

**CONSEIL D'EXPLOITATION POSTALE****Questions intéressant la Commission 1 «Intégration de la chaîne logistique» – Questions intéressant le Groupe «Sécurité postale». Lignes directrices de l'UPU concernant l'instruction «Ne pas charger»****Note du Bureau international**

(Point 2e de l'ordre du jour)

<b>1. Objet</b>	<b>Références/paragraphes</b>
Directives concernant l'instruction «Ne pas charger».	§§ 1 à 8
<b>2. Décision attendue</b>	
Le Conseil d'exploitation postale est invité à approuver les directives concernant l'instruction «Ne pas charger».	§§ 2 à 8 et annexe 1

**I. Introduction**

1. Le Groupe «Sécurité postale» (GSP) a tenu une réunion à distance les 28 et 29 octobre 2020, sous la présidence des États-Unis d'Amérique. Un certain nombre de sujets ont été examinés durant la réunion. Parmi ces sujets, deux questions nécessitent l'approbation du Conseil d'exploitation postale (CEP).

**II. Directives concernant l'instruction «Ne pas charger»**

2. Les directives concernant l'instruction «Ne pas charger» ont été élaborées afin de garantir que les 192 opérateurs désignés soient en mesure d'utiliser ces directives à leur propre échelle. Comme indiqué dans ces directives, il existe de multiples documents de référence et la compréhension et la mise en œuvre de ces dispositions y relatives sont nécessaires à l'efficacité des directives. Les normes de sécurité minimales requises pour tous les opérateurs désignés, telles que définies dans les normes S58 (Mesures de sûreté générales) et S59 (Sûreté des bureaux d'échange et du courrier-avion international), sont notamment indispensables à l'application des directives concernant l'instruction «Ne pas charger».

3. Le but des directives concernant l'instruction «Ne pas charger» est de fournir des indications générales, des principes et un protocole de réponse à une évaluation des risques afin de définir le rôle des opérateurs désignés dans le système des principes directeurs communs entre l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour les renseignements préalables concernant le fret avant chargement dans les Pays-membres qui ont choisi de mettre en place ce régime.

4. Ce document détaille la portée du courrier à risque élevé, qui est couvert en détail dans la norme de sécurité S59 de l'UPU. Le document relatif aux renseignements préalables concernant le fret avant chargement, élaboré par le Groupe de travail conjoint OMD–OACI sur les renseignements préalables concernant le fret, fournit une approche harmonisée à toutes les autorités de l'aviation et à tous les partenaires chargés de la sûreté du fret aérien et acteurs de l'ensemble du secteur. Il incombe à chaque pays de décider de mettre en œuvre ou non un régime relatif aux renseignements préalables concernant le fret avant chargement.

5. Il est important de souligner que les renseignements préalables concernant le fret avant chargement ne font pas partie des normes et pratiques recommandées de l'OACI; ils constituent simplement une mesure de sécurité supplémentaire et ne remplacent pas les procédures d'inspection physique demandées par l'OACI. Les exigences du programme national de sécurité de l'aviation civile applicables dans chaque Pays-membre ainsi que les dispositions de l'Annexe 17 et du Document 8973 de l'OACI doivent être respectées.

6. Les travaux sur les directives ont débuté en juillet 2019 avec la soumission d'un premier projet de directives par les États-Unis d'Amérique dans le cadre du Comité directeur chargé de la feuille de route pour l'échange de données électroniques préalables. Les directives ont été soumises au Secrétariat de l'OACI pour avis et aucune réponse négative n'a été reçue en retour. L'OACI a confirmé que le document relatif aux renseignements préalables concernant le fret avant chargement, sur lequel le document des directives se base, a été présenté à son Groupe de travail sur la sûreté du fret aérien et à son Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation. Les deux groupes ont approuvé le document. L'OACI a précisé que des acteurs du secteur étaient impliqués dans les deux groupes. L'approche harmonisée approuvée pour un régime relatif aux renseignements préalables concernant le fret avant chargement est détaillée dans le document en question. Il incombe à chaque pays de décider de mettre en œuvre ou non ce type de régime. Dans la mesure où ce régime ne fait pas partie des normes et pratiques recommandées de l'OACI, cette dernière n'est pas impliquée dans sa mise en œuvre.

7. Les directives concernant l'instruction «Ne pas charger» ont été présentées à un plus grand nombre de membres lors des réunions suivantes: réunion 2020.1 du Comité de contact «IATA-UPU», réunion 2020.2 du Groupe «Transport», réunion 2020.2 du Groupe «Douanes» et réunion 2020.2 du GSP. Le but était de recueillir autant d'avis que possible pour les intégrer au document avant sa finalisation. Le document a été dans un premier temps mis en ligne sur le corpus documentaire de l'UPU. Les membres des groupes susmentionnés ont ainsi pu formuler des commentaires sur le document. Le secrétariat a rassemblé ces commentaires et fourni une réponse aux membres du GSP avant et pendant la réunion du groupe. L'approbation des membres sur l'harmonisation des documents a été sollicitée. Les membres ont été invités à envoyer leurs commentaires le 30 octobre 2020 au plus tard. Le secrétariat a mis à jour le document suite à ces commentaires. Le document révisé est présenté en annexe 1.

### **III. Décision attendue**

8. Le CEP est invité à approuver ce document et à autoriser le secrétariat du GSP à poursuivre ses travaux de révision (si nécessaire) des directives concernant l'instruction «Ne pas charger» pour fournir des directives pertinentes à tous les opérateurs désignés.

Berne, le 4 novembre 2020



# **Directives concernant l’instruction «Ne pas charger»**

<b>Table des matières</b>		<b>Page</b>
1.	Objectif	3
2.	Termes et définitions	3
3.	Contexte	4
4.	Communication des données	5
5.	Processus de réponse au risque fondé sur les renseignements préalables concernant le fret avant chargement proposé	6
	Annexes	8
	Références	15

## 1. Objectif

L'un des objectifs du Groupe «Sécurité postale» (GSP) de l'UPU consiste à améliorer la sûreté et la sécurité de toutes les opérations au sein du secteur postal. Le GSP, en collaboration avec d'autres partenaires de l'UPU, a défini un ensemble minimal d'exigences en matière de sûreté et sécurité applicables à tous les aspects du secteur. Le fait d'élaborer des normes de sécurité mesurables pour le secteur postal contribue à la protection des employés, des biens et des envois postaux en général, participe à la sûreté et à la sécurité des modes de transport utilisés pour acheminer le courrier et permet aux autorités nationales et internationales d'utiliser des outils d'évaluation des risques.

