

**RAPPORT DE LA PHASE I DU GROUPE DE TRAVAIL MIXTE DE
L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (OACI) ET DE
L'ORGANISATION MONDIALE DES DOUANES (OMD) SUR LES
RENSEIGNEMENTS PREALABLES CONCERNANT LE FRET AÉRIEN (RPCF)**

Table des matières

Objectifs	2
Résultats des réunions du Groupe de travail <i>RPCF</i>.....	2
Résumé des avantages souhaités	6
Rapports des projets pilotes	6
ANNEXE B - Comparaison entre les termes utilisés dans le cadre de normes SAFE et dans l'ANNEXE 17.....	11
ANNEXE C - Rapports sur les trois projets pilotes	14
ANNEXE D - Principes communs des projets pilotes.....	41
ANNEXE E – Organigrammes	42
ANNEXE F	45

Objectifs

1. Ce document présente les objectifs et les exigences concernant l'utilisation des renseignements préalables concernant le fret (*RPCF*)¹ concernant la sûreté de l'aviation civile d'après les évaluations du Groupe de travail mixte *RPCF* conformément à son mandat (Annexe A) et afin d'obtenir la validation du Panel AVSEC de l'OACI et du Groupe de travail d'experts techniques sur la sûreté du fret aérien (GETSFA ou TEGACS).
2. Les exigences de l'aviation civile consistent à utiliser des données disponibles avant le chargement. Ce rapport repose ainsi généralement sur les *RPCF* précédant le chargement (*RPCF-PC*) contrairement aux données *RPCF* précédant l'arrivée, collectées par les douanes et les autres agences aux fins d'évaluation plus approfondie des risques.
3. Sauf preuve du contraire, les références au fret dans ce rapport concernent à la fois le fret et le courrier.

Résultats des réunions du Groupe de travail *RPCF*

4. À ce jour, le Groupe de travail mixte *RPCF* s'est réuni deux fois à Singapour (août 2014) et à Genève (décembre 2014), et a traité les points suivants :
 - Les normes de réglementations pour l'utilisation actuelle et éventuellement future des *RPCF* (normes *SAFE* de l'OMD et l'Annexe 17 de l'OACI de la Convention de Chicago) ;
 - Les mesures actuelles de réduction des risques aériens liés à la sûreté ;
 - Les pilotes *RPCF-PC* actuels pour la sûreté aérienne ainsi que l'ensemble des principes communs développé par le Canada, l'Union européenne (UE) et les États-Unis, sur les délais, les éléments de données, les choix en matière de déclaration, les mesures de réduction des risques, etc. ;
 - Le modèle d'informations électroniques anticipées (*AEI*) de l'Union postale universelle (UPU) permettant de fournir des données postales au niveau mondial ;
 - L'avis des industries et des autorités chargées de la réglementation concernant l'utilisation des *RPCF-PC* pour des objectifs de sûreté aérienne ;
 - La nécessité d'évaluer l'impact de l'application des systèmes *RPCF-*

¹Dans le cadre de la méthode des 'Renseignements préalables concernant le fret' (*RPCF*), un jeu de données fournissant des informations concernant le mouvement international du fret est utilisé pour évaluer les risques et faire ainsi face à différentes menaces, notamment en matière de sûreté et de sécurité.

PC par plusieurs États sur des processus de transfert et des expéditions faisant l'objet de multiples escales ;

- Les différences entre le fret aérien et la documentation postale²; et
- La nécessité d'évaluer l'impact de l'application des systèmes *RPCF-PC* par plusieurs États sur des processus de transfert et des expéditions faisant l'objet de multiples escales ;
- Les différences entre le fret aérien et la documentation postale; et
- Une ébauche des principes et modèles pour l'utilisation des *RPCF-PC* concernant la sûreté aérienne réalisée par Singapour qui sera étudiée pendant la Phase 2³.

5. Les *RPCF* reposent sur les dispositions établies par le cadre de normes *SAFE* de l'OMD⁴. Par conséquent, les autorités douanières les utilisent depuis plusieurs années. Elles constituent un outil essentiel en matière de ciblage des mouvements de marchandises⁵ en matière de la sûreté et pour d'autres objectifs. Il faut prêter une attention particulière à la menace du 'colis piégé'. Les *RPCF-PC* sont les données les plus pertinentes en matière de sûreté aérienne. Le Groupe de travail *RPCF* s'est ainsi concentré sur ces informations.

6. Les *RPCF-PC* peuvent constituer un des éléments de l'approche multicouches en matière de sûreté de l'*AVSEC* sur les risques liés à la sûreté du fret aérien. Ils se sont largement répandus à la suite des incidents d'octobre 2010 concernant des engins explosifs improvisés (EEI) dissimulés dans des imprimantes d'ordinateur. Les *RPCF-PC* associées aux autres mesures de l'OACI permettent de renforcer la sûreté de la chaîne d'approvisionnement du fret aérien, comme il est précisé dans les amendements 13 et 14 de l'Annexe 17 de la Convention de Chicago, devenus respectivement applicables en juillet 2013 et novembre 2014. Les Secrétaires respectifs de l'OACI et de l'OMD s'engagent à déterminer conjointement l'utilisation des *RPCF-PC* électroniques afin de faciliter la gestion des risques liés à la sûreté du fret aérien⁶.

7. Le Canada, l'UE et les États-Unis ont lancé ces projets pilotes afin de mesurer l'efficacité de ce système dans la pratique. Les modèles opérationnels pouvaient varier mais les résultats étaient similaires.

Les envois postaux notamment ne seront pas accompagnés d'une LTA « fille »(HAWB) et d'une LTA « mère »(MAWB), mais possèdent un identifiant unique qui peut être utilisé de la même manière qu'une HAWB ou une MAWB pour identifier un envoi.

³ Les premières discussions relatives à ces ébauches de principes comprenaient la question selon laquelle la marchandise pouvait encore être chargée dans l'avion malgré des questions soulevées par les *RPCF-PC* n'ayant pas encore été résolues. De plus, des données pouvaient être manquantes.

⁴ http://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/tools/safe_package.aspx

⁵ Ces renseignements préalables concernant le fret sont généralement transmis avant l'arrivée par voie aérienne, routière et ferroviaire et précèdent le chargement du fret maritime conteneurisé.

⁶ Un communiqué joint relatif à la Conférence rassemblant l'OACI et l'OMD concernant le renforcement de la sûreté du fret aérien et la facilitation, 6 Juillet 2012, Singapour, sous-paragraphe xii, page 3.

Lorsque les États souhaitaient adopter les *RPCF-PC* parmi leur cadre de travail réglementaire, ils devaient adopter une approche et des principes communs, afin d'éviter la duplication des tâches et/ou les exigences conflictuelles susceptibles d'engendrer des frais ou d'entraîner des difficultés opérationnelles pour l'industrie.

8. Les représentants de l'industrie étaient favorables à l'utilisation des *RPCF-PC* pour des objectifs de sûreté du fret aérien. Ils ont également souligné l'importance des normes mondiales pour la transmission des éléments de données, les délais, les formats, la communication et les protocoles de réduction de la sûreté. Ces éléments étaient essentiels pour le bon fonctionnement du fret. Une flexibilité suffisante était nécessaire afin de répondre aux divers modèles de travail. De plus, l'utilisation des *RPCF-PC* devait être facultative, du fait que certains États n'avaient pas la possibilité des les appliquer.
9. Le Groupe de travail *RPCF* a pris en compte les enjeux fréquemment rencontrés dans les projets pilotes :
 - Assurer la qualité des données en termes de précision et de pertinence ;
 - Maintenir la faisabilité, en limitant le nombre de demandes de données supplémentaires à un niveau raisonnable⁷;
 - Etablir des lignes de communication claires, cibler convenablement les demandes d'informations afin de fournir des réponses rapides ;
 - Les implications des ressources employées par les États appliquant les *RPCF* et/ou répondant aux notifications de différends, ainsi que le développement des capacités ;
 - Communiquer les informations pertinentes relatives aux alertes des services gouvernementaux ; et
 - Comment tenir compte des mesures existantes conçues afin de sécuriser la chaîne d'approvisionnement.
10. La proposition de révision des trois projets pilotes et du cadre de normes *SAFE* de l'OMD concernait l'ensemble des données initiales '7 + 1' qui permettent de commencer la procédure d'évaluation des risques liés à la sûreté du fret aérien (noms et adresses de l'expéditeur et du destinataire, nombre de pièces contenu dans l'envoi, description des contenus, le poids, ainsi que le numéro de la lettre de transport aérien « fille » ou « mère »⁸⁸). Lorsque ces données sont soumises aux processus d'analyse des risques en fonction d'un profil établi par les douanes et les autorités aériennes, elles permettent de procéder à l'évaluation et à la gestion des risques.
11. Lors de ces activités pilotes, il a été démontré que les éléments de données 7 + 1 étaient généralement disponibles au début⁹⁹ de la chaîne

⁷ Cependant, ces demandes seraient limitées si toutes les données nécessaires étaient immédiatement fournies

⁸ Pour les envois postaux, voir la note de bas de page 2.

⁹ Il faut cependant constater qu'en raison des facteurs géographiques ou des caractéristiques de la chaîne d'approvisionnement, les informations peuvent être uniquement disponibles juste avant le chargement.

d'approvisionnement et précédant le chargement d'un fret aérien. Lorsque les données fournies étaient incomplètes ou insuffisamment précises, des informations supplémentaires étaient demandées. L'industrie a précisé que les retards inutiles devaient être évités. De plus, elle craignait que les variations régionales sur l'ensemble des données nécessaires puissent entraîner des problèmes d'interopérabilité.

12. De larges similarités ont également été remarquées entre l'utilisation potentielle des *RPCF-PC* et les informations anticipées sur les passagers et les systèmes de données des passagers en fonction de la sûreté aérienne.
13. Certains termes sont définis ou utilisés différemment dans l'Annexe 17 de la Convention de Chicago par rapport au cadre de normes *SAFE* de l'OMD. Les différences les plus évidentes sont précisées dans l'Annexe B. Les membres du Groupe de travail mixte *RPCF* ont décidé que ces différences pourraient être palliées en adoptant des références croisées, mais que ces amendements pouvaient être considérés ultérieurement si des difficultés se présentaient.
14. L'approche la plus efficace permettant d'assurer la sûreté aérienne est multiple. En effet, les réseaux terroristes et criminels évoluent en fonction des contrôles mis en place par les gouvernements et l'industrie. Il sera par conséquent constamment nécessaire d'ajuster et de varier les mesures de sûreté afin de maintenir leurs niveaux d'efficacité et, dans la mesure du possible, de les élever. Les *RPCF* précédant le chargement constituent un outil permettant de distinguer les marchandises présentant un risque élevé parmi les autres envois afin que les ressources puissent être ciblées avec une efficacité optimale¹⁰.
15. Bien que le cadre de normes *SAFE* de l'OMD ne soit pas contraignant, 94 % des membres de l'OMD l'ont approuvé et sont déjà dans le processus de mise en œuvre.

Les synergies entre le contenu et les objectifs des réglementations douanières et de la sûreté de l'aviation civile (*AVSEC*), ainsi que les résultats positifs des programmes pilotes, indiquent que les exigences de l'*AVSEC* peuvent se combiner avec les plateformes et dispositifs de sûreté actuels des douanes. Des gains de temps et d'équipement seraient ainsi obtenus, et les deux principaux ensembles de réglementation mondiale régissant les mouvements du fret seraient associés. L'industrie pourrait alors bénéficier de la suppression d'une formalité ou éviter une duplication des tâches.

16. Les échanges électroniques sont de plus en plus fréquents et constituent un outil de travail. Ils sont déjà largement utilisés par

¹⁰ Les éléments 7 + 1 ne correspondent pas directement à la définition de l'OACI sur le fret à haut risque. La définition de l'OACI nécessite que la marchandise provienne d'une entité inconnue ou qu'elle semble avoir été forcée en plus les autres facteurs de risque, excepté si des renseignements spécifiques existent.

l'industrie aérienne pour transmettre les données des passagers et en celles du fret aérien. Des essais opérationnels utilisant les *RPCF-PC* sont effectués au Canada, dans l'UE et aux États-Unis, une législation est ainsi imminente. La Convention postale universelle a été amendée afin de permettre l'utilisation des *RPCF* pour le courrier (Article 9). Les systèmes électroniques ne peuvent pas être constamment utilisés en tout temps et en tous lieux, par conséquent, des dispositions alternatives doivent toujours être possibles. Cependant, de solides arguments indiquent que ces systèmes peuvent contribuer positivement à la sûreté et la facilitation.

17. Il importe de noter que les avantages des *RPCF-PC* risquent d'être perdus si les multiples projets et approches actuellement à l'essai n'étaient pas suffisamment harmonisés et interopérables. L'OACI, l'OMD, l'UPU et leurs Membres ainsi que les partenaires de l'industrie doivent ainsi continuer d'œuvrer ensemble afin d'optimiser les avantages potentiels des *RPCF-PC*.

Résumé des avantages souhaités

18. En résumé, l'adoption du système portant sur les *RPCF-PC* pourrait générer les avantages suivants :

- Un niveau supplémentaire de sûreté, augmentant l'efficacité du système multicouches en matière de sûreté et de l'approche reposant sur les risques ;
- Concentration et identification plus simple des marchandises à haut risque
- Eviter les retards des frets aériens à faible risque
- Répondre aux exigences de sûreté douanière et aérienne par le biais d'une procédure unique commune, permettant d'éviter la duplication
- Flexibilité pour adapter les diverses chaînes d'approvisionnement fournissant des résultats comparables
- Facilitation des mouvements du fret lors de chaînes logistiques mondiales complexes, frontalières, et plurimodales.

