DG TAXUD

Orientations de l'UE sur les protocoles de renvoi en matière de sûreté du fret aérien

ICS2

Date: 24/01/2020
Version du doc.: 1.15

Clause générale de non-responsabilité

Le présent document d'orientation est de nature explicative et illustrative. La législation douanière prime sur le contenu du présent document et doit toujours être consultée. Les textes des actes juridiques de l'Union européenne qui font foi sont publiés au *Journal officiel de l'Union européenne*. Des instructions nationales peuvent également avoir cours.

Procédure d'élaboration

Le présent document d'orientation a été élaboré par le groupe de projet sur la sûreté du fret aérien dans le cadre du programme Douane 2020 (CPG/036). Il a été approuvé par le groupe d'experts douaniers en matière de contrôles et de gestion des risques (*Customs Expert Group – Controls and Risk Management*, CEG-CRM).

Informations de contrôle du document

Paramètres	Valeur
Titre du document:	Orientations de l'UE sur les protocoles de renvoi du fret aérien
Intitulé du projet:	ICS2
Auteur du document:	Groupe de projet sur la sûreté du fret aérien dans le cadre de Douane 2020[1]
Titulaire du projet:	DG TAXUD, unité A3 «Gestion du risque et sécurité» et équipe de projet ICS2
Chef de projet:	DG TAXUD, unité A3 «Gestion du risque et sécurité» et équipe de projet ICS2
Version du doc.:	1.15
Sensibilité:	Basic
Date:	24/01/2020

Approbateur(s) et réviseur(s) du document:

REMARQUE: l'intervention de tous les approbateurs est requise. Une trace de l'intervention de chaque approbateur doit être conservée. L'intervention de tous les réviseurs de la liste est requise sauf s'ils sont explicitement mentionnés comme facultatifs.

Nom	Rôle	Action	Date
Groupe d'experts douaniers en matière de contrôles et de gestion des risques (*Customs Expert Group – Controls and Risk Management*, CEG-CRM).	Réviseur	Approbation	

Historique du document:

L'auteur du document est autorisé à apporter les modifications suivantes apportées au document sans que celui-ci n'ait besoin d'être réapprouvé:

- édition, formatage et orthographe;
- précisions.

Pour apporter une modification au présent document, contactez son auteur ou son propriétaire.

Les modifications apportées au document sont synthétisées dans le tableau suivant par ordre chronologique inversé (en commençant par la version la plus récente).

Révision	Date	Créé par	Description succincte des modifications
1.15	24.1.2020	DG TAXUD	Version finale après révision du CEG-CRM
1.14	29.11.2019	DG TAXUD	Reformatage et insertion des messages
1.13	11.10.2019	DG TAXUD	Version préliminaire après la réunion du groupe de projet sur la sûreté du fret aérien

[1] Ce document a été élaboré par le groupe de projet sur la sûreté du fret aérien dans le cadre de Douane 2020 (représentants des douanes, de l'aviation civile, de l'EEE, de PostEurop, de l'IATA et de l'UPU). La DG MOVE a toujours été présente et a vivement soutenu ces travaux.