Les normes relatives à la sécurité physique et à la sûreté des opérations élaborées sous l'égide du GSP sont applicables aux installations principales du réseau postal. Dans ce contexte, une installation principale est un bureau d'échange, un centre aéropostal, toute installation postale où ont lieu les inspections de sécurité aérienne, ou la dernière installation postale par laquelle transitent les envois postaux avant d'être expédiés par voie aérienne.

Ces normes de sécurité de l'UPU, indispensables à l'application du présent document, sont les suivantes:

- Norme S58 (Sécurité postale – Mesures de sûreté générales). Cette norme définit les exigences minimales en matière de sécurité physique et de sûreté des opérations applicables aux installations principales au sein du réseau postal.
- Norme S59 (Sécurité postale – Sûreté des bureaux d'échange et du courrier-avion international). Cette norme définit les exigences minimales pour la sécurisation des opérations de transport du courrier international.

Le but du présent document est de fournir des indications générales, des principes et un protocole de réponse à une évaluation des risques afin de définir le rôle des opérateurs désignés dans le système des Principes directeurs communs entre l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour les renseignements préalables concernant le fret avant chargement (RPCF-AC) dans les Pays-membres qui ont choisi de mettre en place ce régime. Ce document détaille la portée du courrier à risque élevé, qui est couvert en détail dans le document de la norme S59. La définition du fret et du courrier à haut risque, telle que figurant dans le Manuel de sûreté pour la protection de l'aviation civile (Document 8973), inclut le critère selon lequel des renseignements concrets indiquent que le fret ou le courrier représentent une menace pour l'aviation civile.

Le document contenant les Principes directeurs communs OMD–OACI pour les RPCF-AC (ci-après dénommé «document RPCF-AC») a été approuvé par le Groupe de travail de l'OACI sur la sûreté du fret aérien. Le document RPCF-AC, élaboré par ce groupe, fournit une approche harmonisée pour les autorités de l'aviation, pour les partenaires chargés de la sûreté du fret aérien et pour les acteurs de l'ensemble du secteur. Il incombe à chaque pays de décider de mettre en œuvre ou non un système de RPCF-AC. Les RPCF-AC ne font pas partie des normes et pratiques recommandées de l'OACI; ils constituent simplement une mesure de sécurité supplémentaire et ne remplacent pas les procédures d'inspection physique. Comme c'est actuellement le cas, les exigences du programme national de sécurité de l'aviation civile applicables dans chaque Pays-membre ainsi que l'Annexe 17 de l'OACI doivent être respectées.

Le document RPCF-AC devrait être entièrement examiné et une approche harmonisée adoptée par toutes les autorités de l'aviation et tous les partenaires chargés de la sûreté du fret aérien et acteurs de l'ensemble du secteur avant de mettre en place un régime de RPCF-AC.

## 2. Termes et définitions

Opérateur désigné: toute entité, gouvernementale ou non gouvernementale, désignée officiellement par un Pays-membre de l'UPU pour assurer l'exploitation des services postaux et remplir les obligations y relatives découlant des Actes de l'Union sur son territoire.

Fret ou courrier à risque élevé: le fret ou le courrier présentés par une entité inconnue ou montrant des signes d'altération seront considérés comme à haut risque si, de surcroît, ils répondent à l'un des critères suivants:

- a) Des renseignements concrets indiquent que le fret ou le courrier représentent une menace pour l'aviation civil.
- b) Le fret ou le courrier présentent des anomalies qui éveillent les soupçons.
- c) Du fait de la nature du fret ou du courrier, les mesures de sûreté de base ne permettent vraisemblablement pas à elles seules de détecter des articles interdits qui pourraient mettre en danger l'aéronef.

Que le fret ou le courrier proviennent d'une entité connue ou non, les renseignements concrets d'un Pays-membre concernant une expédition peuvent la caractériser comme étant à haut risque.

Engin explosif improvisé/engin incendiaire improvisé: simple bombe fabriquée et employée par des forces non officielles ou non autorisées.

Envoi postal: entité indivisible transmissible par la poste pour laquelle un prestataire de service de courrier s'engage à fournir des services postaux. Remarque 1: «indivisible» fait ici référence au traitement au sein du système postal: les envois devraient être remis et distribués comme une unité intégrée et non séparée en éléments dans le système postal. Remarque 2: les envois postaux sont souvent qualifiés en fonction de la taille, du poids, du traitement ou de toute autre caractéristique de service. Les exemples comprennent (les envois de) la poste aux lettres, les (envois des) colis postaux, les (envois) recommandés, etc. Quand aucune de ces qualifications n'est fournie, le terme «envoi» doit être compris comme englobant un ou tous les types d'envois postaux.

Opérateur: personne, organisation ou entreprise engagée ou proposant de s'engager dans l'exploitation d'un aéronef.

Renseignements préalables concernant le fret avant chargement (RPCF-AC): ils désignent un ensemble de données spécifiques 7+1 tel que défini dans le Cadre de normes SAFE de l'OMD (v. annexe 1) prélevées dans les informations relatives aux envois et transmises aux organes de réglementation par les transitaires, les transporteurs aériens, les opérateurs désignés, les intégrateurs, les agents habilités ou toute autre partie, aussi rapidement que possible avant le chargement du fret dans l'aéronef au dernier point de départ.

Inspection: mise en œuvre de moyens techniques ou autres en vue de détecter les armes, les explosifs et tous autres engins, articles ou substances dangereux pouvant être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite.

