les opérateurs postaux et les transitaires ou leurs mandataires (p. ex., des agents de manutention au sol). D'autres acteurs de la chaîne logistique devraient pouvoir fournir des données RPCFAC à l'État d'arrivée ou à un État intermédiaire et, si nécessaire, procéder à des contrôles ou prendre d'autres mesures d'atténuation. Les données devraient être transmises dès que l'information est disponible et, au plus tard, avant le chargement des marchandises à bord de l'aéronef.

5.4 Si l'un des éléments de données 7+1 venait à manquer, la soumission devrait être refusée au plus vite, afin de permettre au soumissionnaire d'y remédier. Il est beaucoup plus difficile d'évaluer, d'identifier et d'atténuer les risques quand des données font défaut, ou quand leur niveau de qualité ou d'intégrité laisse à désirer.

5.5 Les données transmises devraient être évaluées en temps opportun, selon des règles et des indicateurs de risque que tous les États qui optent pour un régime de RPCFAC devraient élaborer, en fonction d'informations sur les renseignements, les menaces et les risques. Les RPCFAC devraient également être régis par des normes de protection des données, les systèmes utilisés devraient être sécurisés, etc.

Autres données

5.6 Outre les éléments de données 7+1 requis lors de la soumission de RPCFAC, d'autres renseignements concernant les envois peuvent aider à évaluer les risques et à éviter des mesures supplémentaires d'atténuation pour un envoi donné. Dès

² L'identité du soumissionnaire des données doit être adjointe à la LTAF et/ou LTAM, selon le type de fret aérien. Les envois postaux ne sont pas accompagnés d'une LTAF ou d'une LTAM, mais se voient attribuer un identifiant unique, qui peut servir à identifier un envoi, au même titre que la LTAF ou la LTAM.

lors, les opérateurs du secteur privé ont la possibilité de fournir (et les organes de régulation peuvent accepter) de plus amples informations sur la sûreté (statut de sûreté, codes de contrôle) et d'autres renseignements (routage, code spécial de manutention, etc.) du soumissionnaire. Si ces données sont disponibles, leur transmission est facultative et se fera soit conjointement à la soumission initiale, soit simultanément à la réponse à une demande de renseignements complémentaires émanant des organes de régulation.

Protocoles de messages et de communication

- 5.7 Pour en optimiser le fonctionnement, le système de messages RPCFAC devrait être à la fois électronique (données enregistrées par voie électronique, plutôt que sur papier) et automatisé (classement automatique des soumissions, selon des indicateurs de risque, en vue d'un éventuel réexamen manuel par un service de ciblage). Compte tenu de l'énorme quantité de données relatives aux envois et des contraintes temporelles, il est impératif d'utiliser un système électronique automatisé, grâce auquel le traitement des données, l'évaluation des risques et l'envoi des messages de retour peuvent se faire en temps voulu et avec efficacité. Les données devraient être soumises à l'aide du système de données qui est utilisé pour les renseignements provenant d'autres types de manifestes de fret.
- 5.8 Dès lors, les données soumises par le secteur, dans le cadre des régimes de RPCFAC, pourraient être puisées parmi les données existantes concernant les envois (LTA électronique, lettre de voiture électronique, déclaration électronique de sûreté d'expédition, données hébergées dans le système informatique propre, lorsque celle-ci sont disponibles). Les autorités nationales et les parties prenantes du secteur gagneraient ainsi en efficacité, dans le cadre des mesures prises actuellement au niveau international pour se défaire progressivement du papier.
- 5.9 Des protocoles de communication doivent être définis par les Organes de régulation et le secteur, afin que l'échange de messages soit rapide et efficace, aussi bien lors de l'enregistrement initial des données, que lors d'éventuels renvois ultérieurs. Ces protocoles devraient également être développés pour les États, afin qu'ils puissent échanger des renseignements sur les envois présentant un risque pour la sûreté de l'aviation et transmettre des messages urgents, en tirant éventuellement parti des voies de communication existantes en matière de sûreté de l'aviation.
- 5.10 Les États qui décident d'appliquer les RPCFAC devront s'efforcer d'en arriver à des protocoles de message communs, sans oublier qu'à l'instar d'autres aspects des régimes RPCFAC, ces protocoles de communication devront éventuellement être adaptés selon le modèle commercial de fret aérien. En outre, des points de contact doivent être désignés et tenus à jour; les procédures doivent être développées et très clairement exposées à toutes les parties, afin que le système de messages et de renvois soit rapide et efficace.