TABLE DES MATIÈRES

1 INTRODUCTION 6
1.1 Objet 6
1.2 Champ d'application 6
1.3 Public cible 6
1.4 Structure du présent document 6
1.5 Documents de référence et documents applicables 8
1.5.1 Documents de référence 8
1.6 Abréviations et acronymes 8
1.7 Définitions 9
2 CONTEXTE 10
3 LEGISLATION DE L'UE APPLICABLE 11
3.1 Le régime ACC3 11
3.2 ICS2 11
4 DESCRIPTION PLUS DETAILLEE DES PROCEDURES DE RENVOI SUR LE PLAN OPERATIONNEL 14
4.1 Analyse de risque PLACI 14
4.2 Les données PLACI ne sont pas complètes 15
4.3 Aucune autre action nécessaire – Évaluation terminée (AC) 16
4.3.1 Message «Évaluation terminée» (IE3N03) 16
4.4 Demande de renseignements (RFI) 17
4.4.1 Exigences en matière de disponibilité organisationnelle et opérationnelle 17
4.4.2 Langue à utiliser 17
4.4.3 Message de demande RFI (IE3Q02) 17
4.4.4 Demande de renseignements complémentaires 18
4.4.5 Demande de modification 20
4.4.6 Message de réponse RFI (IE3R02) 22
4.4.7 Modification des données PLACI 25
4.4.8 Suivi d'un retour d'information suffisant 25
4.4.9 Aperçu du processus du régulateur (douanes) étape par étape 26
4.5 Demande d'inspection/de filtrage (RFS) 28
4.5.1 Exigences en matière de disponibilité organisationnelle et opérationnelle 28
4.5.2 Langue à utiliser 29
4.5.3 Message de demande d'inspection/de filtrage (IE3Q03) 29
4.5.4 Message de réponse à la demande d'inspection/de filtrage (IE3R03) 30
4.5.5 Aperçu du processus du régulateur (douanes) étape par étape 31
4.6 Message «Ne pas charger» (DNL) 34
4.6.1 Langue à utiliser 34
4.6.2 Message de demande «Ne pas charger» (IE3Q01) 34
4.6.3 Aperçu du processus du régulateur (douanes) étape par étape 35
4.6.4 Procédures à suivre lorsqu'un message DNL a été émis 35
5 PROCEDURES DE SECOURS (A PRECISER) 37
6 ANNEXES 38
6.1 Annexe 1: Procédures postales 38
6.1.1 Guide étape par étape pour les services postaux des pays tiers: 38
6.1.2 Guide étape par étape pour les services postaux des pays de l'UE: 41
6.1.3 Carte des processus 42
6.2 Annexe 2: Principes directeurs du GTM RPCF 44

TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1: Documents de référence 8
Tableau 2: Abréviations et acronymes 9
Tableau 3: Définitions 9

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Illustration 1: Aperçu des scénarios de renvoi 15
Illustration 2: Procédure de renvoi 15
Illustration 3: Échange de messages RFI 18
Illustration 4: Processus d'émission des RFI par le régulateur 26
Illustration 5: Processus pour l'émission de différents types de RFI par le régulateur 27
Illustration 6: Processus d'émission des RFS par le régulateur 31
Illustration 7: Processus d'évaluation des informations par le régulateur 32
Illustration 8: Processus d'émission des DNL par le régulateur 35
Illustration 9: Processus dans le pays A 42
Illustration 10: Processus dans le pays B 43

1 INTRODUCTION

1.1 Objet

Le présent document a pour objet de fournir et de formuler des orientations concernant les protocoles de renvoi de l'ICS2 de manière plus détaillée et opérationnelle pour la **version 1** de l'ICS2, prévue pour le 15 mars 2021.

Les présentes orientations s'appuient sur le document intitulé «Referral protocols for air cargo and mail under the EU Pre-loading advance cargo information (PLACI) risk analysis process» [protocoles de renvoi pour le fret et le courrier aériens dans le cadre du processus d'analyse de risque des renseignements préalables concernant le fret avant chargement (PLACI) de l'UE], établi conjointement par les douanes et les services de sûreté de l'aviation civile afin de garantir la cohérence et l'alignement de la législation en matière de douanes et de sûreté de l'aviation civile. Ce document a pour but de fournir des lignes directrices pour l'organisation des étapes et des mesures qui doivent être prises par les parties prenantes concernées afin que les protocoles répondent efficacement aux renvois qui pourraient survenir après la transmission des renseignements préalables concernant le fret avant chargement (PLACI). Compte tenu des rôles et responsabilités respectifs des douanes et de l'aviation civile, il convient d'éviter les doubles emplois inutiles et de combler les éventuelles lacunes en matière de sûreté, sans perturber outre mesure les processus commerciaux.

Ces orientations feront également partie intégrante du recueil général des orientations pour la mise en œuvre de l'ICS2.

1.2 Champ d'application

Le présent document fournit des orientations opérationnelles pour le processus de renvoi en matière de sûreté du fret aérien mis en œuvre dans le cadre du système ICS2 de l'UE et de l'environnement opérationnel des parties prenantes concernées. Il présente également les procédures de secours et les canaux de communication lorsque les composants informatiques de l'ICS2 (tant du côté des douanes que de l'opérateur économique) ne sont pas disponibles pour exécuter les processus de manière automatisée.

Le document ne couvre pas les autres aspects de l'utilisation du système ICS2: le dépôt des déclarations sommaires d'entrée (ENS) et les exigences connexes en matière de données, la validation, le rejet et l'enregistrement des ENS, le contenu détaillé des messages de renvoi et des résultats de l'analyse de risque, les processus d'analyse de risque entre les autorités douanières, etc. Ces aspects seront couverts par d'autres volets du recueil des orientations pour la mise en œuvre de l'ICS2.