Rapports des projets pilotes

19. Les projets pilotes sur les *RPCF-PC* réalisés par le Canada, les États-Unis et l'UE possèdent des fondements communs. Chacun utilise la valeur de référence 7 + 1, et prend également en compte les résultats de contrôle *AvSec* dans la mesure du possible. Les trois projets pilotes présentent des données 7+ 1 généralement disponibles avant le chargement et constituent des fondements suffisants permettant d'appliquer un premier niveau d'analyse des risques. (Les données ont

été transmises aux autorités réglementaires par les sociétés de courrier express, les opérateurs postaux, les transporteurs aériens et les transitaires en fonction des différents modes d'activité.)

20. Les données sont généralement transmises électroniquement (ex : utilisation d'un format de message standard et d'un système permettant d'accepter ces messages) et un système électronique possède toutes les conditions requises pour une future application. Une fois que les données sont reçues, les douanes et les autorités de la sûreté aérienne évaluent les risques en fonction des règles de risque liée à la sûreté. De plus, les données historiques et relatives aux renseignements, les incidents précédents et les menaces aériennes identifiées font partie des profils de risque. Le processus d'évaluation des risques peut donner suite à aucune action supplémentaire, une génération de demande d'informations supplémentaires et/ou un contrôle supplémentaire voire en cas de menace imminente de la sûreté aérienne, un message indiquant de ne pas procéder au chargement (*DNL*).
21. La mise à disposition des données et la diffusion des résultats de l'évaluation des risques sont transmises le plus tôt possible. Cette pratique a permis de minimiser l'éventuelle perturbation du commerce licite. Les trois projets pilotes ont permis de constater que les évaluations *RPCF-PC* constituaient un niveau supplémentaire en matière de sûreté.
22. Les enjeux les plus significatifs des projets pilotes sont les suivants :
 - Etablir des systèmes informatiques pertinents ;
 - S'assurer que les données sont de qualité suffisante ;
 - surmonter les difficultés associées au partage des renseignements et des informations ; et
 - S'adapter aux différents modes d'activité ainsi qu'aux expéditions de fret faisant l'objet de plusieurs escales et de transports multimodaux.
23. Une matrice comparative ainsi que des détails complets sur les trois projets pilotes sont consultables dans l'Annexe C. Un ensemble de principes communs a également été développé par les auteurs des projets pilotes et sont joints à l'Annexe D.
24. Les essais ont été également effectués en fonction des opérations postales. Le modèle postal des informations anticipées électroniques (*AEI*) est le résultat d'un travail collectif développé et examiné depuis début 2013. Ce modèle a été présenté et modifié par les groupes de travail des douanes de l'UPU, de la Sûreté Postale et des Groupes de transport, le groupe traitant de la sûreté du fret aérien, le Groupe d'experts techniques sur la sûreté du fret aérien, le Comité de contact IATA/UPU, le Comité de contact OMD/UPU et en collaboration avec

IATA.

25. Le projet pilote postal de l'UE a confirmé l'utilisation des données électroniques de la déclaration CN23 et des normes de messages pertinents de l'UPU. Le modèle postal repose sur des procédures existantes et les messages *EDI* ayant été validés par les services postaux, les compagnies aériennes et les douanes. Ces messages incluent les *ITMATT*, les *PREDES*, les *CUSRSP*, les *CUSITM*, et les *CARDIT*. Les articles postaux sont reconnus par l'utilisation d'un identificateur unique mis aux normes par l'UPU. L'UPU a également développé un Système de déclaration en douane (*CDS*). Lorsque le *CDS* est associé à l'*IPS* (système postal international), il permet de répondre aux exigences de l'AEI qui utilise également ces messages pendant leur processus. Un organigramme illustrant le modèle postal *AEI* est consultable dans l'Annexe E, fig.1.

Remarque : L'industrie du fret aérien possède plusieurs modèles opérationnels. Les organigrammes de l'Annexe E (Fig. 2 et 3) présentent également les processus opérationnels fondamentaux des deux modèles primaires non-postaux, du fret express et général.

Recommandations

Le GTM-RPCF recommande que:

1. Le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation de l'OACI (AvSec Panel) et le Groupe d'experts techniques sur le fret aérien (GETSFA ou TEGACS) approuvent le concept des RPCF-PC en tant qu'élément supplémentaire à intégrer dans la gestion des risques de la sûreté du fret aérien ainsi que le travail constant du GTM-RPCF lors de la Phase 2.
2. lors de la Phase 2, le GTM-RPCF élabore un modèle pour l'utilisation des RPCF-PCaux fins des États souhaitant adopter ce système.
3. En élaborant ce modèle, le GTM-RPCF prene en compte les principes et modèles présentés lors des ébauches préliminaires relatives aux renseignements préalables concernant le fret avant chargement telles qu'elles figurent à l'Annexe F.
4. Lorsque le dispositif RPCF-PC sera adopté, une approche générale d'harmonisation puisse s'opérer en évitant la duplication des tâches.

ANNEXE A – Groupe de travail mixte OACI-OMD sur les renseignements préalables concernant le fret

MANDAT

I. Portée des travaux

1. Le Groupe de travail mixte évoluera en deux phases distinctes. La première phase évaluera les besoins et déterminera les objectifs de l'utilisation des Renseignements préalables concernant le fret (RPCF) dans le contexte de la sécurité de l'aviation civile, tandis que la seconde phase sera consacrée aux moyens pratiques et techniques de mettre en œuvre l'utilisation des RPCF, conformément aux résultats de la Phase 1.

II. Phase I : Évaluation

2. Le Groupe de travail mixte :

- identifiera et évaluera les avantages et les enjeux mutuels liés à l'utilisation des *RPCF* dans le contexte de la sécurité de l'aviation civile, en tenant compte des projets pilotes douaniers en cours sur les renseignements préalables et les échanges de vues/rapports du Groupe d'experts techniques de l'OMD sur la sécurité du fret aérien (GETSFA ou TEGACS) et du Groupe de travail sur la sûreté du fret aérien émanant du Groupe d'expert de la sûreté de l'aviation de l'OACI (WGACS) ;
- déterminera à quelle fin et dans quel contexte les *RPCF* s'avèreraient utiles pour la sécurité de l'aviation civile ;
- évaluera l'impact économique et opérationnel (sur l'industrie autant que les gouvernements) de l'utilisation des *RPCF* dans le contexte de l'aviation civile ; et
- envisagera l'impact de la non utilisation des *RPCF* dans des contextes de sécurité de l'aviation.

Temps imparti : de six à huit mois

3. Produits escomptés : un rapport écrit sera produit ; il comprendra un résumé des informations concernant :
 - un aperçu des projets pilotes ;
 - le fonctionnement opérationnel des projets pilotes (éléments de données, délais impartis pour la soumission de données et temps de réponse) ;
 - les principales similitudes et différences entre les projets pilotes ;
 - l'identification d'avantages et de défis pour la sécurité de l'aviation, la douane, les compagnies aériennes et les autres entités de la chaîne logistique ;
 - l'identification d'applications pour la sécurité de l'aviation civile et les propositions d'emplois et de procédures ;

- l'identification des pré-requis et des conditions d'une utilisation efficace et opérationnelle des RPCF dans le contexte de la sécurité de l'aviation civile (conditions opérationnelles et techniques, contraintes et impacts, délais impartis, temps de réponse, etc.) ;
- les rôles et responsabilités déterminés respectivement pour la douane et la sécurité de l'aviation dans le contexte de l'utilisation des RPCF pour la sécurité de l'aviation civile ; et
- les résultats et les produits escomptés de la Phase II.

III. Phase II : principe des opérations

4. Compte tenu des résultats de la première phase et des développements en cours, le Groupe de travail mixte :
 - envisagera de quelle manière les RPCF pourraient ou non compléter les outils de sécurité de l'aviation civile existants ou futurs ;
 - déterminera les moyens techniques et pratiques de mettre en œuvre et de gérer l'utilisation des RPCF dans le contexte de la sécurité de l'aviation civile ;
 - déterminera de quelle manière les autorités douanières et de l'aviation civile seraient à même de se soutenir mutuellement.

ANNEXE B - Comparaison entre les termes utilisés dans le cadre de normes SAFE et dans l'ANNEXE 17

	OMD	OACI
Renseignements préalables concernant le fret	<p><u>Cadre de Normes SAFE, Pilier 1, para 1.3.3</u></p> <p>Les renseignements préalables concernant le fret ou les déclarations préalables de chargement (Pilier 1, Norme 1, paragraphe 1.3.3) sont les documents à soumettre par voie électronique par le transporteur ou son agent, à l'exportation et/ou à l'importation. Pour tous les autres modes de transport et envois, ils doivent être déposés avant l'arrivée du moyen de transport au bureau de douane du lieu d'exportation et/ou d'importation. Aux fins de la sécurité, la douane ne devrait pas exiger de renseignements plus détaillés que ceux énumérés en annexe du Cadre de normes SAFE. Aux fins de la sécurité du fret aérien, il a été proposé d'introduire dans le Cadre de normes SAFE les nouveaux paragraphes 1.3.4 et 1.3.10 de l'Annexe II qui suggèrent que seul un nombre limité d'éléments de données devrait être soumis par une entité de la chaîne logistique du fret aérien, y compris, mais sans s'y limiter, le transporteur, le transitaire, l'intégrateur, l'opérateur postal ou l'agent de ces derniers, aussitôt que l'information est disponible mais au plus tard avant le chargement de l'avion.</p>	<p><u>Annexe 9</u></p> <p>4.17 Afin de promouvoir la facilitation des échanges et l'application des mesures de sécurité, les États contractants devront, aux fins de la standardisation et de l'harmonisation des échanges de données électroniques, encourager toutes les parties concernées, qu'elles soient publiques ou privées, à mettre en œuvre des systèmes compatibles et à consulter les normes et protocoles appropriés reconnus au niveau international.</p>

Facilitation	<u>Glossaire des termes douaniers internationaux de l'OMD</u> Simplification et harmonisation des procédures du commerce international, y compris des activités, pratiques et formalités relatives au recueil, à la présentation, à la communication et au traitement des données nécessaires au mouvement des marchandises en commerce international.	<u>Annexe 9</u> La facilitation est la gestion efficace des procédures de contrôles aux frontières afin d'accélérer le dédouanement (des avions, des passagers/équipages, des bagages, des envois) et d'éviter les retards inutiles.
Fret à haut risque	<u>Cadre de Normes SAFE, Annexe 1</u> Le fret à haut risque est celui que les informations disponibles ne permettent pas de considérer comme étant à faible risque, que le renseignement tactique indique comme présentant un risque élevé ou qu'une méthode d'évaluation du degré de risque reposant sur des éléments de données relatifs à la sécurité identifie comme présentant un risque élevé.	<u>Annexe 17</u> Un envoi ou un courrier présenté par une entité non connue ou présentant des signes de falsification sera considéré comme étant à haut risque s'il répond en outre à l'un des critères suivants : <ul style="list-style-type: none"> a) Des renseignements spécifiques indiquent que l'envoi ou le courrier constitue une menace pour l'aviation civile ; ou b) L'envoi ou le courrier présent des anomalies faisant l'objet de suspicions ; ou c) La nature de l'envoi ou du courrier est telle qu'il serait improbable que les mesures de sécurité de base puissent seules détecter des objets prohibés susceptibles de mettre l'avion en danger.
Gestion du risque	<u>Cadre de Normes SAFE, Annexe 1</u> Application systématique de procédures et de pratiques de gestion qui fournissent aux organismes d'inspection présents aux frontières les informations nécessaires	<u>Annexe 9</u> Application systématique de procédures et de pratiques de gestion qui fournissent à la douane les informations nécessaires à l'examen des mouvements ou des envois

	pour examiner les mouvements ou les envois présentant des risques.	présentant des risques.
Sécurité	<p><u>Cadre de Normes SAFE, Pilier 1, Section 3</u></p> <p>Il (le Pilier douane-douane) constitue un mécanisme efficace pour protéger la chaîne logistique internationale contre les effets du terrorisme et d'autres formes de criminalité transnationale.</p>	<p><u>Annexe 17</u></p> <p>Protection de l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite. L'objectif est atteint grâce à une combinaison de mesures et de ressources humaines et matérielles.</p>
Contrôle par examen analytique	<p><u>Cadre de Normes SAFE, Annexe 1</u></p> <p>Fait d'évaluer les informations et le renseignement concernant les marchandises et les moyens de transport par un processus d'évaluation des risques (manuel, automatisé ou autre).</p>	<p><u>Annexe 17</u></p> <p>Application de moyens techniques ou autres dont le but est d'identifier et/ou de détecter des armes, des explosifs ou autres dispositifs dangereux, ou des articles ou substances susceptibles d'être utilisés afin de commettre un acte d'intervention illicite.</p>

ANNEXE C - Rapports sur les trois projets pilotes

Détails du Projet Pilote	Étas-Unis Etats-Unis – ACAS	Canada – PACT	Union Européenne - PRECISE
Numéro de l'Étape dans le Projet Pilote / Étapes totales	1/1	1/1	8/28
Statut	<ul style="list-style-type: none"> • En cours depuis décembre 2010 • La CBP prévoit de continuer le projet pilote jusqu'à la mise en œuvre complète obligatoire 	<ul style="list-style-type: none"> • La transmission de données brutes a commencé en février 2013 • Le projet pilote a été étendu jusqu'au 31 mars 2015. 	<ul style="list-style-type: none"> • Projet pilote express en 2012 • 4 mois d'exercice sur maquette avec transporteurs conventionnels en 2013
Délais établis & statut	<ul style="list-style-type: none"> • Avis d'ébauches de règles (NPRM) attendu pour 2015. Mise en œuvre finale des règles attendue pour 2016. 	En attente	L'entrée en vigueur de la Réglementation UCC est prévue pour 2016 ; la mise en œuvre pratique est attendue au cours des années suivantes.
Éléments de données de l'Évaluation des risques	<ul style="list-style-type: none"> • Expéditeur¹¹ Nom/Adresse • Destinataire Nom/Adresse • Description de la Cargaison • Calcul du nombre de pièces • Poids total • Identificateur de l'expédition (communément appelé « 7+1 ») 	<ul style="list-style-type: none"> • « 7+1 » : ensemble initial de données obligatoire • « +1 » optionnel – le Canada proposant d'adopter un élément de données optionnel « e-CSD »¹² pour indiquer que le <i>screening</i> a été appliqué 	« 7+1 »
Délais de soumission	Aussi tôt que possible dans la chaîne logistique	Aussi tôt que possible dans la chaîne logistique	Aussi tôt que possible dans la chaîne logistique

¹¹ Aux Etats-Unis, l'«expéditeur» est appelé *shipper*.