Évaluation et atténuation des risques

- 5.11 Les États qui utilisent les RPCFAC devraient se doter de leurs propres procédures d'évaluation des risques, pour faire en sorte que l'évaluation des risques pour la sûreté de l'aviation soit le résultat central de ce système. Les procédures devraient être exécutées conformément aux dispositifs internes et aux prérogatives des autorités concernées. Une évaluation conjointe des risques pourrait être envisagée, qui associerait les autorités en charge de la sûreté de l'aviation, la Douane et d'autres services compétents, dont le choix serait laissé à la discrétion de l'État.

- 5.12 L'évaluation des risques fondée sur la coopération peut prendre des formes aussi diverses que le ciblage conjoint ou le partage d'installations entre autorités compétentes. La coopération entre la Douane et les autorités en charge de la sûreté de l'aviation devrait se focaliser sur la répartition adéquate des responsabilités en matière de gestion des données, d'évaluation et d'atténuation des risques. Lorsque cela s'avère nécessaire, elle devrait également mettre l'accent sur la communication avec les parties concernées, pendant l'évaluation des risques.
- 5.13 Dès que les données 7+1 ont été soumises, elles devraient être évaluées selon des règles et des indicateurs de risque pour la sûreté de l'aviation, que les deux organes de régulation concernés (l'Autorité responsable de la sécurité aérienne et la Douane) devraient fixer ensemble, à partir d'éléments propres aux menaces spécifiques qui pèsent sur le transport de fret par voie aérienne. En outre, les renseignements, les données historiques, des incidents antérieurs, et les menaces actuelles contre l'aviation sont considérées comme faisant partie du profil de risque.
- 5.14 Les données devraient être transmises aussitôt que possible et toute demande d'intervention (1, 2 ou 3 ci-dessous) émanant de l'évaluation des risques devrait être renvoyée au soumissionnaire des données dans les plus brefs délais, afin de limiter d'éventuelles perturbations des échanges licites. Sur la foi d'une évaluation des risques, les services de ciblage peuvent faire remonter un envoi présentant un risque élevé. L'évaluation des risques peut se conclure comme suit:
1. L'évaluation des risques peut ne pas être finalisée si des explications doivent être apportées quant à certaines données obligatoires (7+1), ou à des données complémentaires, le cas échéant. Dans le cadre des projets pilotes en cours, dans cette situation, l'Autorité de régulation adresse une Demande de renseignements (DDR) au soumissionnaire.
 2. L'évaluation des risques fait craindre qu'un envoi présente un risque pour la sûreté aérienne et qu'il faut procéder à des inspections ou des contrôles complémentaires, ce qui se fait, dans le cadre des pilotes, par la voie d'une demande d'inspection/filtrage (DDI).
 3. L'évaluation des risques indique qu'une cargaison pourrait constituer une menace imminente pour la sûreté de l'aviation. Le cas ne s'est pas présenté dans les projets pilotes en cours, mais, si cela devait advenir, un message "Ne pas charger" (NPC) serait émis.
- 5.15 Les différents scénarios d'évaluation des risques évoqués ci-dessus devraient être associés à un protocole de réponse et à des mesures d'atténuation adéquates, à respecter par les parties concernées. Ces protocoles de réponse devraient être pensés de telle sorte qu'ils équilibrent sécurité et facilitation.
- 5.16 Au-delà de ces principes généraux, pour pouvoir alimenter les politiques à venir, les protocoles de réponse aux DDR et DDI doivent être soumis à des expériences pratiques et des essais complémentaires, dans le cadre des actuels projets pilotes de RPCFAC. Il faudra poursuivre les tests en situation réelle sur les réponses aux DDR et DDI et sur l'élaboration de protocoles d'atténuation, de manière à pouvoir en tirer des conclusions politiques et opérationnelles.