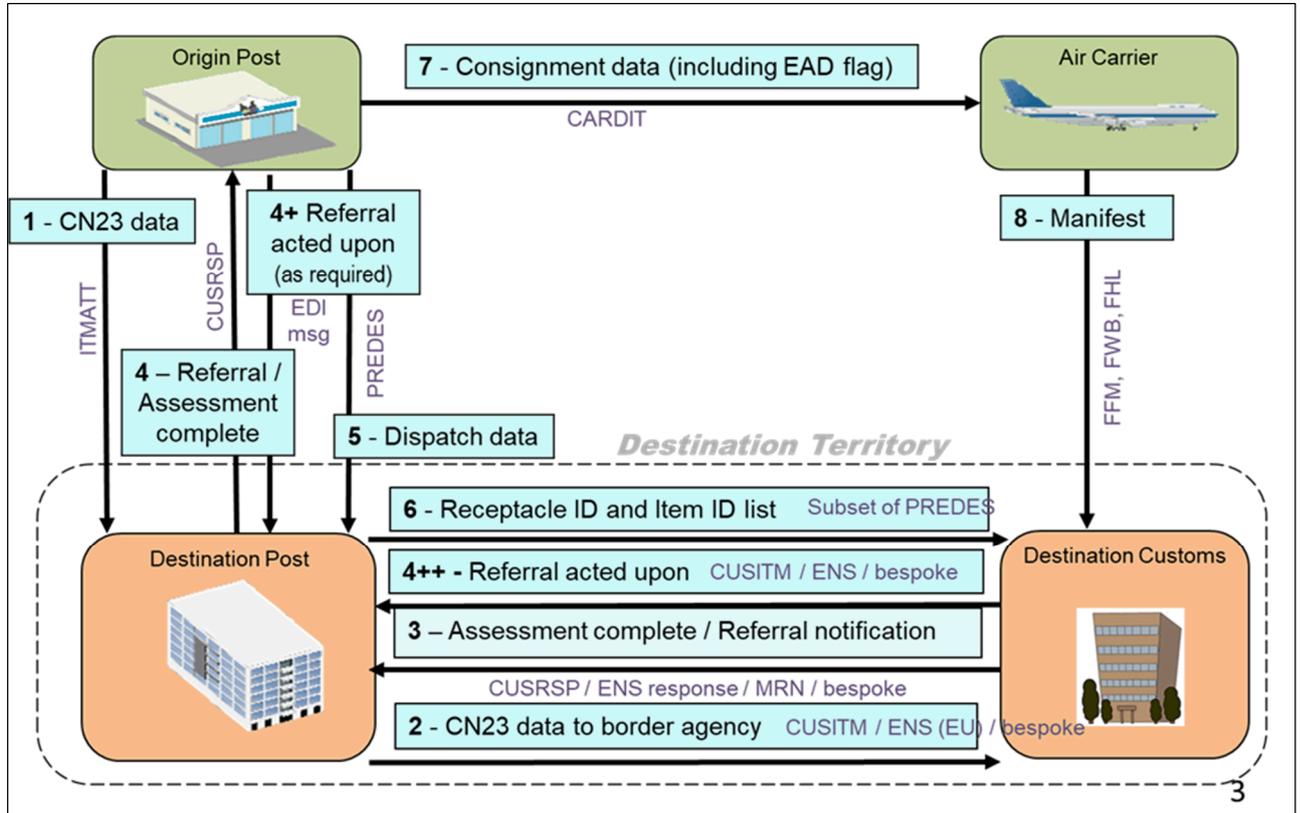
### 3. Contexte

Les RPCF-AC visent uniquement à détecter des engins explosifs improvisés/engins incendiaires improvisés dans le fret aérien. Il est attendu que le concept de RPCF-AC soit mis en œuvre par certains régulateurs et pris en considération par d'autres comme extension en matière de sécurité de l'aviation du régime des renseignements préalables concernant le fret (RPCF). Les RPCF ont été conçus pour permettre aux douanes de cibler et d'évaluer les risques représentés par les expéditions de fret relativement à toute une gamme de questions réglementaires préalablement au chargement du fret/courrier dans un aéronef au dernier point de départ. Toutefois, le développement des RPCF-AC a connu un nouvel élan suite à un acte terroriste déjoué en octobre 2010 et à la découverte d'engins explosifs improvisés dissimulés dans des cartouches d'imprimantes d'ordinateurs placées dans du fret chargé à bord d'un aéronef. Cet incident a abouti à la réalisation de trois projets pilotes: le projet «Air Cargo Advance Screening», des États-Unis d'Amérique, le projet «Pre-load consignment information for secure entry», de l'Union européenne (UE), et le projet pilote de ciblage du fret aérien préalable au chargement du Canada.

Dans le cadre de ces projets, les RPCF-AC ont été utilisés pour déterminer si un engin explosif improvisé ou un engin incendiaire improvisé était dissimulé dans une cargaison (scénario de la «bombe en boîte») et la manière d'atténuer ce risque. Les RPCF-AC constituent une mesure de sécurité supplémentaire qui peut être utilisée en complément des régimes de sécurité actuels; ils ne peuvent cependant pas être employés comme méthode de sécurité à part entière.

#### 4. Communication des données

En réponse aux exigences émergentes relativement aux protocoles concernant les RPCF-AC en lien avec les expéditions de courrier international, l'UPU a développé le modèle postal universel pour l'échange de données électroniques préalables en vue d'intégrer les flux de données entre les postes, les douanes et les transporteurs, ainsi que les protocoles et processus du cycle de vie d'un envoi. Le modèle postal universel figure ci-après pour référence; chaque flux fait l'objet d'une explication en annexe 1.



Conformément au modèle postal universel, les données électroniques RPCF-AC 7+1 complètes – les messages ITeM ATTRIBUTE (ITMATT) – devraient être envoyées par la poste d'origine, comme indiqué dans le schéma ci-dessus (flux 1), dès que les informations sont disponibles, et deux heures au plus tard avant le scannage dans les récipients.

Les données soumises devraient être évaluées par les autorités compétentes dans le régime de RPCF-AC en temps opportun, conformément aux règles et indicateurs de risques, qui devraient être développés et automatisés dans la mesure du possible en fonction des informations disponibles sur les renseignements, les menaces et les risques.