¹² L'e-CSD, la déclaration électronique de sécurité d'expédition, est un message harmonisé OACI/IATA conçu pour remplacer la documentation papier d'informations sur le *screening* requis.

Nombre et type de participant	<ul style="list-style-type: none"> • 17 Opérationnels <ul style="list-style-type: none"> ○ 4 Transporteurs express ○ 6 Transporteurs de passagers ○ 7 Transitaires • 33 Pré-opérationnels¹³ <ul style="list-style-type: none"> ○ 1 Transporteur express ○ 17 Transporteurs de passagers ○ 6 Transporteurs de fret lourd ○ 9 Transitaires 	<ul style="list-style-type: none"> • 7 Transporteurs de passagers • 2 Transitaires • Expansion sous considération 	<ul style="list-style-type: none"> • 4 Transporteurs express • 10 Transporteurs conventionnels • 8 Transitaires
Inclusion des opérateurs postaux/de courrier	<p>Le travail préparatoire a été complété afin de permettre le lancement, dans un futur proche, d'un projet pilote AMAS (<i>Screening</i> Préalable du Courrier Aérien). Des participants consentants, opérateurs postaux et transporteurs sont en cours d'identification.¹⁴</p>	<p>Le courrier postal ne fait pas partie des objectifs du PACT. Le courrier postal est en cours d'étude dans le cadre d'une initiative indépendante.</p>	<p>Un Projet Pilote Postal Européen avec 8 Etats membres et leurs opérateurs postaux est en cours depuis 2012 ;</p> <p>Phase 1 : transmission de données électroniques CN 23 depuis</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) des opérateurs postaux non-européens vers des opérateurs postaux européens 2) des opérateurs postaux européens vers les

¹³ « Pré-opérationnel » signifie qu'un participant est soit en train de transmettre à l'environnement de production à des fins d'analyse de qualité des données, soit en train de transmettre au système de certification à des fins de test – il s'agit des deux étapes immédiatement antérieures au statut « opérationnel ».

¹⁴ Contrairement aux projets pilote de fret entrant, qui peuvent être réalisés par les pays directement concernés seuls avec la participation de transporteurs volontaires, les projets pilote de courrier exigent la participation supplémentaire d'opérateurs postaux d'autres pays, puisque la poste d'origine est le transmetteur de données à la poste du pays de réception, qui par la suite fournit les données aux autorités douanières du pays de réception.

			douanes Phase 2: implication des transporteurs aériens (en cours)
Messages entrants	<ul style="list-style-type: none"> • Délivrés via des transporteurs/CBP existants ou des lignes de communication CBP/transitaires • Un certain nombre de formats de messages peuvent être employés, y compris le « standard de l'industrie » IATA Cargo IMP Cargo XML ou « CAMIR » CBP modifié. 	<ul style="list-style-type: none"> • Lettres de transport aérien reçues dans deux comptes email dédiés au PACT (l'un pour l'ASFC, l'autre pour TC) • Les formats de message comprennent les FWB, FHL et les bulletins de service clientèle. 	<i>En cours de discussion dans le cadre de l'étude de faisabilité européenne</i>
Ciblage	<ul style="list-style-type: none"> • Les données d'expédition sont soumises au Système de Ciblage Automatisé (ATS), un système basé sur le règlement et le poids qui examine les expéditions en fonction des nombreuses sources de référence. • Les expéditions peuvent être corrigées manuellement par un agent du Centre National de Ciblage (NTC) en fonction des résultats de l'ATS et d'autres critères. 	<ul style="list-style-type: none"> • Les expéditions sont vérifiées manuellement en fonction des indicateurs de risque et en fonction de nombreuses sources de référence. • Les agents TC et les agents du Centre National de Ciblage (NTC) mettent en place le ciblage de manière indépendante, les agents TC étant intégrés au NTC. 	<p>Concept proposé :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Analyse des risques automatique faite par le système d'information des Douanes européennes, si alerte : 2. Analyse des risques manuelle faite par les agents des douanes <p>Développement de critères de risques européens harmonisés pour la sécurité aérienne par les autorités douanières, intérieures, et d'aviation civile.</p>
Réponses du système	<ul style="list-style-type: none"> • Les messages automatiques indiquent la prise en compte d'une 	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de réponses automatisées du système pour cause d'absence d'un 	<i>En cours de discussion dans le cadre de l'étude de faisabilité</i>

	<p>soumission ou d'une erreur de soumission, suivis par l'une des indications suivantes : évaluation complétée, référence (données ou <i>screening</i>)¹⁵, ou l'avertissement Ne Pas Charger¹⁶ (DNL). Une fois que les protocoles de résolution de référence sont complétés, les résultats des références <i>screening</i>/données sont envoyés.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les références de données et <i>screening</i> sont également envoyés par email. • Les avertissements DNL enclenchent également un protocole de réaction téléphonique. 	<p>système de ciblage automatisé¹⁷</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les Demandes d'Information (RFI) et les Demandes de Confirmation <i>Screening</i> sont envoyées par email par les agents • Les Demandes de <i>Screening</i> (RFS) sont envoyées par email par les agents mais comprennent aussi une réaction de suivi téléphonique ; • L'avertissement Ne Pas Charger (DNL) ne fait pas partie des éléments testés par le projet pilote PACT 	<p><i>européenne</i></p>
--	---	--	--------------------------

¹⁵ Les références et les avertissements DNL ne sont pas émis exclusivement en fonction des résultats basés sur l'ATS, mais seulement après vérification manuelle effectuée par un agent NTC.

¹⁶ Depuis le lancement du projet pilote ACAS en décembre 2010, aucune expédition n'a reçu l'avertissement Ne Pas Charger.

¹⁷ Des solutions pour un système de ciblage automatisé sont en train d'être examinées dans le cadre de l'extension du projet pilote jusqu'au 31 mars 2015.

Références et protocoles de résolution	Après la réception d'un référence d'expédition (données, <i>screening</i> , DNL), l'enregistreur de données ACAS doit faire connaître le référence au Centre National de Ciblage par message ou par email, et suivre le protocole de résolution approprié tel qu'il a été élaboré par les Procédures Standard d'Opération.	Après avoir déterminé si an RFI ou un RFS est requis, les agents suivent le protocole de résolution approprié tel qu'il a été élaboré par les Procédures Standard d'Opération internes au PACT.	Trois tests de références ont été menés en 2014 avec des transporteurs traditionnels, des transitaires et des transporteurs express. Références – Types testés : <ul style="list-style-type: none"> • Demandes d'informations supplémentaires • <i>Screening</i> de cargaison à haut risque • DNL Résultats : Les Douanes sont capables d'obtenir les informations supplémentaires nécessaires et de localiser l'expédition dans un délai raisonnable.
Stratégies d'Atténuation et Protocoles de Réaction pour Résolution		4 Degrés d'Atténuation : <u>Degré 0</u> – aucune intervention supplémentaire requise, l'expédition se poursuit normalement, aucun message <u>Degré 1</u> – demande d'Information (RFI) – par email, n'implique pas un arrêt de l'expédition, attente d'une réponse de la part du transporteur/transitaire. Implique également une demande de confirmation <i>screening</i> – le <i>screening</i> a-t-il eu lieu, et si oui, de quelle sorte et à quelle station ? <u>Degré 2</u> – Demande de <i>Screening</i> – demandes officielles de <i>screening</i> émises	Quatre scénarios: <ul style="list-style-type: none"> • Aucune autre mesure requise • Demande d'informations supplémentaires • <i>Screening</i> de cargaison à haut risque • DNL

		par le GoC. L'expédition peut tout de même se poursuivre normalement. <u>Degré 3</u> – Ne Pas Charger – n'est pas actuellement testé au Canada.	
--	--	--	--

ANNEXE C (suite)

Projets pilotes

A. Canada

Section 1: Informations sur les Projets pilotes

Contexte

1. Le Ciblage Pré-Chargement de Cargaison Aérienne (PACT) est une initiative commune à l'Agence des Services Frontaliers du Canada (ASFC) et Transport Canada (TC). Lancé le 1^{er} octobre 2012, le projet pilote PACT consiste en des activités de ciblage conjointes, au sein desquelles des agents de l'Agence des Services Frontaliers du Canada et de Transport Canada travaillent en collaboration pour mettre en œuvre des évaluations de risques de données de cargaison soumises par des transporteurs aériens et des transitaires volontaires avant le chargement.

2. Dans le cadre du Projet pilote, des transporteurs aériens et des transitaires volontaires fournissent les données de fret aérien aussi tôt que possible avant le chargement de la cargaison dans l'avion ayant pour destination le Canada. Une fois les données reçues, l'Agence des Services Frontaliers du Canada et les cibleurs procèdent à des activités d'évaluation des risques sur les données de cargaison reçues pour obtenir des indicateurs de risques pour la sécurité de l'aviation. Lorsqu'un risque est identifié, les cibleurs collaborent alors avec les transporteurs aériens et es transitaires participants volontaires pour atténuer les risques grâce à une série d'actions qui comprennent :
 - Degré 0: Les données sont vérifiées, aucune intervention supplémentaire n'est requise;
 - Degré 1: Demande d'Information (RFI) – des informations supplémentaires sont requises, la demande peut comprendre une demande de confirmation d'un *screening* appliqué au préalable ;
 - Degré 2: Demande de *Screening* (RFS) – un *screening* supplémentaire est requis, en plus de la méthode de *screening* appliquée au préalable ; et
 - Degré 3 : Ne Pas Charger (DNL) – émis uniquement en cas de circonstances extrêmes.

3. En raison d'une quantité de facteurs contraignants, la portée du Projet pilote PACT est restée cantonnée aux vols passagers ayant pour destination le Canada. Actuellement, les participants volontaires comprennent sept compagnies aériennes (Air Canada, KLM Royal Dutch Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Lufthansa, Japan Airlines, et Air France) ainsi que deux transitaires (Kuehne & Nagel et DB

Schenker). Les transporteurs de fret, express et de poste/courrier ne sont pas entrés dans le champ d'application du projet pilote.

4. L'idée et la conception du projet pilote ont mis à contribution l'expérience et les meilleures pratiques du projet pilote de l'US Air Cargo Advance Screening (ACAS) et ont employé des stratégies similaires en terme d'atténuation des risques pour les cargaisons aériennes à destination du Canada depuis l'étranger. Le projet pilote a également partagé ses meilleures pratiques avec le projet pilote *European Union's Pre-loading Consignment Information for Secure Entry* (PRECISE).

Contenu

5. À l'origine, le concept du PACT incluait des parties intéressées participantes qui fournissaient un sous-ensemble de données de cargaison disponibles aussi tôt que possible et avant le chargement au dernier port d'embarquement. Ce sous-ensemble de données pouvait comprendre toute information qui était actuellement exigée par l'Agence des Services Frontaliers du Canada (4 heures avant l'arrivée) sous l'égide du programme de l'Information Préalable sur les Expéditions Commerciales (IPEC). Les risques associés au sous-ensemble de données devaient ensuite être évalués grâce aux systèmes de ciblage automatisés existants de l'Agence des Services Frontaliers du Canada. Cependant, il a été déterminé qu'en raison des limitations de l'Agence des Services Frontaliers du Canada et des systèmes d'information de l'industrie, ces données dans leur format actuel ne pourraient pas être transmises par le transporteur ni reçues par l'Agence des Services Frontaliers du Canada sans des investissements coûteux pour les deux parties.
6. Par conséquent, une solution alternative a été mise en place, dans laquelle les industries participantes transmettent actuellement des données de cargaison chargée au préalable à l'Agence des Services Frontaliers du Canada et à Transport Canada par email (et par fichiers plats en pièces jointes). Ces données sont ensuite ciblées manuellement par les agents de l'Agence des Services Frontaliers du Canada et de Transport Canada. Une solution pour permettre le ciblage automatisé est cours de développement, étant donné que le ciblage manuel n'est pas une option idéale pour aller de l'avant.
7. Les formats des messages qui sont actuellement reçus par email de la part des transporteurs aériens et utilisés à des fins de ciblage comprennent des lettres de transport aérien *master airway bills* (FWB) ; des messages de consolidation ou lettres de transport aérien *house airway bills* (FHL) ; et des bulletins de service clientèle en pièces jointes aux emails. En raison du format de soumission, les cibleurs sont capables de lire entre 7 et plus de 30 éléments de données y compris des éléments tels que le nom et l'adresse de l'expéditeur, jusqu'au passage en revue des messages et des codes de *screening*.