1.3 Public cible

Les destinataires de ce document sont:

- les représentants des États membres;
- les représentants des associations professionnelles et leurs membres;
- toute personne associée au projet ICS2;
- toute personne déposant une ENS.

1.4 Structure du présent document

Le présent document contient les chapitres suivants:

- **Chapitre** Error! Reference source not found. **–** Error! Reference source not found.: décrit le champ d'application et l'objet du document;
- **Chapitre 2 – Contexte:** explique le contexte du projet ICS2, les données PLACI et les renvois;
- **Chapitre 3 – Législation applicable e l'UE:** présente la législation européenne applicable;
- **Chapitre 4 – Description plus détaillée des procédures de renvoi sur le plan opérationnel**: décrit en détail la procédure de renvoi, les messages échangés et les codes à utiliser;

- **Chapitre 5 – Procédures de secours (à préciser):** explique la procédure à suivre en cas d'indisponibilité des systèmes informatiques;
- Error! Reference source not found. **–** fournit des orientations détaillées destinées aux opérateurs postaux.
- **Annexe 2:** Principes directeurs du GTM RPCF.

1.5 Documents de référence et documents applicables

1.5.1 Documents de référence

Réf.	Intitulé	Référence	Version	Date
R01	Spécifications fonctionnelles communes du système ICS2	ICS-CFSS	1.14	29.11.2019
R02	Orientations communes pour la mise en œuvre des messages ICS2		À déterminer	
R03	Plan de continuité des activités ICS2		À déterminer	
R04	Principes directeurs communs de l'OMD et de l'OACI régissant les renseignements préalables concernant le fret avant chargement			
R05	Décision d'exécution C(2015)8005 de la Commission			
R06	Règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission			
R07	Manuel de sûreté de l'aviation de l'OACI, Doc. 8973			
R08				
R09				

Tableau 1: Documents de référence

1.6 Abréviations et acronymes

Abréviation/Acronyme	Définition
AC	Évaluation terminée
ACC3	Transporteur de fret ou de courrier aérien qui effectue des opérations à destination de l'Union au départ d'un aéroport d'un pays tiers
AVSEC	Sûreté aérienne
CFSS	Spécifications fonctionnelles communes du système
CSD	Déclaration sur le statut de sûreté de l'envoi
DNL	Ne pas charger
DO D	Opérateur désigné de destination
DO O	Opérateur désigné d'origine
eCSD	Déclaration électronique sur le statut de sûreté de l'envoi
ENS	Déclaration sommaire d'entrée
OE	Opérateur économique
UE	Union européenne
CdN	Cadre de normes
GHA	Agent d'assistance en escale
HAWB	Lettre de transport aérien «fille»
HRCM	Fret et courrier à haut risque
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
ICS2	Système de contrôle des importations 2
EI	Échange d'informations
IED	Engin explosif improvisé
IID	Engin incendiaire improvisé

GTM RPCF	Groupe de travail mixte OACI-OMD sur les renseignements préalables concernant le fret
KC3	Chargeur connu de pays tiers
MAWB	Lettre de transport aérien «mère»
EM	État membre
PLACI	Renseignements préalables concernant le fret avant chargement
RA3	Agent habilité de pays tiers
RFI	Demande de renseignements
RFS	Demande d'inspection/de filtrage
UPU	Union postale universelle
OMD	Organisation mondiale des douanes

Tableau 2: Abréviations et acronymes

1.7 Définitions

Terme	Définition
ACC3	Transporteur de fret ou de courrier aérien qui effectue des opérations à destination de l'Union au départ d'un aéroport d'un pays tiers.
Données PLACI.	Les renseignements préalables concernant le fret avant chargement (PLACI) comprennent le nom et l'adresse du chargeur, le nom et l'adresse du destinataire, le nombre de colis, le poids brut, la désignation des marchandises et le numéro de référence du transport (HAWB/MAWB).
Analyse de risque PLACI	Pour ce qui est du fret aérien avant chargement, le processus d'analyse de risque est déclenché au moment de la réception des données PLACI minimales obligatoires («7+1»). Le processus porte uniquement sur la détection d'un risque immédiat pour l'aviation posé par un engin explosif improvisé (IED) ou un engin incendiaire improvisé (IID) assemblé, appelé «bomb in the box» (colis piégé), introduit à bord d'un aéronef et qui pourrait entraîner la destruction de l'aéronef et/ou la perte de vies humaines. L'analyse PLACI n'est donc pas destinée à évaluer ou à confirmer l'efficacité des mesures de sûreté aérienne appliquées par les acteurs de la chaîne d'approvisionnement, ni à apprécier le respect de ces réglementations ou à les dupliquer. Dans le cas du transport aérien (marchandises diverses, envois postaux, envois express), l'analyse des risques avant chargement peut mettre en évidence des risques de sécurité et de sûreté autres que ceux décrits ci-dessus. Si ce résultat est pris en considération dans le processus ultérieur d'analyse des risques avant l'arrivée, il n'empêche pas que les marchandises soient chargées dans l'aéronef au point de départ à destination de l'UE.
Envoi postal	Les marchandises autres que les envois de correspondance contenus dans un colis ou un paquet postal et acheminés sous la responsabilité d'un opérateur postal ou par celui-ci conformément aux dispositions de la Convention de l'Union postale universelle.