Dans un effort pour garantir des lignes de communication ouvertes entre les opérateurs désignés et les opérateurs aériens actifs dans un régime de RPCF-AC, le Comité de contact «IATA-UPU» a approuvé la fourniture du statut de l'évaluation des risques au moyen d'un code d'indicateur d'avertissement dans le message CARDIT (flux 7 du modèle postal universel) au niveau global, avec la recommandation de rendre obligatoire la soumission du code d'indicateur d'avertissement à partir de 2023. Ce code servira de confirmation de la poste d'origine que toutes les données électroniques préalables demandées ont été soumises et qu'il n'y a aucune instruction particulière connue (RFI, RFS, DNL) au moment de la transmission du message CARDIT et de la remise à l'opérateur.

## 5. Processus de réponse au risque fondé sur les renseignements préalables concernant le fret avant chargement proposé

Le document RPCF-AC définit quatre résultats distincts de l'analyse des risques avant chargement: «Assessment complete» (évaluation terminée), «Request for information» (RFI) (demande de renseignements), «Request for screening» (RFS) (demande de vérification) et «Do not load» (DNL) (ne pas charger). Il est important de noter que, comme le précise clairement le document, les paquets continueront de se déplacer sur la chaîne logistique durant le processus de RPCF-AC à moins qu'une instruction «Ne pas charger» ne soit émise. Si des préoccupations sont soulevées à l'égard de fret déjà en transit par voie aérienne, elles devraient être résolues dès que possible grâce aux protocoles existants des opérateurs.

Afin d'assurer la rapidité, la transmission des messages ITMATT sera déclenchée dès que l'envoi entre sur le réseau postal, physiquement ou par voie électronique. Un laps de temps adapté devrait s'écouler entre la transmission du message ITMATT et l'expédition de l'envoi. Le délai suggéré est de cent vingt minutes.

Les événements «Demande de renseignements», «Demande de vérification» et «Ne pas charger» entraîneront le retrait du processus ordinaire d'envois transitant sur la chaîne logistique postale. Il est essentiel de répéter que les évaluations concernant les demandes de renseignements et les demandes de vérification devraient être émises pour déterminer si l'envoi suspect pose un danger pour l'aviation. Une instruction «Ne pas charger» doit être émise uniquement en cas de menace crédible/connaissance avérée de présence d'un engin explosif improvisé/engin incendiaire improvisé.

Les résultats d'une réponse dans le cadre des RPCF-AC sont décrits en détail ci-après.

### *Évaluation terminée*

Dans le cas où il s'avère n'y avoir aucun risque pour la sécurité du fret aérien, ou lorsqu'un risque perçu a été traité avec succès, l'organe de réglementation peut décider de programmer la plate-forme informatique de telle sorte qu'elle envoie à l'expéditeur des données 7+1 un message indiquant que l'évaluation des risques est terminée. Si un opérateur prend la décision commerciale de procéder au chargement de l'envoi à bord de l'aéronef sans que l'évaluation soit terminée, il le fait à ses propres risques.<sup>1</sup>

L'évaluation terminée peut être explicite ou implicite.

### *Demande de renseignements*

Une instruction «Demande de renseignements» devrait être envoyée pour les expéditions pour lesquelles il est impossible d'évaluer pleinement les risques pour la sûreté de l'aviation avec les informations contenues dans le dossier d'origine. Cette demande devrait être envoyée dès que possible.

En réponse, l'opérateur (ou l'opérateur désigné) devrait soumettre les informations requises dans les meilleurs délais de manière que les autorités puissent évaluer les risques. Certains opérateurs (ou opérateurs désignés) peuvent donner accès aux systèmes internes pour réduire le besoin de transmettre des demandes de renseignements.

Les autorités peuvent également proposer que d'autres renseignements sur la sécurité leur soient fournis de manière facultative ou demander confirmation de la réalisation d'une inspection (en indiquant quel type d'inspection) de l'envoi concerné (~~sous la forme d'une déclaration électronique de sûreté des expéditions — e-CSD~~). Ces informations peuvent aussi faire l'objet d'une demande de renseignements (v. ci-dessous). La transmission de ces informations complémentaires pourrait éviter la nécessité d'appliquer des mesures de sécurité supplémentaires.<sup>2</sup>

Une demande de renseignements devrait être émise uniquement lorsque des éléments de l'ensemble de données 7+1 sont manquants, incomplets ou jugés incorrects (p. ex. adresse du destinataire inexistante), ce qui empêche l'autorité compétente de réaliser une évaluation des risques.

<sup>1</sup> Principes directeurs communs OMD–OACI pour les RPCF-AC.

<sup>2</sup> Principes directeurs communs OMD–OACI pour les RPCF-AC.

### *Demande de vérification*

Lorsque d'autres éléments de preuve sont nécessaires pour déterminer l'existence d'un risque pour la sûreté de l'aviation ou lorsque les informations disponibles (y compris les renseignements complémentaires transmis suite à une demande de vérification) ne permettent pas d'établir l'existence d'un risque, une demande de vérification ou de contrôle au moyen d'une méthode secondaire appropriée (pour le fret et les envois à haut risque) ou une confirmation de vérification peuvent être envoyées par les autorités compétentes. L'expédition ne devrait pas être chargée dans l'aéronef tant que cette vérification n'a pas été effectuée, à moins que les autorités compétentes et l'opérateur (et/ou l'opérateur désigné) soient convenus que la cargaison serait déplacée vers un endroit qui dispose du matériel de contrôle approprié.