Qu'est-ce qui a été testé?

8. Le PACT procède actuellement à une évaluation des données collectées pendant les deux années écoulées du projet pilote. Pendant cette évaluation, le travail du projet, y compris les efforts de ciblage, se poursuivent. Certains résultats initiaux sont listés ci-dessous :

- **Disponibilité et qualité des données:** Les résultats initiaux confirment que dans la plupart des cas, les éléments de données minimum requis pour une analyse des risques efficace (nom et adresse de l'expéditeur, nom et adresse du destinataire, calcul du nombre de pièces, poids, et numéro de lettre de transport aérien) sont en réalité disponibles avant le chargement de la cargaison, et souvent plusieurs jours au préalable. En raison du format alternatif pour la soumission de données au sein du PACT, il a été démontré que mis à part les éléments de données initiaux requis pour le ciblage, de nombreux autres éléments de données également disponibles—parfois plus de 30—sont très utiles en ce qu'ils contribuent à fournir un tableau des risques qui permet soit d'atténuer soit d'identifier les risques. Ces éléments de données supplémentaires (par exemple les codes de *screening* et d'acheminement) font partie intégrante du tableau général des risques d'une expédition et constituent souvent les éléments de données requis en cas d'émission d'un RFI – Demande d'Information – à l'intention d'un transporteur ou transitaire.
- Il convient de noter que dans des situations où les données sont absentes ou de qualité insuffisante, il devient bien plus difficile d'atténuer les risques. Lorsque des éléments de données complémentaires, supplémentaires et précis sont fournis, les activités d'atténuation des risques sont accélérées car il n'est plus besoin de formuler des demandes d'information supplémentaires auprès des transporteurs et transitaires. Un élément d'information clé facilement accessible que nous avons découvert se trouve dans les « codes de manipulation » (*handling codes*), qui font normalement partie de la Déclaration Électronique de Sécurité d'Expédition (e-CSD). Ces codes fournissent des informations concernant la manière (le cas échéant) dont la cargaison a été examinée au *screening* ou acceptée par un agent ou transitaire habilité.
- **Envois de messages/références :** Malgré le manque d'un système automatisé pour la communication sur l'évaluation et l'atténuation des risques, le projet pilote a réussi à établir une communication avec les industries participantes autant pour la réception préalable de données de cargaison que pour l'envoi de demandes de référence dans les cas où des données supplémentaires pour le *screening* étaient requises.
- La procédure actuelle pour la demande d'information supplémentaire de la part d'un participant comprend un email standard identifié en tant que RFI – Demande d'Information – ou en tant que RFS – Demande de *Screening* – grâce à l'inclusion des détails de l'expédition (c.à.d. le numéro de lettre de transport aérien) ainsi que du type d'information requis. Ces messages standardisés sont

envoyés au point de contact qui a été identifié pour le participant. Si une réponse n'est pas obtenue, le cibleur tente un contact par téléphone.

- Avec le PACT, les envois de message et les références suivent une progression récurrente, dans laquelle le Degré 1 RFI – Demande d'Information – représente le premier contact, le Degré 2 RFS – Demande de *Screening* – est employé lorsque le risque ne peut être atténué grâce à des informations supplémentaires et le Degré 3 DNL – le message Ne Pas Charger – est mis en place lorsqu'une cargaison constitue une menace imminente. Il convient de noter que durant cette phase du projet pilote, le Degré 3 DNL – le message Ne Pas Charger – a été testé uniquement au moyen de l'Exercice de Table Top (*Table Top Exercise*) et demeure donc hors du champ opérationnel. Aucun message de Degré 3 DNL – Ne Pas Charger – n'a été émis dans le cadre direct du projet pilote PACT.
- **Évaluation des Risques** : Le projet pilote PACT a commencé à développer et à tester des procédures d'évaluation des risques spécifiques qui comprennent des règles et algorithmes basés sur le risque, des analyses d'informations soumises en fonction des renseignements et des données historiques, des exemples pratiques issus d'incidents passés y compris des applications antécédentes, ainsi que des renseignements issus de l'environnement de l'aviation et d'autres évaluations pertinentes de menaces et de risques.
- Pendant la procédure d'évaluation des risques, il a été trouvé que des codes de *screening* étaient fréquemment inclus dans l'ensemble initial de données préalables de cargaison reçues par les participants. De plus, dans le contexte des procédures d'atténuation, lorsque des messages de renvoi étaient envoyés aux industries en demandant des informations supplémentaires concernant leur expédition, les réponses des industries comprenaient souvent un e-CSD. Ce formulaire comprend des informations importantes de sécurité qui s'avèrent être très utiles pour l'atténuation de cargaison à haut risque ou pour confirmer un *screening* de cargaison à haut risque.
- **L'Exercice de Table Top** : Dans le cadre des activités du projet pilote PACT, un Exercice de Table Top (*Table Top Exercise*) a été complété. Celui-ci donnait l'opportunité à tous les participants et parties intéressées de passer en revue directement de nombreux scénarios. Ces scénarios simulaient un environnement réel et ont rendu possible des discussions entre l'Agence des Services Frontaliers du Canada, Transport Canada et le secteur, permettant ainsi à tous les participants d'apprendre les uns des autres et d'identifier certains problèmes qui peuvent être remédiés le plus tôt possible.

Avantages

9. Du point de vue de la sécurité aérienne, le projet pilote PACT a démontré que le ciblage et l'analyse des risques pouvaient faire office de strates supplémentaires à la sécurité aérienne, surtout en ce qui concerne les frets aériens entrants. Les activités communes ont permis de prouver que les données concernant les cargaisons étaient disponibles, qu'une évaluation des risques pouvait être menée et que des protocoles

de communication pouvaient être mis en œuvre afin de pouvoir, dans la plupart des cas, isoler une expédition et la contrôler conformément aux instructions de l'autorité responsable, et en collaboration avec le secteur.

10. Par conséquent, le projet pilote a permis d'établir que les informations (tirées l'évaluation des risques) qui pouvaient potentiellement identifier une expédition à risque élevé ou, plus spécifiquement, la présence d'un engin explosif et incendiaire (*IED*) dans une expédition, étaient disponibles avant le chargement dans l'aéronef. Il est donc possible d'éviter une attaque grâce à ce type de programme, et le mandat d'un régime de sécurité aérienne s'en voit soutenu.
11. Sur le plan de la sécurité nationale, il a été noté que la réception des données avant le chargement permettait de repousser les frontières et d'atténuer les risques au premier point possible. Bien que le projet pilote reste axé sur les menaces imminentes contre les aéronefs, la protection de la sécurité nationale du Canada en tire également profit en étant en mesure de mener des évaluations des risques plus précoces.
12. Il a également été découvert que le secteur pouvait envoyer aux douanes les données commerciales que celles-ci préconisent actuellement avant le chargement, plutôt qu'avant l'arrivée. Son autre avantage éventuel est qu'il permet aux partenaires de la chaîne commerciale (par ex. les transporteurs aériens, les transitaires) de répondre aux autres types de demande d'informations et aux problèmes de clarification des données avant que le fret arrive au Canada. En outre, ces délais de transmission d'informations plus précoces pourraient également allouer plus de temps aux autorités douanières pour réagir aux autres menaces (par ex. criminelles, sanitaires, etc.) au port d'arrivée.
13. Un avantage ou une réussite notoire et importante de ce projet pilote a été la manifestation d'une excellente coopération et coordination entre les participants sectoriels et les autorités de l'Agence des services frontaliers du Canada et de Transports Canada. Depuis le lancement du projet pilote, les parties prenantes ont été très actives et ont apporté leur soutien à celui-ci, que ce soit à travers une communication régulière ou par leur affiliation au groupe de travail du PACT.

Défis

14. Le projet pilote PACT compte son lot de défis. À ce jour, les deux plus grandes difficultés se sont concentrées au niveau du partage de l'information et de l'utilisation d'un système automatisé. Certains obstacles juridiques et législatifs limitent actuellement la quantité et le type d'informations pouvant être partagées entre Transports Canada et l'Agence des services frontaliers du Canada. La clé de la réussite du PACT repose dans la possibilité de partager des renseignements et des informations tactiques entre les départements, et telle est la problématique actuelle qui a été identifiée comme prioritaire.
15. La transmission alternative des données prévue par le PACT n'est pas possible sur le long terme. L'absence d'un système automatisé, y compris celle d'un système automatisé d'évaluation des risques, a limité les capacités de ciblage avant le chargement, ce qui s'est avéré quelque peu fastidieux pour les participants sectoriels.
16. À l'avenir, les autres défis que rencontrera le projet pilote PACT dépendront de l'extension de son envergure et de la transition vers un programme PACT standard. Par chance, le projet pilote ne comptait que 7 participants, tous transporteurs de

passagers. Les futures mises en œuvre du projet pilote comprendront d'autres modèles commerciaux, tels que des courriers express et des avions cargo. L'ajout de ces branches d'activité permettra d'identifier plus facilement les propriétaires des données et à quel moment ils les possèdent, et d'offrir des solutions d'archivage accessibles au secteur.

Section 2 : Points de discussion

a) Éléments requis :

Procédures et systèmes

17. Au vu des grands volumes de données anticipées sur les cargaisons, il est essentiel d'utiliser un système de ciblage automatisé pour évaluer les risques et de renvoyer un message de réduction des risques en « temps réel ». Bien que le ciblage automatisé n'ait pu être testé au cours du projet pilote PACT, des solutions de système automatisé à court et à long terme sont en cours de développement.

Éléments de données

18. Explication de la manière dont nous avons obtenu 7+1 données et raison pour laquelle elles sont considérées comme suffisantes :

- Suite à sa volonté de minimiser l'impact sur l'industrie, le projet pilote a établi que, à ce jour, les 7+1 éléments de données sont suffisants **comme groupe de données initial** pour démarrer la procédure d'évaluation des risques. Cependant, il convient de remarquer que le projet pilote PACT a déterminé que les données relatives aux bordereaux d'expédition par voie aérienne étaient extrêmement utiles pour atténuer les risques. En outre, si elles sont reçues en même temps que les données transmises, elles peuvent souvent éliminer les communications obsolètes et éviter au secteur de devoir demander un complément d'informations via une *RFI* (demande d'information). Le code de contrôle et le message d'acceptation inclus dans la version électronique de la déclaration de sûreté d'un envoi se sont avérés particulièrement utiles.
- Lorsque les participants sectoriels reçoivent une demande de complément d'informations sur une expédition particulière, il a été démontré que demander l'inclusion facultative de la version électronique de la déclaration de sûreté de l'envoi en question était utile pour atténuer les risques.
- Sauf preuve du contraire, elles devraient être acceptées comme le minimum d'éléments de données.
- Comme mentionné ci-avant, 7+1 éléments de données sont suffisants **comme groupe de données initial** pour évaluer les risques. Cependant, il est possible qu'un complément d'informations soit demandé au cours de cette procédure. La procédure d'atténuation des risques nécessite des informations complètes et correctes, et l'accès à plus d'informations peut s'avérer utile.

Renseignements requis

19. Les renseignements représentent un facteur clé de la procédure d'évaluation des risques auxquels les frets aériens font face. Il est essentiel d'établir des réglementations en matière de partage de l'information qui permettent aux départements, et éventuellement aux autres pays, de communiquer entre eux lors de la réalisation des évaluations approfondies et de l'exécution des procédures d'atténuation des risques.

Importance de la qualité des données

20. Des informations complètes et correctes peuvent aider à réduire les éventuelles expéditions à risque élevé. Il convient de remarquer qu'en cas d'absence de données, de données insuffisantes ou de données incomplètes, il devient bien plus difficile d'atténuer les risques. Étant donné que le groupe de données initial des éléments de données requis se limite actuellement à 7+1, il est de plus en plus important de transmettre des données complètes et précises.

Procédures d'évaluation des risques

21. Dans le cadre du projet pilote PACT, les cibleurs ont vérifié manuellement que les données anticipées sur les cargaisons ne montraient pas de signes de risque élevé. Les cibleurs vont identifier les expéditions présentant un risque potentiel sur la base de plusieurs indicateurs de risque déterminés via une procédure d'évaluation des risques. Une fois une expédition relevée ou identifiée, les stratégies progressives d'atténuation des risques suivantes sont appliquées :

- (0) **Pas d'autre intervention requise**, l'expédition poursuit sa route normale.
- (1) **Demande d'information** : réponse au secteur pour demander un complément d'informations ou des clarifications au sujet des données sur la cargaison, dont tout code de contrôle de sécurité ou toute information disponible. Ces demandes sont transmises lorsque les données sont insuffisantes pour se faire une idée des risques.
- (2) **Demande de contrôle** : réponse au secteur pour demander le contrôle du fret expédié. Ces demandes sont transmises lorsque les données sont suffisantes pour se faire une idée des risques et que l'expédition présente un risque élevé pour la sécurité aérienne.
- (3) **Ne pas charger**: instruction au secteur de ne pas charger le fret dans l'aéronef (REMARQUE : la mesure d'atténuation « Do Not Load » n'a pas été employée lors du projet pilote PACT).

22. Lors de la vérification des informations anticipées sur la cargaison, les cibleurs suivent une série d'étapes, à commencer par un contrôle initial des expéditions. C'est à ce moment-là que les cibleurs identifient les éventuelles expéditions à risque élevé sur la base des premières informations reçues. S'il est décidé que de plus amples informations sont requises sur une expédition précise, la communication avec le participant sectoriel est établie. Une fois les nouvelles informations reçues, les cibleurs les vérifient afin de déterminer si elles sont suffisantes pour atténuer le risque. S'il est établi que les expéditions présentent toujours un risque élevé pour la sécurité aérienne, une réponse tactique est envoyée sous la forme d'une demande de contrôle.