6. CONCLUSION

- 6.1 Depuis la création du GTM RPCF, ses membres ont fait un travail remarquable, tant par leurs discussions, que par leur collaboration ou leurs décisions pratiques. Même si certaines questions doivent encore être résolues, des progrès ont été faits en ce qui concerne: l'élaboration des principes applicables aux RPCFAC, les éléments de données nécessaires à l'amorce d'une évaluation de risques, l'atténuation des risques et l'examen des questions relatives aux protocoles de renvoi, ou encore le rôle que peut avoir le programme RPCFAC en tant que couche supplémentaire pour le système de sûreté du fret aérien.
- 6.2 Les résultats exposés dans le présent document, ainsi que les rapports de réunions et autres documents soumis, forment la base sur laquelle le GTM RPCF pourra poursuivre les objectifs majeurs qui lui sont assignés dans les mandats des phases 1 et 2. Toutefois, bien que le concept de RPCFAC soit sur la bonne voie et que de gros progrès aient été réalisés, bien des aspects doivent encore être développés, testés et confirmés. Des projets pilotes se poursuivent et d'autres pays devraient se joindre au mouvement. Dès lors, la collaboration doit absolument être maintenue au fil du travail sur les RPCFAC, pour qu'un cadre global équilibré puisse voir le jour.
- 6.3 Le présent rapport renferme le fruit de l'étroite collaboration entre la Douane, la Sûreté de l'aviation et le secteur pour ce qui est de l'élaboration, l'évaluation et la validation des composants des RPCFAC, par l'intermédiaire des pilotes opérationnels et du GTM RPCF et cette coopération doit se poursuivre tout au long de la prochaine phase des travaux.
- 6.4 Même si les "Éléments" (S. 5) et les "Principes" (S. 4) préliminaires à l'instauration d'un régime RPCFAC ont déjà été approuvés, nous manquons de matériel d'orientation spécifique et/ou de normes internationales de mise en œuvre d'un programme RPCFAC. Les défis identifiés (S. 7) concernent les protocoles de réponse, les systèmes automatisés, le routage/transfert. Certaines questions opérationnelles/de conformité doivent encore être examinées et faire l'objet d'essais, tandis que les progrès doivent être supervisés et les défis identifiés doivent faire l'objet d'un suivi.
- 6.5 En conclusion, le GTM RPCF voudrait obtenir l'aval du GETSFA de l'OMD et du WGACS de l'OACI pour son rapport intermédiaire, pour les travaux en cours sur les défis identifiés et recevoir ses recommandations pour les étapes ultérieures.
- 6.6. Pour le 15 mars 2016, les États qui participent à la phase pilote dresseront une liste de priorités à partir des défis identifiés, qui feront l'objet de tests ou d'un examen ultérieur. Un accord sera conclu avec le secteur quant aux dispositions à prendre pour les essais et à un calendrier provisoire. La prochaine réunion du GTM RPCF aura lieu dès que les essais auront livré suffisamment de données et son objectif sera de clôturer la Phase 2.

7. DÉFIS IDENTIFIÉS

- 7.1 Bien d'autres aspects des régimes de RPCFAC doivent encore être soumis à des tests complémentaires, dans le cadre des projets pilotes (individuellement et collectivement), grâce auxquels davantage de données empiriques et d'analyses pourront être récoltées, au profit des décisions politiques à venir. Pendant la phase pilote en cours, d'autres thèmes pourraient aussi surgir. À ce jour, selon le GTM RPCF, le régime de RPCFAC pose encore les problèmes suivants:

Système automatisé, soumission de données et messagerie

La mise en œuvre d'un système de RPCFAC exige l'adaptation et/ou l'élaboration de nouveaux protocoles de transmission de données et de messages entre les nombreux acteurs de la chaîne logistique internationale (par exemple: secteur-secteur, gouvernement-secteur, gouvernement-gouvernement). De gros volumes de données doivent être traités rapidement et exigent donc l'automatisation, ainsi que des procédures simplifiées et une programmation efficace, qui permettront au fret aérien d'avancer au rythme nécessaire. Il faut poursuivre les travaux sur:

- Le guichet/portail unique - mise en œuvre d'un guichet unique de soumission des RPCFAC, qui facilite la soumission efficace et rentable des données concernant les envois par voie électronique et toutes les communications ultérieures entre les organes de régulation et les soumissionnaires, pour que les échanges de messages et les renvois puissent être rapides et efficaces. Ceci inclut des guichets uniques à l'échelle nationale, entre les États, dans le cadre d'un même régime de RPCFAC, voire même de plusieurs régimes.
- Divergences entre les critères des modèles de fret aérien en matière d'échanges de messages confirmant la fin des analyses de risques initiales.
- Double système de messagerie/protocoles (transitaire et transporteur, surtout lorsque le transitaire n'est pas soumis au régime des RPCFAC d'AVSEC)
- Envoi d'un message indiquant qu'un renvoi est terminé (suite à une DDR/DDI)
- Limites des échanges électroniques de données (transfert de fret du mode de transport express vers d'autres transporteurs)
- Gestion des données et des protocoles de réponse dans les contextes opérationnels suivants: cochargement, partage de codes et transbordements interlignes.

Les protocoles de réponse

Les résultats d'une évaluation des risques à partir des éléments de données des RPCFAC peuvent déclencher des renvois (Demande de renseignements ou DDR; Demandes d'inspection/filtrage ou DDI; Ne pas charger ou NPC), comme nous l'expliquons au paragraphe 5. L'application des mesures requises par les protocoles de renvoi s'inscrit dans le cadre opérationnel de la chaîne logistique internationale du fret et du courrier aériens. Pour qu'il y ait un équilibre entre la sécurité et la facilitation, certaines questions opérationnelles doivent être éclaircies, grâce à la poursuite des tests:

- Les protocoles de réponse à chaque catégorie de soumissionnaire (transitaire, transporteurs des différents modèles commerciaux, opérateurs postaux), suite à une DDR, DDI et NPC
- Exigences éventuelles posées par les autorités en charge des RPCFAC aux parties habilitées pour confirmer les mesures de vérification.
- Conditions appliquées par le pays de départ par rapport au pays RPCFAC pour ce qui concerne les possibilités d'atténuation, au profit d'un modèle de Reconnaissance mutuelle (des régimes de la Douane et d'AVSEC)
- Procédures d'échange instantané d'information en cas de NPC (pour prévenir des attaques simultanées sur plusieurs aéronefs/destinations)

Routage et transfert

La complexité des opérations de la chaîne logistique internationale du fret et du courrier aériens doit être prise en considération lors de la définition de procédures de RPCFAC interopérables et harmonisées à l'échelle mondiale. De nouveaux essais communs devraient être effectués dans certains domaines, dont la liste est reprise ci-dessous:

- Interopérabilité entre les États (coordination Douane-Douane, Douane-AVSEC et/ou AVSEC-AVSEC)
- Régimes et routes à escales multiples; fret en cours de transfert et en transit, surtout là où coexistent plusieurs régimes RPCFAC
- Affrètement (plusieurs modèles et disponibilité des données)

- Opérations multimodales, surtout lors du transfert de fret d'un mode de transport non-aérien vers le transport aérien, dans des délais très courts

Opérations/conformité

Il faudra étudier l'influence sur les opérations et la conformité de l'introduction du système de RPCFAC dans les cadres utilisés pour la sûreté du fret aérien et la Douane, à tous les échelons de la chaîne logistique. Au fur et à mesure que les systèmes de RPCFAC se développent, des chevauchements apparaissent entre les dispositions existantes et les dispositions de l'AVSEC et de la Douane. Ces redondances sont un défi pour les opérations, mais, à l'avenir, elles pourraient également offrir des opportunités d'harmonisation. Il faudra poursuivre l'examen et les essais sur:

- La progression des envois le long de la chaîne logistique alors qu'une analyse de risques est en cours. Il faudra peut-être envisager l'adoption de dispositions opérationnelles différentes pour le modèle commercial du fret aérien
- L'harmonisation des protocoles de vérification lorsque le/les pays RPCFAC émettent une demande d'inspection/filtrage
- Les conséquences/procédures de renvoi lorsque les marchandises sont entre les mains d'un organe autre que le soumissionnaire.
- Les divergences fortuites entre les données RPCFAC et les données ACI préalables à l'arrivée (les données RPCFAC qui sont soumises sont assimilées à des données "brutes").

Considérations futures

Ajout éventuel de la circulation du courrier (messagerie avec bulletins d'accompagnement de colis CBV (*Courier Baggage Voucher*)) parmi les thèmes à étudier