Dès réception de la demande de vérification, l'opérateur (et/ou l'opérateur désigné) devrait confirmer le type de contrôle déjà effectué et/ou, le cas échéant, procéder aux vérifications requises, en vertu de l'Annexe 17 à la réglementation de l'OACI et/ou des dispositions appliquées par le Pays-membre dans le cadre des mesures de son programme national de sûreté du fret aérien. Les conclusions des vérifications devraient être confirmées avec les autorités. Dans certains cas, informer l'opérateur (ou l'opérateur désigné) des motifs de la demande de vérification peut l'aider à choisir la méthode de vérification la plus efficace en présence d'un risque potentiel, mais il n'est pas toujours possible de fournir ce genre de précisions lorsque les données sont confidentielles (p. ex. renseignements confidentiels ou classifiés).<sup>3</sup>

Une réponse à la demande de vérification devrait aboutir à deux résultats. Soit l'envoi est jugé «apte au transport aérien», soit il ne peut pas être déclaré apte à l'issue des processus d'inspection supplémentaires, auquel cas l'exportation doit être annulée et l'opérateur désigné ou son représentant chargé de l'inspection doit suivre les procédures de notification définies dans la norme S59 ou dans leurs processus locaux établis.

### *Ne pas charger*

Lorsque les renseignements préalables concernant le fret correspondent à des renseignements précis ou à des scénarios de menaces indiquant une menace imminente pesant sur la sécurité aérienne (p. ex. «bombe en boîte»), les autorités compétentes<sup>4</sup> émettent l'ordre «Ne pas charger»<sup>5</sup>. Cet ordre peut également être donné lorsqu'une source de risque est identifiée dans la cargaison pendant le traitement d'une demande de vérification. Conformément aux exigences de l'OACI, les Pays-membres doivent avoir des protocoles existants en place leur permettant de faire face aux menaces imminentes pour l'aéronef que fait peser une cargaison transportée par voie aérienne. Ces protocoles peuvent être utilisés par les autorités dans le cadre des RPCF-AC.<sup>6</sup>

Une instruction «Ne pas charger» devrait être émise uniquement par les autorités compétentes qui ont accès aux renseignements concrets ou aux scénarios de menaces liés à une menace imminente pour la sécurité de l'aviation. Un ordre «Ne pas charger» devrait être émis via un protocole de contact entre personnes convenu mutuellement à définir et à convenir par toutes les parties impliquées dans le régime de RPCF-AC.

<sup>3</sup> Principes directeurs communs OMD–OACI pour les RPCF-AC.

<sup>4</sup> Les autorités compétentes peuvent comprendre n'importe quel nombre d'autorités nationales, notamment la police, les organismes chargés de l'application de la loi et les équipes de déminage, en fonction du Pays-membre.

<sup>5</sup> Il convient de noter que le régime de RPCF-AC sera normalement mis en œuvre par les autorités du pays de destination. De ce fait, le protocole pour la communication des messages «Ne pas charger» sera établi par ledit pays de destination.

<sup>6</sup> Principes directeurs communs OMD–OACI pour les RPCF-AC.

### **Début du flux = saisie électronique des données de la formule CN 23 dans un format transmissible**

Flux 1 = ITMATT M33 V1 (ITeM ATtribute données 7+1), données fournies via la formule CN 23 par la poste d'origine à la poste de destination. La description des messages ITMATT pour information se trouve ci-après:

1. Expéditeur, nom: nom de la partie qui établit ou au nom de laquelle est établie la déclaration d'exportation et qui est le propriétaire des marchandises ou possède à leur égard un droit de disposition analogue au moment de l'acceptation de la déclaration.
2. Expéditeur, adresse: adresse de la partie qui établit ou au nom de laquelle est établie la déclaration d'exportation et qui est le propriétaire des marchandises ou possède à leur égard un droit de disposition analogue au moment de l'acceptation de la déclaration.
3. Destinataire, nom: nom de la partie à laquelle les marchandises sont expédiées.
4. Destinataire, adresse: nom de la partie à laquelle les marchandises sont expédiées.
5. Nombre de paquets: nombre de marchandises individuelles emballées de telle façon qu'il soit impossible de les diviser sans défaire l'emballage.
6. Poids brut total (y compris qualifiant de l'unité de mesure): poids (masse) de toutes les marchandises aux fins de la déclaration, y compris les emballages, mais à l'exclusion du matériel du transporteur.
7. Description brève du chargement: description en langage clair du chargement d'un moyen de transport, en termes généraux uniquement.

(+1) Identifiant.

Flux 2 = CUSITM V2 (données de la formule CN 23 transmises par la poste de destination à la douane associée pour évaluation de la sécurité?).

Flux 3 = CUSRSP (résultats de l'évaluation transmis par la douane associée à la poste de destination). Listes de codes associées: 213 – Item Assessment (évaluation de l'envoi); 214 – Request for Information (demande de renseignements); 215 – Request for Screening (demande de vérification); 217 – RFRSP; 218 – Data Elements (éléments de données); listes de codes de la Commission européenne (CE): 724 – FCHR (fret et courrier à haut risque); 735 – Referral Request (demande d'instruction); 752 – Additional information requested (renseignements supplémentaires demandés).

Flux 4 = ITMREF V1 – M53 (la poste de destination fournit le résultat de l'évaluation de la douane à la poste d'origine).

Flux 4+ = REFRSP V1 – M54 (la poste d'origine fournit des informations concernant toutes les actions prises à la poste de destination).

Flux 4++ = la poste de destination fournit les informations reçues à propos des actions prises à l'origine à la douane partenaire.

Flux 5 = PREDES – PREadvice of DESpatch (généralisé par l'opérateur postal ayant confectionné la dépêche et envoyé à l'opérateur qui réceptionne la dépêche à son point de destination; conçu initialement à des fins de planification et de suivi).

Une dépêche peut être représentée comme une structure à trois niveaux:

1. La dépêche, munie d'un identifiant conforme à la norme S8 de l'UPU.
2. Les récipients de la dépêche, munis d'un identifiant conforme à la norme S9 de l'UPU.
3. Les envois postaux de chaque récipient; les envois postaux identifiés sont munis d'un identifiant conforme à la norme S10 de l'UPU.

Flux 6 = la poste de destination fournit les identifiants de récipient et d'envoi à la douane partenaire.

Flux 7 = CARDIT – CARrier Documents International Transport (norme M48 – La poste d'origine fournit les données de l'expédition (formules CN 38/CN 41/CN 47), y compris l'indicateur de données électroniques préalables, au transporteur partenaire).