23. Les cibleurs consultent les résultats du contrôle afin de déterminer si cela a suffi pour atténuer le risque. L'avertissement « Do Not Load » est la dernière mesure d'atténuation (qui n'a pas été testée au cours de la phase pilote) à être envoyée au transporteur aérien. En théorie, cet avertissement est envoyé au transporteur aérien lorsque les autorités responsables déterminent, sur la base de différents indicateurs de risque, que l'expédition représente une menace imminente pour la sécurité aérienne.

Rôles et responsabilités

24. Les rôles et les responsabilités établies pour le projet pilote PACT émanent des mandats et des autorités de l'ASFC et de TC. À grande échelle, Transports Canada, autorité en matière d'aviation civile, est le département responsable d'éviter et de gérer les risques pour la sécurité de tous les moyens de transport, y compris de l'aviation. Les activités de Transports Canada visent à améliorer davantage le système aérien canadien pour le rendre plus sûr par rapport aux interventions illicites, aux attaques terroristes ou à son utilisation comme moyen d'attaque contre nos alliés. L'ASFC, organe d'administration des douanes, est responsable de la supervision de la gestion de la frontière et axe ses activités sur le dédouanement des marchandises et le contrôle des personnes. En ce qui concerne le transport aérien, l'Agence utilise différents mécanismes servant à identifier les menaces contre la sécurité de la frontière canadienne, dont l'utilisation d'informations commerciales anticipées pour évaluer les risques présentés par les frets avant qu'ils arrivent au Canada. Les transports maritimes utilisent les *RPCF* préalables au chargement depuis 2004.
25. Selon le modèle actuel du PACT, les données du manifeste (bordereau d'expédition) des frets aériens sont reçues au premier point possible. Ces données prennent généralement la forme d'un fichier plat composé de données brutes tirées du manifeste et qui reprennent tous les éléments de données dont le transporteur aérien a besoin pour émettre le bordereau. Ces informations sont envoyées par email à l'ASFC et à Transports Canada, où les cibleurs contrôleront les informations à l'aide d'une procédure d'évaluation des risques. L'analyse des risques et le ciblage sont réalisés par Transports Canada et l'Agence des services frontaliers du Canada en mettant l'accent sur la sécurité aérienne et en exploitant l'expertise, les indices et les renseignements des deux départements.
26. Si, au cours de cette procédure, une expédition est identifiée comme présentant un risque élevé pour la sécurité aérienne, un agent PACT contactera le transporteur aérien pour lui demander un complément d'informations (*RFI*). Si les risques ne sont pas atténués en dépit de la réception des informations complémentaires, d'autres mesures d'atténuation, comme les messages *RFS* (demande de contrôle) et *DNL* (Ne pas charger) seront prises par Transports Canada, le département responsable de la sécurité aérienne.

Standardisation

27. Selon le Canada, l'un des facteurs clés d'une mise en œuvre réussie d'un programme de sécurité aérienne à informations anticipées sur les cargaisons (similaires à *PRECISE* ou *ACAS*) dans le cadre d'un projet national de sécurité des frets aériens est de s'efforcer à atteindre une cohérence internationale. Cela comprend notamment :
- Collaborer avec les partenaires principaux afin d'aligner concepts et procédures pour obtenir une norme globale dans la mesure du possible.

- Le cas échéant, soutenir les efforts déployés pour une coopération et une harmonisation internationales entre les administrations douanières, les autorités en matière d'aviation civile et les agences responsables de la sécurité des frets aériens/aéroports.
- Participer aux efforts déployés pour la standardisation globale en prenant part à des discussions internationales organisées par l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et de l'Organisation internationale de l'aviation civile (OIAC).
- Continuer à travailler étroitement avec le secteur global des frets aériens pour explorer comment mettre en œuvre et gérer ces types de programme sans faire obstacle aux flux commerciaux tout en procurant un réel avantage pour la sécurité.

B. Union Européenne

Contexte :

28. Les autorités douanières de l'UE possèdent le mandat pour contrôler la circulation des marchandises entrant dans l'UE. En 2006, la législation douanière de l'UE a été modifiée dans le but de répondre aux inquiétudes concernant la sûreté et la sécurité. L'un des nouveaux éléments a été l'introduction de l'obligation pour les négociants de fournir aux autorités douanières des informations anticipées sur leur cargaison de marchandises par déclaration électronique (la Déclaration sommaire d'entrée ou *ENS*) avant leur importation dans l'Union Européenne. La condition de l'*ENS* est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2011. En ce qui concerne le transport aérien, l'*ENS* doit être transmis 4 heures avant l'arrivée de l'avion au premier aéroport européen pour les vols long-courrier ou au décollage pour les vols de courte distance.
29. Suite à l'incident survenu au Yémen, le plan d'action que l'UE a mis en place pour renforcer la sécurité des frets aériens a souligné les faiblesses que présentait le système d'informations anticipées sur les cargaisons au niveau de la qualité et de la disponibilité en temps opportun des données, et a donné un mandat aux douanes de l'UE pour contrôler une autre série d'informations obligatoires avant le chargement pour le transport aérien.
30. La première intention des douanes de l'UE était d'imposer la transmission de l'*ENS* non plus avant l'arrivée mais avant le chargement, mais les discussions initiales avec les négociants ont indiqué qu'il serait très difficile de transmettre l'entièreté du groupe de données aux douanes aussi tôt. L'UE a donc vérifié la faisabilité d'une transmission d'une série réduite de 7+1 données, en commençant par les courriers express (2012) à l'instar de l'*ACAS* mené aux États-Unis, suivi par les opérateurs postaux (début en 2012) et le modèle commercial du fret aérien traditionnel – *PRECISE* (2013).

Projet pilote sur les courriers express

31. En réponse au plan d'action mis en place par l'UE pour renforcer la sécurité des frets aériens, le projet pilote sur les courriers express mené en 2012 a commencé par évaluer la faisabilité de la transmission des données préalablement au chargement, tout en prenant en compte l'approche de l'*ACAS* réalisé aux États-Unis. 4 États membres (la Belgique, la France, l'Allemagne et le Royaume-Uni) et 4 services de

courrier express (DHL, FEDEX, TNT et UPS), représentés par l'EEE, ont activement participé au projet pilote.

32. Le projet pilote visait à aborder les risques liés à la sécurité qui auraient demandé une intervention préalable au chargement du fret dans un aéronef, et qui étaient donc axés sur les engins explosifs et incendiaires. L'évaluation du projet pilote sur les courriers express a indiqué que le groupe de 7+1 données testées (appelées « données brutes ») pouvait être accessible de manière précoce et était suffisant pour une première analyse des risques que les frets aériens présentaient pour la sécurité.

PRECISE DE L'UE

33. Sur la base des conclusions tirées du projet pilote sur les courriers express, l'UE a décidé d'évaluer s'il était possible de collecter des informations préalablement au chargement et si une approche orientée « données brutes » était pertinente pour le modèle commercial du fret aérien traditionnel (transporteurs aériens, transitaires). Au vu du délai serré, il a été décidé que cette activité devait prendre la forme d'une étude théorique baptisée *EU PRECISE* (« *Pre-loading consignment information for secure entry* »).
34. Huit États membres (la Belgique, la France, l'Allemagne, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Suède, le Royaume-Uni), 8 compagnies aériennes (Air France, British Airways, Air Canada, Cargolux, Delta, KLM/Martinair, Lufthansa Cargo, SAS, Singapore Airlines, Alitalia), 8 transitaires (DHL Global Forwarding, Expeditors, TFL Overseas (représentant plusieurs transitaires français), DB Schenker, Anama, Kühne + Nagel, Logwin Air Ocean, Interline Luftfracht) et d'autres acteurs (Aéroport de Cologne/Bonn, AOC Fiumicino, Cargonaut, entreprises de service au sol) ont activement pris part à l'étude. L'étude a été soutenue par 6 associations de commerce (*IATA – AEA/ FIATA – CLECAT / TIACA* et EEE).
35. Tout comme à l'issue du projet pilote sur les courriers express, l'étude a démontré que le groupe de 7+1 éléments de données était suffisant pour effectuer une première analyse des risques pour la sécurité du modèle commercial du fret aérien traditionnel. Les données peuvent être disponibles rapidement en utilisant les normes du secteur qui reproduisent les informations contenues dans la LTA fille.
36. L'étude a permis d'obtenir une bonne compréhension des caractéristiques fondamentales du modèle commercial du fret aérien traditionnel, notamment des flux des procédures et des rôles des acteurs principaux. L'étude a entraîné l'identification de différentes manières de transmettre les données avant le chargement qui prennent en compte la diversité du modèle commercial du fret général et les différentes capacités des intervenants dans la chaîne d'approvisionnement.

Projet pilote *EU Postal*

37. L'UE a également évalué différentes alternatives d'introduire l'obligation de transmettre par voie électronique les données anticipées concernant les marchandises acheminées au sein de l'UPU. Huit États membres (la Belgique, le Danemark, la France, l'Allemagne, l'Italie, l'Espagne, la Suède et le Royaume-Uni) et leurs différents opérateurs respectifs (B-Post, Post Denmark, La Poste, Deutsche Post, Poste Italiana, Correos, Swedish Post et Royal Mail) et 2 postes hors-UE (les services postaux des États-Unis (*USPS*) et Canada Post) ainsi que l'International Postal Corporation (*IPC*), Kahala Post Group (*KPG*)/Australia Post, PostEurop et l'*IATA / AEA* participent activement au projet pilote.

38. Le projet pilote a permis de mieux comprendre les caractéristiques, les spécificités et les impératifs fondamentaux du modèle postal pour les marchandises acheminées au sein de l'UPU. Le projet pilote a confirmé l'utilisation du CN23 électronique, des normes de message pertinentes de l'UPU (*ITMATT*, *CUSITM*) et des flux des données spécifiques concernant le courrier (c.-à-d. d'abord entre les postes d'origine et de destination, puis entre la poste de destination et la douane de l'EM de destination).

Éléments – Approche opérationnelle

39. Les participants sectoriels du **projet pilote sur les courriers express réalisé au sein de l'UE** (DHL, FEDEX, TNT et UPS) ont donné l'accès aux douanes à leur système contenant des informations sur les envois qui étaient pertinentes pour l'analyse des risques pour la sécurité. Le projet pilote a vérifié la qualité et la disponibilité des « données brutes » pour les envois contrôlés et a pu couvrir toutes les marchandises. Les paramètres de contrôle étaient orientés vers les produits commerciaux des opérateurs, l'origine, le court ou long-courrier et la distance par rapport au dépôt (premier centre de service) par ex. Les procédures du projet pilote se basaient soit sur des données historiques ou sur des données en « temps réel » et des informations visuelles étaient disponibles.
40. Il n'était pas prévu de mener l'**étude PRECISE** sans procédures en temps réel, mais celle-ci a presque atteint ce niveau. Les États membre de l'UE ont analysé de véritables informations sur des cargaisons (messages CARGO *IMP* de l'*IATA* tels que *FHL*, *FWB*, *XFZB*) issues d'anciens vols ou en envoyant automatiquement une copie du message du transitaire aux douanes (les EM ont analysé des milliers d'expéditions). Les États membres de l'UE ont analysé les données déjà disponibles au sein de la chaîne d'approvisionnement, soit en les extrayant des systèmes des opérateurs soit après avoir reçu les données. Les informations actuellement disponibles sous *ICS* ont également été utilisées parallèlement à la documentation disponible à l'arrivée.
41. Le **projet pilote EU Postal** a testé deux flux de transmission des données prenant en compte la spécificité du modèle commercial postal : le premier flux de données concernait la transmission inter-postale des données entre la poste du pays d'origine et la poste du pays de destination. Le deuxième était la transmission de données entre la poste du pays de destination et le bureau de douane compétent de ce pays. En ce qui concerne le premier type, deux postes hors-UE (*USPS* et *Canada Post*) ont fourni des données à des postes européennes spécifiques. Les **normes de message** relatives à la transmission de données électroniques étaient les normes pertinentes en la matière de l'UPU, notamment l'*ITMATT* (la norme de message de l'UPU pour les échanges inter-postaux des données d'un envoi.) Pour le deuxième type de flux entre les postes européennes et les douanes des États membres, le message *ITMATT* a été converti en format test *ICS* pour prendre la forme d'un *ENS* « léger » (appelé « *ENS-P* »).
42. Les activités du projet pilote ont été menées en étroite coordination avec des partenaires internationaux, surtout aux États-Unis et au Canada où des projets pilotes similaires ont conduit, à savoir *ACAS* (États-Unis) et *PACT* (Canada), et avec des organisations internationales pertinentes (OMD/UPU/OACI).
43. Trois tests de référence, respectivement conduits auprès de compagnies aériennes, de transitaires et de courriers express, ont été menés en 2014. Dans chacun de ces tests, le groupe *PRECISE* a analysé les risques pour environ une vingtaine

d'expéditions sur la base des informations disponibles dans les archives optiques ou dans les systèmes de suivi de chaque opérateur. Une fois un envoi sélectionné pour des mesures additionnelles, 3 types de références ont été lancés (voir la section « quels éléments ont-ils été examinés »)

Quels éléments ont-ils été examinés ?

Disponibilité des données

44. Pour tous les modèles commerciaux, les 7+1 données peuvent être mises à la disposition des douanes de manière précoce par le système de l'opérateur ou en utilisant les normes sectorielles reproduisant les informations de la LTA fille. Les données peuvent également être disponibles sur la déclaration douanière CN 23.