Tableau 3: Définitions

2 CONTEXTE

Depuis l'incident de sûreté du fret aérien survenu au Yémen, le régime ACC3 (transporteur de fret ou de courrier aérien qui effectue des opérations à destination de l'Union au départ d'un aéroport d'un pays tiers – ACC3) a été mis en place. Celui-ci est applicable et des informations sur sa mise en œuvre ont été recueillies au fil des ans.

En ce qui concerne les douanes, la législation impose la transmission de renseignements préalables concernant le fret avant chargement (PLACI) pour un jeu de données réduit (données 7+1) et prévoit trois types de renvoi pour le fret aérien (le renvoi pour information; inspection/filtrage du fret et du courrier à haut risque; avis «Ne pas charger»). Ces dispositions entreront en vigueur avec la version 1 du système de contrôle des importations 2 (ICS2) pour certains types de trafic aérien, notamment pour les marchandises contenues dans les envois express et postaux. La version 1 devrait être opérationnelle à partir du 15 mars 2021. La version 2 de l'ICS2 complétera – du point de vue du régime PLACI– ces nouvelles mesures pour l'ensemble du fret aérien, y compris également le fret général sous la responsabilité des transporteurs aériens et des transitaires.

La législation de l'UE et le développement des technologies de l'information s'appuient sur les expériences et les informations obtenues dans le cadre du projet PRECISE (*EU Preloading Consignment Information on Secure Entry*), du projet pilote à durée limitée mené par les douanes françaises (Express pilot/AMAS), du projet pilote mené par les douanes allemandes, du projet pilote à durée limitée mené par les douanes britanniques (PREDICT) et des activités menées dans le cadre du projet pilote de l'UE en matière postale (EU Postal Pilot). En outre, l'UE accorde une attention particulière à l'US ACAS.

À l'échelle internationale, les principes PLACI, à savoir les exigences relatives à la transmission de renseignements préalables concernant le fret aérien avant chargement et les demandes de renvoi pour le fret aérien, font désormais l'objet d'un consensus.

En 2015, ces principes ont été repris dans le cadre de normes (CdN) SAFE de l'OMD. Le concept de PLACI relatif à un jeu de données réduit (données 7+1 définies à l'annexe II du CdN SAFE) ainsi que le concept de renvois (trois types de renvois: demande de renseignements; demande d'inspection/de filtrage du fret et du courrier à haut risque; avis «Ne pas charger») ont été introduits.

Dans le cadre des principes directeurs communs de l'OMD et de l'OACI régissant les renseignements préalables concernant le fret avant chargement (PLACI), les services internationaux des douanes et de l'aviation civile se sont entendues sur un concept et des principes de base de haut niveau en matière de PLACI. (**Error! Reference source not found. Error! Reference source not found.**.)

3 LEGISLATION DE L'UE APPLICABLE

3.1 Le régime ACC3

Le régime ACC3 (transporteur de fret ou de courrier aérien qui effectue des opérations à destination de l'Union au départ d'un aéroport d'un pays tiers — ACC3), établi par le règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission et la décision C(2015) 8005, dispose que le fret et le courrier entrant dans l'UE à bord d'un aéronef doivent être contrôlés conformément aux obligations de l'UE en matière d'inspection/de filtrage du fret aérien, sauf s'ils proviennent d'un aéroport situé dans un pays exempté de ces règles. L'application de ces contrôles est assurée par l'ACC3 ou, le cas échéant, par un agent habilité d'un pays tiers agréé par l'UE (RA3) dont l'ACC3 reçoit du fret ou du courrier.