Flux 7+ = RESDIT – RESponse Documents International Transport (norme M49) – Message EDI de réponse/ de confirmation envoyé par le transporteur à l'opérateur désigné d'origine pour communiquer des informations sur le statut de divers événements concernant le transport. À chaque fois qu'un de ces événements est réalisé, un message RESDIT est envoyé.

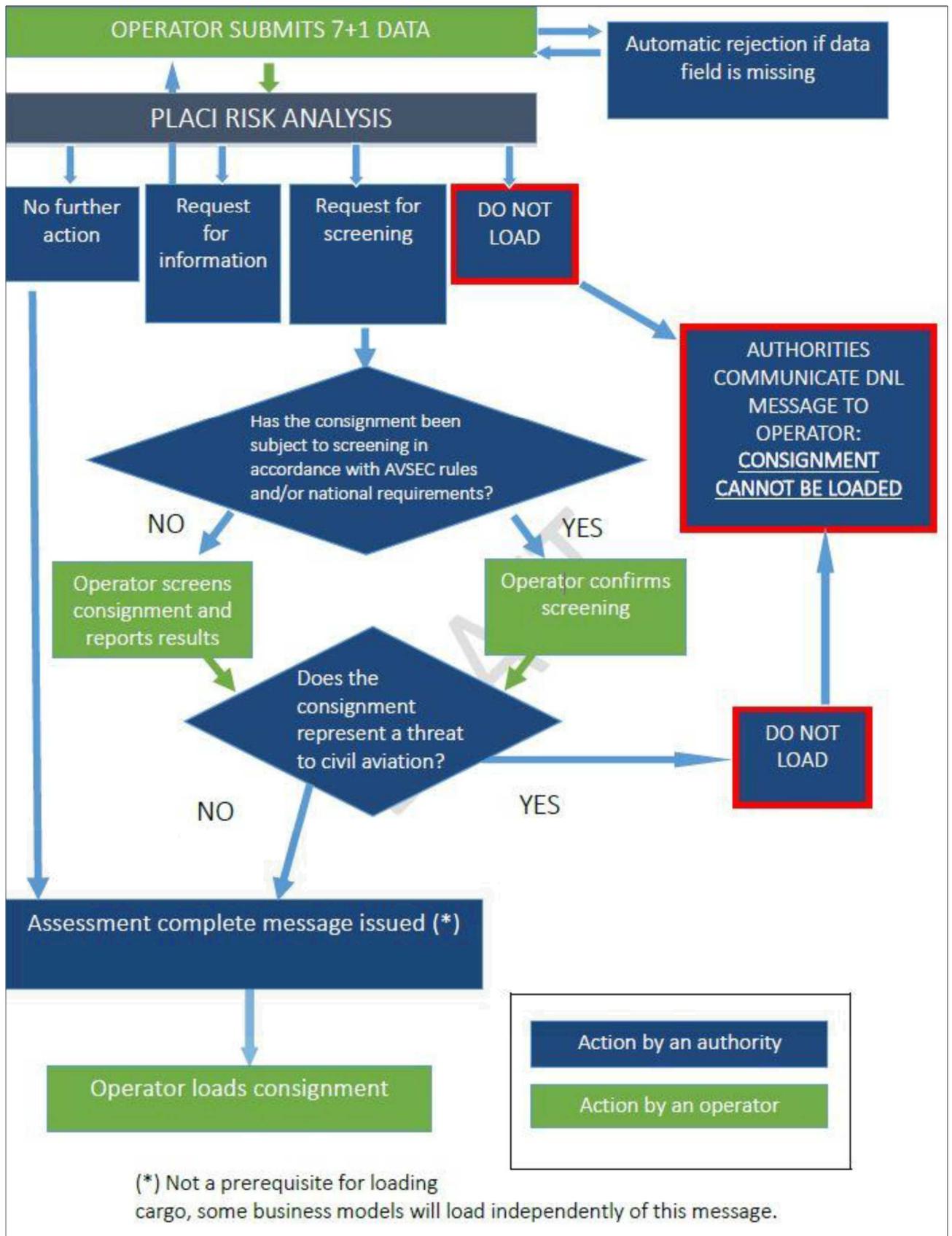
Flux 8 = transmission par le transporteur aérien d'un manifeste à la douane de destination.

**Données de sécurité concernant le fret aérien avant chargement**

1. — Expéditeur, nom: nom de la partie qui établit, ou au nom de laquelle est établie, la déclaration d'exportation et qui est le propriétaire des marchandises ou possède à leur égard un droit de disposition analogue au moment de l'acceptation de la déclaration.
  2. — Expéditeur, adresse: adresse de la partie qui établit, ou au nom de laquelle est établie, la déclaration d'exportation et qui est le propriétaire des marchandises ou possède à leur égard un droit de disposition analogue au moment de l'acceptation de la déclaration.
  3. — Destinataire, nom: nom de la partie à laquelle les marchandises sont expédiées.
  4. — Destinataire, adresse: nom de la partie à laquelle les marchandises sont expédiées.
  5. — Nombre de paquets: nombre de marchandises individuelles emballées de telle façon qu'il soit impossible de les diviser sans défaire l'emballage.
  6. — Poids brut total (y compris qualifiant de l'unité de mesure): poids (masse) de toutes les marchandises aux fins de la déclaration, y compris les emballages, mais à l'exclusion du matériel du transporteur.
  7. — Description brève du chargement: description en langage clair du chargement d'un moyen de transport, en termes généraux uniquement.
- (+1) — Identifiant.