Qualité des données

45. Le groupe de 7+1 données examinées lors des projets pilotes a été suffisant pour une première analyse des risques pour la sécurité car il contient les motifs de la transaction (éléments de données « expéditeur, destinataire ») et la nature des marchandises expédiées (élément de donnée « description, poids des marchandises et nombre d'articles »).

Protocoles de référence

46. Lors du test de référence, les types de références suivants ont été lancés :

- Complément d'informations comme scan de la facture/liste de colisage/LTA mère etc.
- Résultats du contrôle des frets à risque élevé/contrôle complémentaire des frets à risque élevé
- Ne pas charger

47. Pour tous les tests, le groupe *PRECISE* a été en mesure d'obtenir toutes les informations nécessaires sur les expéditions contrôlées dans un délai raisonnable, et a pu également localiser toutes les expéditions qu'il souhaitait. En général, les procédures en temps réel qui ont été testées ont très bien fonctionné.

Avantages et défis

48. Les avantages concernent d'abord la « Sécurité » - une analyse supplémentaire des risques (bombe dans le colis), puis la « Facilitation » - une transmission précoce des données, un traitement plus rapide de données de meilleure qualité et une réduction des données rejetées, un traitement plus rapide en utilisant des procédures et des structures existantes et en évitant des doublons.

49. Les défis les plus importants concerneront les mouvements des frets à itinéraires à arrêts multiples, des frets multimodaux car la mise en place du pilote (au sein de l'UE) demandera des changements majeurs au niveau du système informatique douanier. En outre, des défis techniques et humains aux niveaux opérationnel, juridique et des ressources pourraient apparaître, et les architectures du système de l'UE (comme le système de contrôle *ICS* ou l'*Automated Import System*) devront être mises à niveau.

Distinction entre données préalables à l'arrivée, au départ et au chargement

50. Au sein de l'UE, il convient de distinguer les éléments suivants :

- données préalables au chargement (testées pendant les projets pilotes, proposition législative en attente) : envoi des informations sur les cargaisons avant le chargement, visant à identifier les menaces immédiates contre la sécurité des frets aériens, par ex. engin explosif caché dans le fret.
- Données préalables à l'arrivée (obligatoire depuis 2011) : Déclaration sommaire d'entrée, c.-à-d. envoi par les négociants des informations sur la cargaison par voie électronique avant l'arrivée des marchandises au sein de l'UE, visant à identifier les autres risques par rapport à la gestion des risques et à la sécurité de la chaîne d'approvisionnement
- Déclaration douanière : attribuée au bureau de douane où les marchandises ont été ou seront bientôt présentées afin de faire passer les marchandises par une procédure douanière spécifique
- Déclaration préalable au départ (export) : envoi par les négociants des informations sur la cargaison par voie électronique avant la sortie des marchandises de l'UE. Pour ce faire, la déclaration d'exportation de la douane est utilisée par rapport à la gestion des risques et à la sécurité de la chaîne d'approvisionnement.

Rôles et responsabilités (des douanes et de la sécurité aérienne)

51. Les conclusions des projets pilotes réalisés dans l'UE suggèrent le concept suivant :

- La douane reçoit les données préalables au chargement et réalise une première analyse des risques, visant à identifier les risques immédiats pour la sécurité aérienne (sur la base des critères de risque développés conjointement avec l'AVSEC).
- Lors de l'analyse des risques, la douane consulte les autorités de l'AVSEC, si nécessaire, dans un cas ou un autre.
- Si l'analyse des risques révèle un risque important pour la sécurité aérienne, la douane fait une demande de référence en utilisant les procédures et les mécanismes existants de l'AVSEC, tels que le contrôle des frets à risque élevé (la définition de fret à risque élevé établie par l'AVSEC sera employée ici).

Éléments requis : Procédures et systèmes

52. L'UE a mis en place un système électronique d'informations anticipées sur les cargaisons à l'intention des douanes, à savoir l'*Import Control System (ICS)*. Cependant, il sera nécessaire de remettre le système à niveau afin d'appliquer les changements résultant des projets pilotes. Ceux-ci sont actuellement évalués dans le cadre d'une étude de la faisabilité de leur mise en œuvre.

Éléments de données : Explication de la manière dont nous avons obtenu 7+1 données et raison pour laquelle elles sont considérées comme suffisantes :

53. Suite à l'accident au Yémen, les douanes de l'UE ont voulu modifier le délai de transmission de la Déclaration sommaire d'entrée (*ENS*)¹⁸ : la transmission préalable à l'arrivée devra faire place à une transmission avant le chargement. Cependant, les premières discussions avec les négociants ont montré qu'il serait très difficile d'envoyer aussi tôt l'ensemble du groupe de données à la douane. Le projet pilote *ACAS* conduit aux États-Unis qui travaillait avec un groupe de données réduit à 7+1 éléments a tiré des résultats positifs.
54. L'UE a donc testé ce système de 7+1 éléments de donnée de l'*ACAS* pour différents modèles commerciaux de frets aériens, à commencer par les courriers express en 2012 puis en étendant ce concept aux opérateurs postaux et au modèle commercial du fret aérien traditionnel (compagnies aériennes et transitaires). Les projets pilotes/étude se sont concentrés sur la faisabilité de la transmission de 7+1 données (un sous-groupe de l'*ENS*) avant le chargement. Cependant, la transmission nécessaire du reste de l'*ENS* à la douane dans le délai actuellement d'application, c.-à-d. 4 heures avant l'arrivée, a également été prise en compte.¹⁹
55. Alors que le premier groupe de données (préalable au chargement) est obligatoire pour identifier les risques immédiats pour la sécurité des frets aériens (bombe dans le colis), le deuxième groupe de données (préalable à l'arrivée) est utilisé pour déterminer si l'envoi présente d'autres risques pour la sûreté et la sécurité, comme c'est le cas actuellement. Les projets pilotes réalisés au sein de l'UE ont indiqué que les données testées étaient suffisantes pour une première analyse visant à identifier les risques immédiats pour la sécurité des frets aériens (bombe dans le colis). Voir le texte proposé pour l'analyse *SAFE* de 2015.
56. Il est au risque et de la responsabilité de l'opérateur de partager les données assez tôt pour éviter de perturber les procédures.

Renseignement requis

57. Le renseignement est un facteur important qui découle du processus de gestion des risques (règles sur le risque). Un jeu commun de critères de risques en matière de sécurité doit être conçu conjointement par la douane, la sûreté aérienne et le Ministère de l'intérieur, avec des éléments concernant les menaces spécifiques qui pèsent sur le mode de transport du fret aérien.

¹⁸ Voir page ci-dessus 1,2

¹⁹ Le projet *PRECISE* a testé différentes alternatives de transmettre le premier et le deuxième groupe de données ainsi que la transmission d'un groupe de données complet avant le chargement.

Importance de la qualité des données

58. Les systèmes modernes de gestion des risques pour la sécurité que les douanes utilisent se reposent sur des données correctes afin de prendre des décisions éclairées sur les procédures de dédouanement des frets et de facilitation pour les négociants. Il est essentiel que les douanes obtiennent les bonnes données, au bon moment et de la bonne personne afin d'évaluer les risques de manière efficace et d'ainsi faciliter les échanges. Par exemple, en ce qui concerne les éléments de données « consignataire/expéditeur » et « destinataire », il est nécessaire de disposer d'informations au sujet des acteurs véritables de la chaîne d'approvisionnement motivant la transaction et les mouvements des marchandises, tandis que les informations concernant les prestataires logistiques n'étaient pas suffisantes.

Procédures d'évaluation des risques

59. Les autorités douanières de l'UE conduisent des évaluations afin d'identifier et atténuer systématiquement les différents types de risques pour la chaîne d'approvisionnement internationale et de protéger ainsi la sécurité et la sûreté des résidents européens et les intérêts financiers et économiques de l'UE.
60. L'objectif est de gérer les risques de manière optimale, par exemple : le risque pour la sécurité présenté par un engin explosif, ou la menace posée par une maladie hautement contagieuse doivent être identifiés avant le chargement ; les marchandises interdites, de contrebande ou dangereuses nécessitent une intervention précoce, mais peuvent être contrôlées à leur arrivée sur le territoire européen ou à l'endroit de déchargement ; certains risques, tels que la sécurité des produits, peuvent être gérés au dédouanement ; les risques pour la politique financière, commerciale ou autres peuvent être atténués au dédouanement ou a posteriori grâce à des contrôles. Les informations anticipées sur la cargaison, préalables au chargement, qui est au cœur des projets pilotes sur les frets aériens au sein de l'UE, ont donc pour but de cibler exclusivement « les bombes dans les avions », c.-à-d. les menaces immédiates comme les engins explosifs dissimulés dans les frets.
61. Au sein de l'UE, la gestion des risques par les douanes est mise en place pour collecter les données et les informations, analyser et évaluer les risques, établir le niveau de risque, classer les risques par ordre de priorité et pour recommander les mesures les plus pertinentes. Le Cadre commun de gestion des risques (CCGR) de l'UE pose des critères communs à l'ensemble du territoire pour identifier les risques, les conditions communes pour les négociants de confiance et l'analyse des risques pour la sécurité préalables à l'arrivée/au départ sur la base des informations sur la cargaison qui ont été envoyées par voie électronique.
62. En ce qui concerne l'analyse des risques pour la sécurité des frets aériens (selon les risques identifiés), trois scénarios sont possibles :
- Scénario 1 : Analyse automatisée (informatisée) des risques, pas de risque identifié, délai de réponse rapide ;
 - Scénario 2 : si résultat informatisé, la douane doit réaliser une analyse manuelle supplémentaire ;

- Scénario 3 : si un risque pour les frets aériens est identifié (grâce à l'analyse des risques, les renseignements, etc.), la douane devra réaliser une autre analyse et consulter d'autres autorités
Vu le besoin de disposer de suffisamment de temps pour effectuer une analyse des risques avant le chargement d'un envoi, le principe prépondérant veut que le négociant transmette les données le plus tôt possible.

63. Définition des rôles et des responsabilités de l'AVSEC et de la douane

En général, la coopération entre la douane et les autorités de l'AVSEC sera axée sur le développement de critères et de protocoles de référence communs pour les risques, la consultation pendant l'analyse des risques et l'utilisation des définitions/mécanismes de l'AVSEC par la douane.

Lien vers des systèmes sécurisés de chaîne d'approvisionnement.

Standardisation

64. Le cas échéant, mettre en lumière le besoin de possibilités à court ou moyen terme d'un modèle global et d'une interopérabilité.

C. États-Unis

Contexte

65. Le projet pilote sur le contrôle à l'avance des frets aériens (ACAS) a été lancé en décembre 2010 pour faire écho à un accident s'étant déroulé en octobre 2010 lors duquel des engins explosifs ont été découverts dissimulés dans le fret d'un aéronef à destination des États-Unis. L'accident a prouvé à quel point il était important de disposer d'informations anticipées pour identifier et déjouer les tentatives d'exploitation de la chaîne d'approvisionnement par les terroristes. Le projet pilote ACAS est un partenariat entre la *Customs and Border Protection (CBP)* des États-Unis, la *Transportation Security Administration (TSA)* et des partenaires sectoriels.
66. En ce qui concerne le transport aérien, la réglementation de la *CBP* appliquant les exigences de la loi sur le commerce de 2002 (19 C.F.R § 122.48a) imposait déjà que les transporteurs aériens et/ou les personnes autorisées transmettent par voie électronique des informations anticipées sur les frets aériens (aussi connues sous le nom de manifeste aérien) pour la sécurité et la sûreté du fret, et ce quatre (4) heures avant l'arrivée de l'aéronef pour les aéronefs partant des États-Unis vers une zone étrangère de l'Amérique du Nord (nord de l'Équateur), Caraïbes et Bermudes incluses. Les aéronefs partant des États-Unis doivent fournir les éléments de données requis au plus tard au décollage. Les frets à risque élevé sont ciblés grâce aux informations anticipées sur les frets aériens, et ce pour toutes les menaces contre la sécurité nationale, que ce soit au niveau national ou portuaire. Le projet pilote ACAS mené par la *CBT* et la *TSA* se sert de l'infrastructure existante de la douane pour identifier spécifiquement les frets aériens à risque élevé avant le départ du dernier point de départ (*LPD*) avant les États-Unis, dans le seul but d'éviter que les frets aériens ne transportent des explosifs.

Description du projet

67. Dans le cadre du projet ACAS, les intervenants du secteur du fret aérien, notamment les compagnies aériennes, les transporteurs de marchandises et les transitaires, fournissent un sous-ensemble d'éléments de données ACAS relevant de la loi sur le commerce (Trade Act) de 2002 avant le chargement du fret à bord d'un aéronef. Grâce à l'identification rapide, en principe avant le chargement, des envois à haut risque au niveau de la chaîne logistique du fret aérien, les cibleurs sont en mesure de procéder à l'examen complet des données de fret sans affecter outre mesure les échanges commerciaux des États-Unis. Le projet ACAS permet de recevoir à l'avance les données de sûreté du fret et de cibler les marchandises à destination des USA qui présenteraient un risque élevé, nécessitant alors un contrôle direct supplémentaire dans le respect du cadre réglementaire et des protocoles.
68. Les éléments de données ACAS comprennent le nom de l'expéditeur et son adresse, le nom du destinataire et son adresse, le nombre de colis, le poids, la description des marchandises et le numéro de la lettre de transport aérien. Ces données doivent apparaître dès la phase d'expédition, appelée aussi phase de groupage. Ces données ont été désignées car, dans le déroulement de la transaction de fret, elles sont très tôt à la disposition des compagnies aériennes et des autres intervenants. L'évaluation des risques dans le cadre du projet ACAS est donc réalisée suffisamment tôt dans la chaîne logistique, renforçant ainsi la sécurité tout en minimisant les perturbations au niveau du flux des marchandises.
69. Les intervenants sont invités à transmettre les données le plus tôt possible pour éviter des interruptions de mouvement de fret avant le chargement des marchandises au dernier point de départ étranger à destination des États-Unis au cas où une intervention serait nécessaire.
70. Les messages électroniques contenant les éléments de données ACAS sont transmis au National Targeting Center - Cargo (NTC-C, centre national de ciblage de fret) avant le chargement des marchandises à bord d'un aéronef à destination des États-Unis. Ces données sont contrôlées conjointement par les employés du CBP (bureau des douanes et de la protection frontalière) et de la TSA (administration pour la sécurité des transports), qui peuvent ainsi identifier les frets aériens à haut risque. Ensuite, ACAS accuse réception des données au destinataire et l'avertit des mises en attente d'expédition.
71. Le projet vise à examiner (1) la capacité des intervenants à fournir les données ACAS très tôt dans la chaîne logistique, en particulier avant le chargement du fret et au plus tard au dernier point de départ des marchandises; (2) l'efficacité des données face à l'évaluation des risques afférents à l'envoi; et (3) la capacité des intervenants à réagir face aux mises en attente, notamment face aux refus d'envoi «Do Not Load».