Sauf exemption, les envois de fret ou de courrier reçus pour être transportés dans l'UE doivent être soumis aux contrôles ci-après. Les envois à destination de l'UE sont acheminés par aéronef dans l'UE par un transporteur aérien qui a obtenu la désignation ACC3 auprès d'un État membre de l'UE et qui est responsable de veiller à ce que soit

- l'inspection/le filtrage physique soit effectué sous sa propre responsabilité ou sous la responsabilité d'un RA3; soit
- les envois aient été traités par une chaîne d'approvisionnement sécurisée, dont l'origine est placée sous la responsabilité d'un chargeur connu d'un pays tiers agréé par l'UE (KC3), et livrés directement à l'ACC3 ou par l'intermédiaire d'un RA3 également chargé d'attribuer le statut de sûreté.

Des contrôles renforcés préalables à leur chargement à bord d'un aéronef à destination de l'UE doivent s'appliquer aux envois de fret et de courrier aériens considérés comme présentant un risque élevé (HRCM), sur la base des critères intégrés d'évaluation des risques en matière de sûreté aérienne de l'UE. Parallèlement, au niveau mondial, l'OACI a précisé la notion de fret à haut risque et a développé d'autres mécanismes de contrôle du fret aérien.

Alors que l'inspection/le filtrage de base du fret ou du courrier est confirmé(e) et documenté(e) par une déclaration sur le statut de sûreté de l'envoi (CSD) indiquant le statut de sûreté approprié attribué à l'envoi, à savoir SCO (signifiant que l'envoi est sûr pour être transporté par des aéronefs tout-cargo ou tout-courrier seulement), ou SPX (signifiant que l'envoi est sûr pour être transporté par des aéronefs affectés au transport de passagers, des aéronefs tout-cargo ou tout-courrier), l'inspection/le filtrage du fret à haut risque est déclaré(e) par le statut de sûreté SHR (signifiant que l'envoi est sûr pour être transporté par des aéronefs affectés au transport de passagers, des aéronefs tout-cargo ou tout-courrier, dans le respect des exigences d'inspection/de filtrage applicables au fret et au courrier à haut risque). Les déclarations sur le statut de sûreté doivent être émises par le RA3 ou le transporteur aérien.

3.2 ICS2

Depuis l'entrée en vigueur de la législation de l'UE sur la sécurité douanière en 2011, les autorités douanières des États membres de l'UE ont la responsabilité légale de veiller à ce qu'une analyse de risque soit effectuée et finalisée principalement à des fins de sécurité et de sûreté. Sur le plan opérationnel, les autorités douanières utilisent un système de déclaration préalable du fret (système de contrôle des importations – ICS) qui est lié à leurs systèmes nationaux de gestion des risques. Ils doivent prendre une décision concernant les mesures nécessaires à adopter pour atténuer tout risque recensé (par exemple, action de l'opérateur économique ou contrôle douanier à différents points de la chaîne d'approvisionnement).

À la suite de l'incident survenu au Yémen en octobre 2010, l'UE et ses États membres ont procédé à un examen opérationnel, politique et juridique détaillé qui a débouché sur la stratégie et le plan d'action de l'UE en matière de gestion des risques douaniers. Cela a donné lieu à des modifications juridiques (dans le cadre du code des douanes de l'Union — règlement (UE) nº 952/2013 du Conseil et de ses actes d'exécution), opérationnelles et informatiques du régime applicable aux renseignements préalables concernant le fret. La réforme est conçue de manière à permettre aux autorités douanières de mieux analyser les nouvelles menaces pour la sécurité des chaînes d'approvisionnement en marchandises dans tous les modes de transport, et de mieux y faire face.

Dans le contexte du fret et du courrier aériens, la prochaine génération du système de renseignements préalables concernant le fret de l'UE – ICS2 – permet aux autorités des États membres de l'UE d'analyser les

données relatives au fret avant le chargement dans un pays tiers et d'appliquer – à titre de mesure complémentaire au régime ACC3 – des procédures électroniques d'évaluation et d'atténuation des risques.

L'ICS2 garantit:

- la collecte et l'analyse de renseignements avancés sur le fret et le courrier aériens avant leur chargement, dans un pays tiers, à bord d'un aéronef à destination de l'UE;
- l'évaluation des risques en temps réel par voie électronique par les autorités douanières sur la base de ces renseignements;
- l'adoption de toute mesure d'atténuation des risques par les douanes et les opérateurs économiques, jugée appropriée en fonction du niveau de risque déterminé pour le fret et le courrier à destination de l'UE.