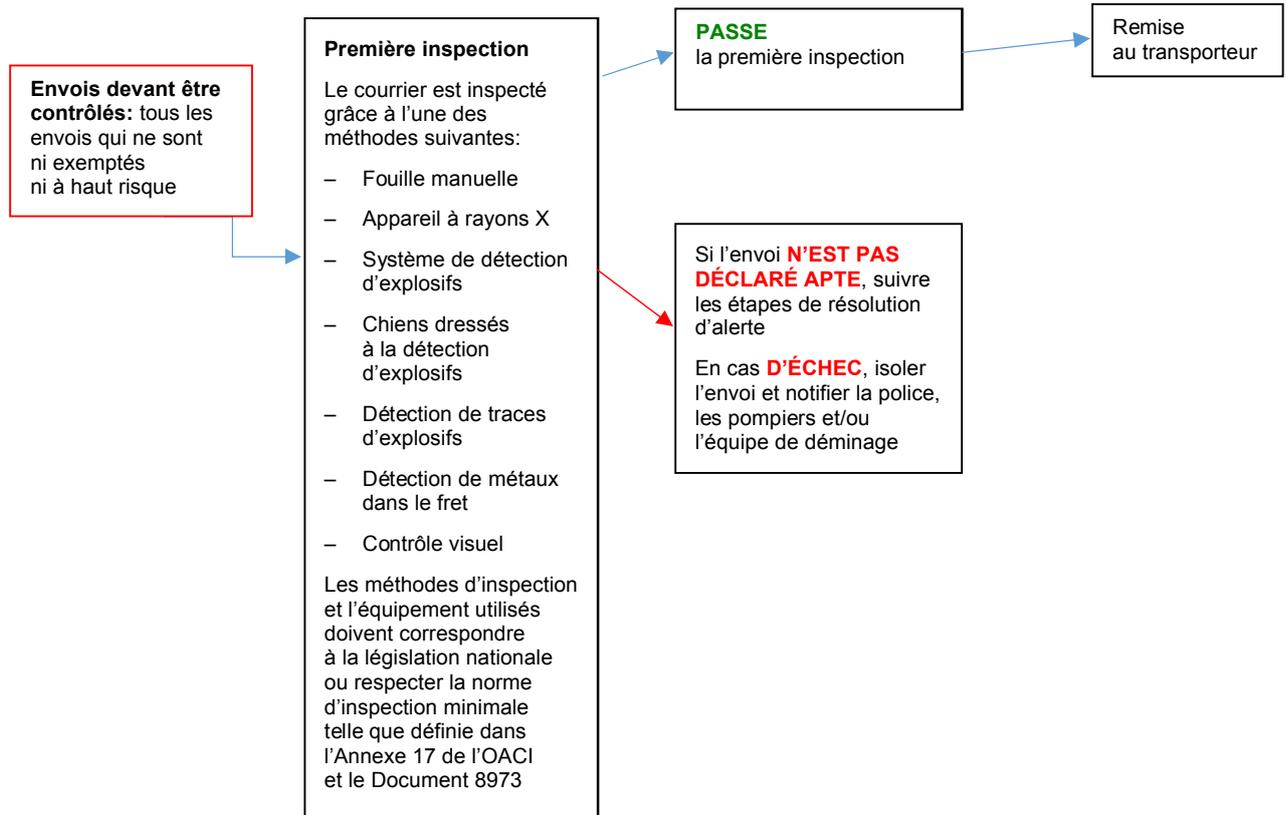
<sup>7</sup>Annexe III au Cadre de normes SAFE de l'OMD.

Processus RPCF-AC commun OMD-OACI<sup>8</sup>

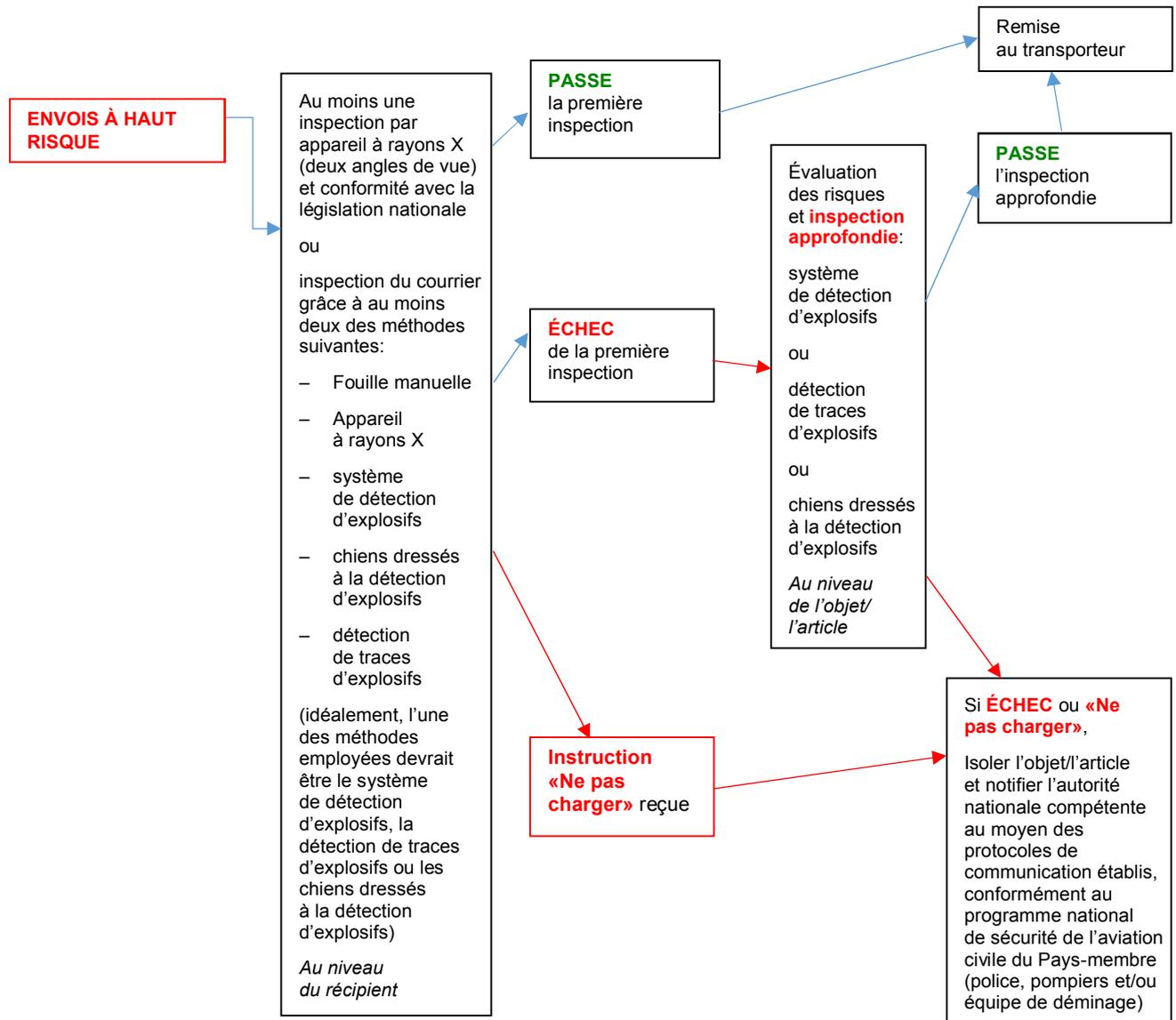


<sup>8</sup> Principes directeurs communs OMD-OACI pour les RPCF-AC.