Rôles et responsabilités

CBP	En commun	TSA
Exploitation des capacités actuelles de l'échange de données électroniques	Ciblage des envois ACAS au niveau du NTC-C	Élaboration des protocoles de contrôle ACAS et gestion des refus d'envoi « Do Not Load » par les transporteurs sur le lieu du dernier point de départ
Utilisation du système de ciblage automatisé existant	Conception initiale de règles établies pour la mise en place du projet ACAS	Mise à jour des Programmes des Normes de Sécurité en conformité avec les exigences du projet ACAS
Utilisation des renseignements et application de la loi en vigueur	Interaction avec les participants et gestion de la communication entre les différents intervenants	Interaction avec les institutions étrangères et les transporteurs en matière d'exigences de contrôle

Le projet ACAS et la chaîne logistique sécurisée

72. La mise en œuvre du projet ACAS pour évaluer les risques afférents à l'envoi ne remet pas en cause les systèmes de sécurité déjà existants dans la mise en place d'une chaîne logistique sécurisée. Il renforce le niveau de sécurité en couvrant l'ensemble de la chaîne logistique. Les procédures opérationnelles du système ACAS sont en constante évolution afin que les intervenants de chaque niveau de la chaîne logistique puissent s'intégrer totalement au projet et s'assurer que les protocoles de programme de sûreté du fret sont reconnus mutuellement.

Processus d'évaluation des risques

73. Les cibleurs reçoivent de façon anticipée les données grâce au système de ciblage automatisé (ATS) et les exploitent simultanément avec les algorithmes de ciblage fondés sur les risques. Ils analysent les données relatives à l'envoi et à l'expéditeur dans le cadre du fret aérien international en provenance de l'étranger ainsi que les renseignements et autres données historiques disponibles. Ils identifient ainsi les envois qui pourraient constituer un haut risque, et ce, avant même le chargement. Les envois à haut risque sont alors isolés et soumis à des contrôles renforcés. Une interdiction d'envoi à destination des États-Unis peut également être prononcée. La réception des données avant le chargement facilite la prise de décision face aux risques et permet de déterminer le niveau approprié de contrôle des envois de marchandises au niveau international.

Résultats

74. À ce jour, le projet ACAS a démontré que le secteur est à même de transmettre l'information électronique à l'avance en matière de fret aérien, sur le lieu du dernier point de départ, préalablement au chargement des marchandises à bord des aéronefs à destination des États-Unis ou en transit sur ce même territoire. Les

données ACAS sont souvent transmises bien avant le départ, parfois même plusieurs jours avant, ce qui contribue au respect des délais de transmission préalable des informations. La transmission préalable des informations par les participants au projet a permis au CBP et à la TSA de cibler, d'identifier et de réduire les risques tout en limitant l'impact sur les opérations commerciales.

Éléments du projet

75. La mise en place d'un projet comme ACAS implique la prise en compte de nombreuses difficultés, relatives notamment aux autorités, aux infrastructures d'information et de communication ou aux ressources et aux opérations. Le CBP et la TSA étudient constamment les éléments décrits ci-dessous.

- **Pouvoirs** : les administrations des douanes et les agences de sûreté de l'aviation civile peuvent utiliser les pouvoirs de chacun afin de mettre en place l'information avancée sur les marchandises (*RPCF*) avant départ. Concernant l'ACAS :

CBP

- a. Pouvoir d'ordonner la transmission d'information électronique avancée sur le fret aérien aux fins de sécurité nationale, pour reprendre la mission de lutte contre le terrorisme.
- b. Pouvoir de fouiller toute personne, tout bagage et toute marchandise arrivant sur le territoire douanier des États-Unis.

TSA

- c. Pouvoir d'ordonner le contrôle du fret aérien à destination des États-Unis conformément à la Loi du 11 septembre sur le contrôle de sécurité.
- d. Pouvoir de garantir le respect des mesures de sécurité grâce à des contrôles et inspections sur le lieu des derniers points de départ avant les États-Unis et sur toute compagnie américaine, où qu'elle se trouve.

76. Technologie de l'information (TI) / caractéristiques du système : l'infrastructure d'information et de communication actuelle déjà mise en place pour les unités de ciblage des douanes est largement utilisée dans le cadre du projet ACAS mais des considérations ont été formulées afin de faciliter l'échange des données plus tôt.

- Capacités d'échange de données électroniques
- Gestion automatisée des risques/système de ciblage

Ressources nécessaires

77. Les ressources nécessaires sont les suivantes :

- Mise en place de ciblage national
- Formation des analystes, cadres et inspecteurs au ciblage de fret aérien à haut risque

- Gestionnaires de programme (s) pour la gestion du commerce et de l'élaboration de politiques sur le terrain, aussi bien du côté des douanes que du côté de la sûreté de l'aviation
- Équipe des technologies de l'information
- Personnel chargé du dialogue avec les partenaires gouvernementaux étrangers

Avantages et difficultés rencontrées

78. Les avantages du projet ACAS sont les suivants :

- Capacité accrue à identifier les risques plus ou moins élevés de fret avant chargement à bord de l'aéronef à destination des États-Unis;
 - Avant le projet ACAS, et en raison des restrictions de la réglementation en vigueur en matière d'information avancée informatisée, aucune visibilité quant à la détermination d'un fret à haut risque n'était possible avant le départ de l'aéronef à destination des États-Unis. Les données transmises par les participants au projet ont permis d'améliorer les capacités à cibler un envoi à haut risque suffisamment tôt dans la chaîne logistique.
 - Grâce à l'identification d'un envoi à haut risque, les États-Unis sont également en mesure de répondre aux exigences de l'Annexe 17 en ce qui concerne le traitement d'un tel envoi.
- Capacité accrue à prévenir les pays étrangers partenaires d'une menace immédiate à la sécurité de leur pays;
- Le projet favorise la communication avec les compagnies aériennes et les transitaires en cas de renseignement donnant lieu à des poursuites lors d'une menace immédiate à la sûreté de l'aviation;
 - Avant le projet ACAS, le CBP ne disposait pas des coordonnées des compagnies aériennes et des transitaires 24h/24, 7j/7, ce qui limitait les échanges en cas d'urgence.
- Capacité à limiter tout risque potentiel identifié par le NTC-C;
 - Avant le projet ACAS, aucun mécanisme de communication ni aucun protocole n'étaient mis en place dans le but de limiter une menace lorsqu'un envoi à haut risque était repéré préalablement au départ de l'aéronef à destination des États-Unis.
- Simplification des réponses du département de la Sécurité intérieure face aux menaces à la sûreté de l'aviation, grâce à (1) la reconnaissance de la nécessité d'appliquer des protocoles de contrôle de la TSA en matière de fret à haut risque afin de limiter les envois à haut risque, et (2) la coopération des inspecteurs de la TSA et des cibleurs du CBP au sein du NTC-C pour les opérations de ciblage ACAS.
- L'ACAS offre un niveau de sécurité supplémentaire au titre de la stratégie visant à respecter la Loi du 11 septembre en matière de contrôle de fret aérien. Celle-ci

repose sur une approche et des dispositions sécurisées de la chaîne logistique dans le cadre des Programmes des Normes de Sécurité américaines.

79. Les difficultés rencontrées lors de la mise en œuvre du projet ACAS sont les suivantes :

- Il a fallu beaucoup de temps et d'énergie pour travailler avec les partenaires du secteur aérien afin de comprendre la complexité des différents modèles commerciaux liés à l'importation sur le territoire américain.
- Il a fallu obliger tous les intervenants à devenir opérationnels et convaincre tous les acteurs du secteur aérien à participer sur la base du volontariat.
- Il a également été difficile de définir les protocoles d'intervention, les exigences de contrôle et/ou les procédures de refus d'envoi « Do Not Load » en cas de repérage d'une situation d'envoi à haut risque au niveau du dernier lieu de départ mais aussi avant que la marchandise n'arrive sur le dernier lieu de départ. De tels protocoles auraient besoin de figurer dans les Programmes des Normes de Sécurité.
- Enfin, il a été difficile de comprendre le système de surveillance des transitaires étrangers impliqués, transitaires qui ne dépendent ni du CBP ni de la TSA.

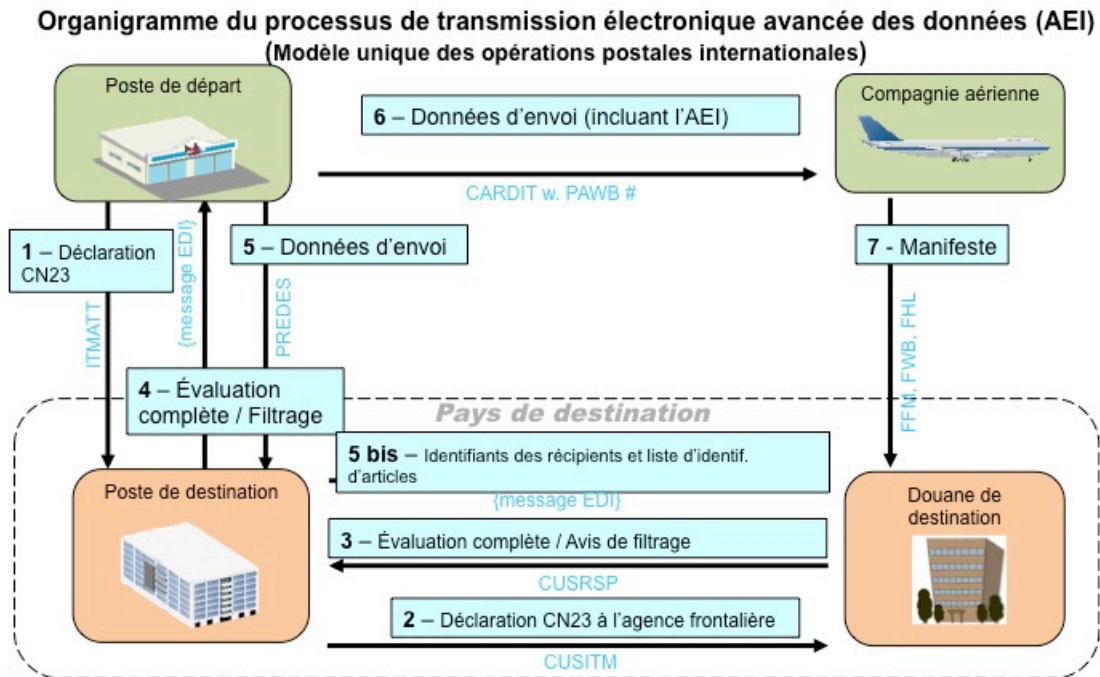
ANNEXE D - Principes communs des projets pilotes

80. Les activités pilotes menées par les États-Unis (ACAS), l'Union Européenne (PRECISE) et le Canada (PACT) ont été réalisées en étroite collaboration. Une étude comparative des conclusions de chaque projet montre que tous ont défini les mêmes principes généraux. La liste suivante présente les Principes Communs relatifs à la transmission électronique avancée des données en matière de sûreté du fret aérien :

- Données = ensemble des éléments de données clés relatif :
 - Aux personnes à l'origine de la transaction
 - Aux marchandises
 - Aux codes d'identification des envois
- Transmission des données aux bureaux de douane le plus tôt possible et pas plus tard que le chargement à bord de l'aéronef
 - Transmission des données
 - Effectuée par la source la plus appropriée
 - Ayant le plus faible impact sur la chaîne logistique
 - En tenant compte des différents modèles commerciaux et des options de transmission
 - En garantissant la qualité des données
- Analyse des risques pour la sécurité avant chargement à bord de l'aéronef
 - Repose sur les critères de risque spécifiques au fret aérien - à effectuer en collaboration avec d'autres autorités compétentes telles que les bureaux de douane ou les autorités de l'aviation civile
 - Permet d'identifier et de limiter un « fret à haut risque »
 - Permet d'éviter une menace immédiate en empêchant que des explosifs ne soient chargés à bord d'un aéronef
- Parmi les mesures visant à limiter les risques, on retrouve :
 - La qualité des données
 - Le contrôle du fret à haut risque (règles de l'OACI comme norme élémentaire)
 - Refus d'envoi « Do Not Load »
 - Objectifs fondamentaux quant à l'établissement des règles législatives
 - Éviter d'établir des règles contradictoires pour le commerce
 - Viser les normes mondiales
- Assurer la cohérence et harmoniser, autant que possible, la législation des bureaux de douane et de la sûreté de l'aviation civile
 - Les incorporer dans le cadre de normes SAFE de l'OMD et de l'OACI

ANNEXE E – Organigrammes

Fig. 1



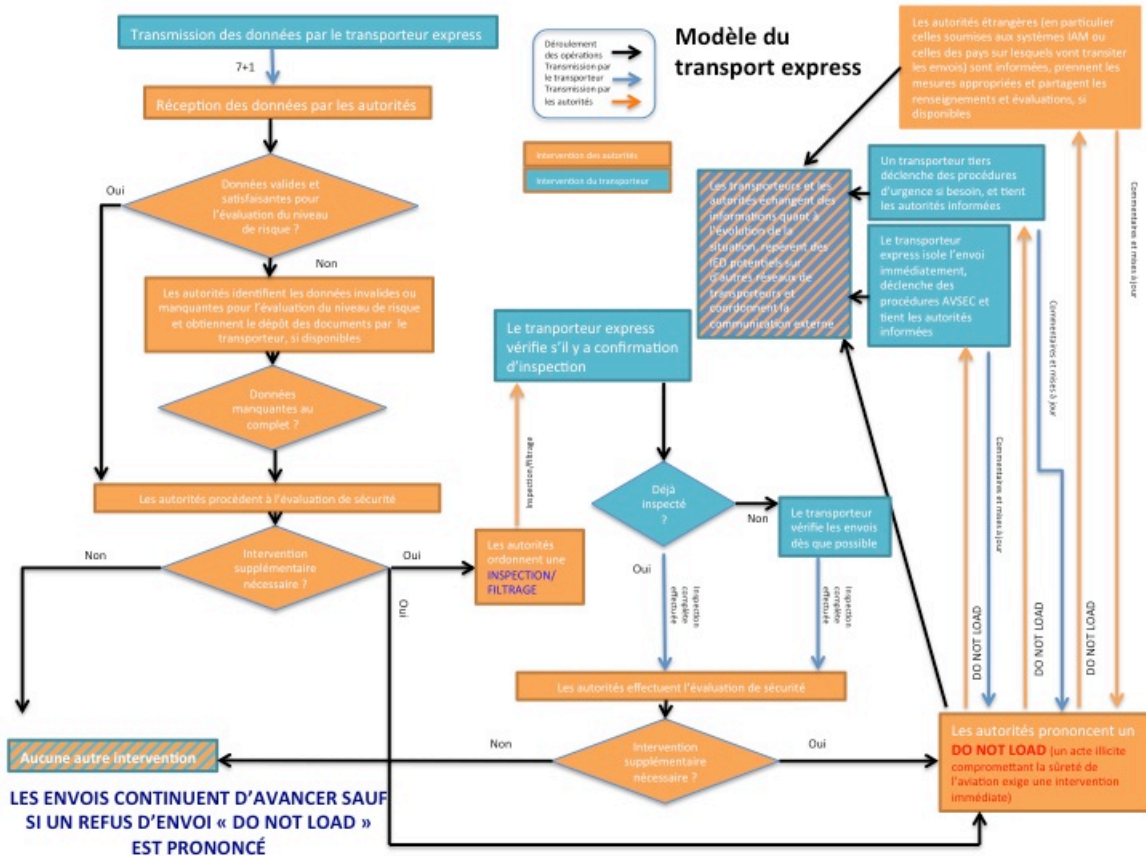
Remarque :

Les étapes 1 à 4 constituent la pré-charge (en fait pré-transfert) du modèle ACI. Les étapes 5 bis à 7 constituent la phase préalable à l'arrivée afin de permettre aux autorités de localiser un envoi en cas de renseignements reçus après l'évaluation initiale des risques ont été achevés, et de mener d'autres évaluations des risques de douane. Les étapes 5 et 6 sont des processus courants, bien que il faut ajouter des éléments supplémentaires dans le message pour l'étape 6.

ANNEXE E

Fig. 2

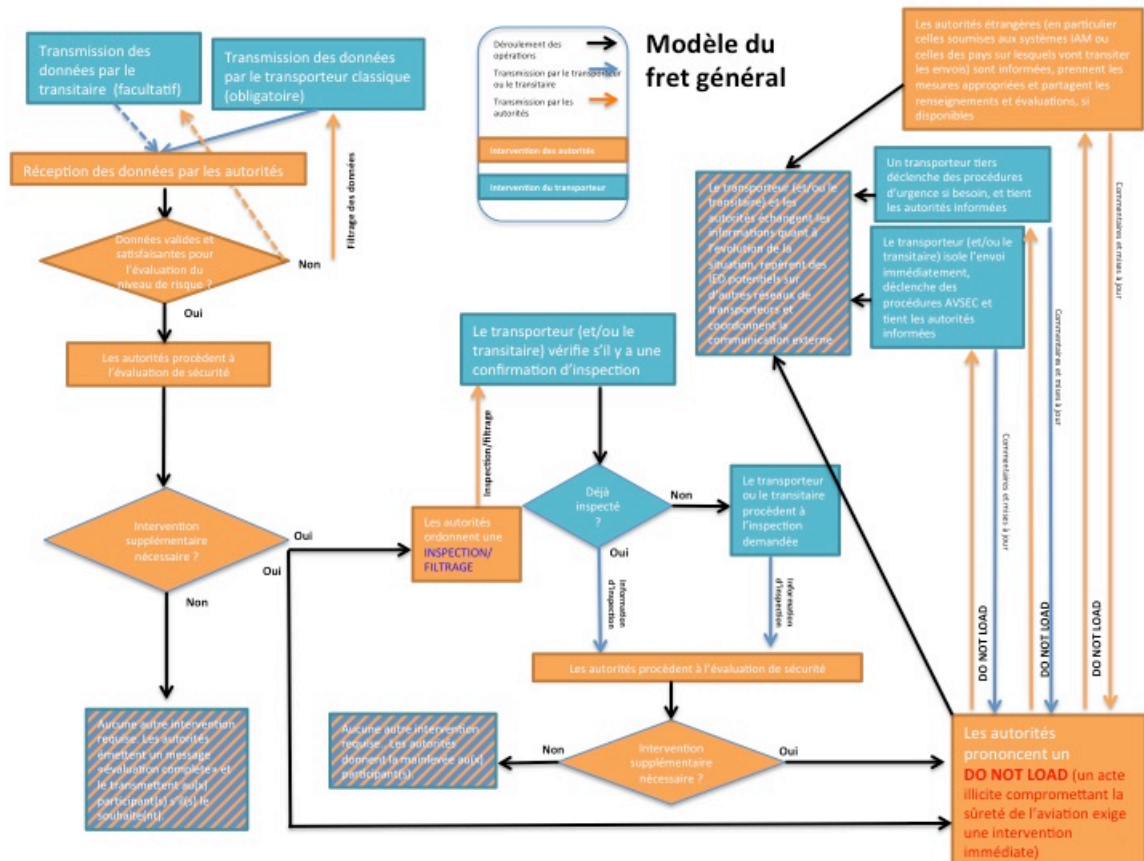
Organigramme du fret express



ANNEXE E

Fig. 3

Organigramme du fret général



ANNEXE F

Propositions de principes et de modèles relatifs aux renseignements préalables concernant le fret permettant de répondre aux exigences en matière de sûreté aérienne des États

Principes

1. Le Cadre de normes SAFE de l'OMD recommande l'utilisation du système des *RPCF* à des fins douanières. Dans le contexte de l'aviation civile, l'utilisation des renseignements préalables concernant le fret (*RPCF*) permet d'évaluer les risques pour la sûreté de l'aviation d'un État. Il convient que les autorités en charge de la sûreté de l'aviation soient consultées dans le cadre de l'utilisation des *RPCF* pour les besoins de l'AVSEC.
2. Exiger la transmission des *RPCF* aux fins de la sûreté de l'aviation ne devrait pas être obligatoire pour les États.
3. Au cas où les États exigeraient l'utilisation des *RPCF* pour la sûreté de l'aviation, il conviendrait d'adopter une approche harmonisée, qui prend en considération le caractère transfrontalier, interconnecté et multimodal des flux de marchandises.
4. L'utilisation des *RPCF* ajoute un niveau de sûreté de l'aviation supplémentaire à l'approche multiple actuelle et contribue à une approche globale de la sûreté de la chaîne logistique.
5. Il serait opportun que les mouvements de marchandises continuent de se faire dans la chaîne logistique sauf si un acte illicite compromettant la sûreté est clairement identifié, qui entraînerait un refus d'envoi « Do Not Load » (DNL) de la marchandise en question.
6. Il serait nécessaire que les gouvernements tiennent compte des principes de coopération internationale en matière de sûreté de l'aviation (tels qu'ils ont été adoptés lors de la 38^{ème} Assemblée de l'OACI) et du Pilier Douane-Douane du Cadre de normes SAFE de l'OMD pour l'utilisation des *RPCF* aux fins de la sûreté de l'aviation.

Modèle envisagé

Notons d'abord que le modèle envisagé des *RPCF* dans un contexte de sûreté de l'aviation, tel qu'il est décrit ci-dessous, est délibérément simple de telle sorte que nous serons en mesure d'examiner et d'identifier les difficultés que nous devons surmonter avant de mettre en place le modèle d'un bout à l'autre de la chaîne logistique. Pour cela, continuons à tirer profit de l'expérience acquise et des enseignements tirés des projets pilotes en cours, tant au niveau des organismes de contrôle qu'au niveau des entités du secteur impliqués dans les projets.

Pour commencer, le modèle propose que nous prenions en compte les points suivants pour la mise en œuvre des *RPCF* :

- Au cas où un État décide de mettre les *RPCF* en œuvre, les mesures prises sur la base des *RPCF* doivent être en parfaite adéquation avec le cadre législatif de l'État en question, notamment avec les accords bilatéraux et multilatéraux²⁰.
- Il convient que les États ayant recours aux *RPCF* élaborent un processus d'évaluation des risques pour l'analyse des données des *RPCF* qui garantit que le risque de la sûreté de l'aviation est bien pris en compte. Cela peut par exemple consister en la mise en place d'un processus mutuel d'évaluation des risques, entre les autorités de la sûreté de l'aviation civile (AVSEC), des douanes et de toute autre entité pertinente que l'État jugerait utile.
- Il convient que les États ayant recours aux *RPCF* élaborent un processus d'évaluation des risques pour l'analyse des données des *RPCF* qui garantit que le risque de la sûreté de l'aviation est bien pris en compte. Cela peut par exemple consister en la mise en place d'un processus mutuel d'évaluation des risques, entre les autorités de l'AVSEC, des douanes et de toute autre entité pertinente que l'État jugerait utile.
- Il convient que les États ayant recours aux *RPCF* exigent la transmission des éléments de données indiqués ci-dessous (communément appelés « 7+1 »). Ces éléments ont déjà fait l'objet d'expérimentation dans le secteur pour engager une évaluation des risques aux fins de la sûreté de l'aviation.
 - 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 de la marchandise (telle qu'elle se présente ; case 3 de la fiche de DSF²¹)
 - viii) Numéro de la lettre de transport aérien « fille »(HAWB - case 2 de la fiche de DSF)

La transmission d'information complémentaire éventuelle rendra une évaluation des risques plus solide et efficace.

- La transmission des *RPCF* aux fins de la sûreté de l'aviation devrait se faire avant embarquement (c'est-à-dire avant chargement à bord de l'aéronef) et dès que possible une fois les informations reçues.
- Une stratégie d'atténuation prise à la suite de la transmission des *RPCF* devrait être considérée s'il existe déjà une approche sécurisée de l'ensemble de la chaîne logistique, comme par exemple le régime d'agent habilité, d'expéditeur connu et/ou de client en compte ; des contrôles de sûreté déjà effectués ; un statut de sûreté spécifié pour chaque envoi. La plupart de ces informations figurent déjà sur la fiche de DSF.

²⁰ On entend par États tous les États dans les aéroports desquels l'envoi devrait arriver, ainsi que l'État demandant la transmission des *RPCF*.

²¹ Modèle de 'Consignment Security Declaration' (CSD), Appendice 33, Amendement 1 à la 8ème Edition de l'*Aviation Security Manual* (Doc 8973) de l'OACI.

D'autres points sont à étudier lors des prochains travaux du Groupe de travail mixte RPCF (GTM-RPCF), parmi lesquels :

- Le moyen de transmission des RPCF : par voie électronique (pour une question de rapidité) ou possibilité de transmettre les RPCF par imprimé ?
- La mise en relation des RPCF avec les autres données déjà transmises et exigées en matière de sûreté du fret aérien, telles que le statut de sûreté ou la DSF
- La mise à disposition des RPCF transmis à l'État de destination, par l'État de départ
- La gestion des vols faisant plusieurs escales, du fret en correspondance ou en transit
- Concernant ce dernier point, la gestion de la transmission des RPCF tout au long de la chaîne : d'un organisme de contrôle à un autre ou une transmission séparée pour chaque État où il y a escale
- La question des opérations avec partage de codes et correspondance entre compagnies
- La question des opérations multimodales, notamment en cas d'envoi des marchandises d'un moyen de transport non aérien à un moyen de transport aérien pour un vol court
- La gestion de la poste
- La question des échanges entre l'État de destination et les compagnies aériennes, et des échanges entre l'État de destination et l'État de départ prévu (l'État hôte, c'est-à-dire là où se trouve le fret physiquement sur la chaîne logistique) en matière de programme de supervision de la sécurité (SOP) en cas de demande d'information complémentaire, de demandes de mesures d'atténuation ou encore de refus d'envoi « Do Not Load ».