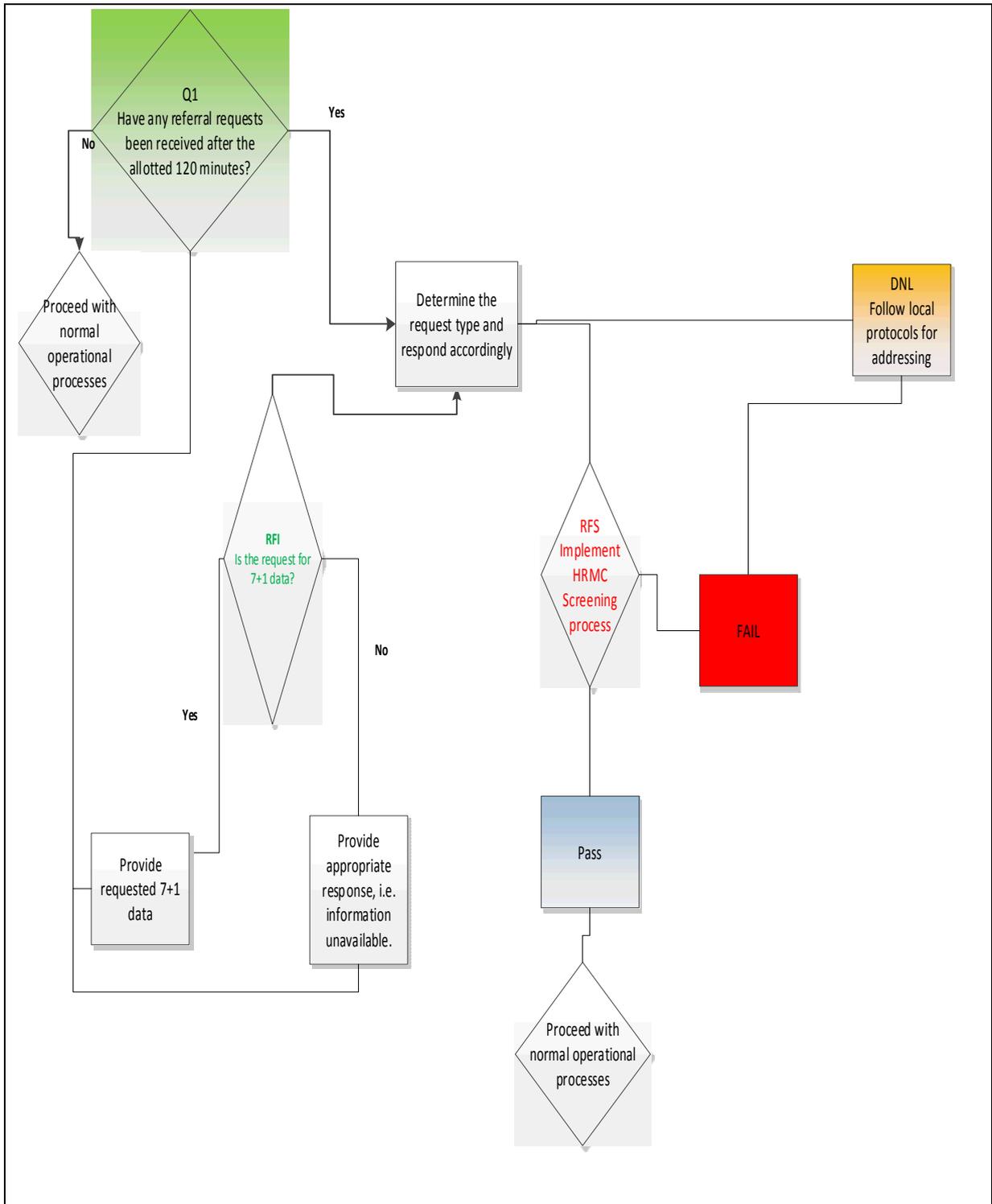
## Inspection du courrier international partant destiné au transport par voie aérienne



### Inspection du courrier international partant classé à haut risque et destiné au transport par voie aérienne



### Flux du processus de réponse aux instructions



## Références

Les documents de référence ci-après sont indispensables pour l'application du présent document. Pour les références datées ou celles présentant un numéro de version, seule l'édition citée s'applique. Pour les références non datées et sans numéro de version, la dernière édition du document de référence s'applique (y compris les éventuels amendements).

Norme S58 (Sécurité postale – Mesures de sûreté générales) de l'UPU.

Norme S59 (Sécurité postale – Sûreté des bureaux d'échange et du courrier-avion international) de l'UPU.

Organisation de l'aviation civile internationale, Annexe 17 à la Convention relative à l'aviation civile internationale: Sûreté – Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite.

Remarque 1: les Annexes 1 à 18 à la Convention relative à l'aviation civile internationale sont disponibles sous [store.icao.int/](http://store.icao.int/).

Organisation de l'aviation civile internationale, Manuel de sûreté de l'aviation (Doc 8973 – Diffusion restreinte).

Remarque 2: Les demandes de copies du Document 8973 doivent être adressées directement au Groupe de la vente des documents de l'OACI ([sales@icao.int](mailto:sales@icao.int)). La diffusion du Document 8973 est limitée aux entités et aux personnes autorisées.

Principes directeurs communs OMD–OACI pour les RPCF-AC.