L'évaluation des risques après la transmission des données PLACI se concentre uniquement sur la détection d'un risque immédiat pour la sûreté de l'aviation, c'est-à-dire l'introduction à bord d'un aéronef d'articles interdits par la législation sur la sûreté de l'aviation qui pourraient entraîner la dégradation de l'aéronef et/ou la perte de vies humaines, tel qu'un engin explosif ou incendiaire improvisé assemblé (IED-IID), appelé «colis piégé».

Les mesures d'atténuation des risques suivantes sont prévues dans le règlement d'exécution du code des douanes de l'Union:

- demande de renseignements complémentaires sur les énonciations (qualité et précision des données du renvoi), connue sous le nom de notification RFI, et réponse correspondante à la demande de renseignements;
- demande d'inspection/de filtrage du fret et du courrier à haut risque (HRCM) en recourant aux mesures de l'UE dans le domaine de l'aviation civile, connue sous le nom de notification RFS, et réponse correspondante à la demande d'inspection/de filtrage HRCM; et
- avis «Ne pas charger», connue sous le nom de notification DNL.

Les opérateurs économiques auxquels les autorités douanières destinent ces mesures d'atténuation des risques ont l'obligation légale de s'y conformer.

Les mesures d'atténuation des risques doivent être mises en œuvre de la manière la plus efficace et la plus efficiente possible, c'est-à-dire la moins perturbatrice possible pour la chaîne d'approvisionnement, le plus tôt possible et au plus tard avant le chargement du fret ou du courrier à bord d'un aéronef au dernier aéroport précédant l'entrée sur le territoire douanier de l'UE.

Du point de vue opérationnel et technique, les notifications RFI et RFS sont considérées comme des renvois d'atténuation des risques qui sont déclenchés au cours du processus d'analyse des risques douaniers. Leur objectif est de permettre aux autorités douanières de résoudre les problèmes détectés concernant les risques potentiels que présente un envoi particulier pour la sûreté du fret aérien. Il est donc primordial que l'opérateur économique auquel ces renvois sont adressés apporte une réponse rapide et adéquate, afin de permettre aux douanes de mener à bien l'analyse de risque. Tant que les douanes ne sont pas en mesure d'achever une analyse de risque en raison d'une demande de RFI ou de RFS restée sans réponse, les marchandises peuvent en principe circuler le long de la chaîne d'approvisionnement jusqu'à l'aéroport où le fret ou le courrier est expédié à destination du territoire douanier de l'UE (dernier point de départ).

Contrairement aux RFI et RFS, la notification DNL adressée par les douanes à l'opérateur économique concerné constitue déjà une analyse de risque terminée. Il s'agit, à ce titre, d'une décision douanière fondée sur cette analyse qui a permis de déceler une menace imminente que représente un envoi particulier pour la sûreté du fret aérien

Si, au terme d'une analyse de risque, les autorités douanières concluent qu'il n'existe aucune menace pour la sécurité du fret aérien (par exemple sur la base des connaissances disponibles, des renseignements disponibles à ce moment-là), les autorités douanières émettent un message indiquant à l'opérateur économique qui a fourni les données PLACI que l'évaluation est terminée. Le message «évaluation terminée» informera le ou les opérateurs économiques concernés que les services douaniers ont terminé leur analyse de risque et qu'aucune autre action n'est requise de la part des opérateurs économiques associés à l'opération en question.

La coopération entre les différentes autorités ainsi qu'entre les autorités et les opérateurs économiques doit être clairement définie au niveau national, en ce compris la définition des canaux de communication au moyen de protocoles de renvoi. Les particularités des différents modèles d'activité de fret aérien (express, postal) devraient être prises en considération.

Toutes les parties prenantes concernées enverront des messages (évaluation terminée, RFI, RFS, DNL, selon le cas) et répondront à ces messages avec le plus grand soin et dans les meilleurs délais.

4 DESCRIPTION PLUS DETAILLEE DES PROCEDURES DE RENVOI SUR LE PLAN OPERATIONNEL

4.1 Analyse de risque PLACI

Dans le cas du fret aérien avant chargement, le processus d'analyse de risque est déclenché au moment de la réception d'une déclaration sommaire d'entrée (ENS) contenant les données PLACI demandées. L'évaluation des risques PLACI se concentre uniquement sur la détection d'un risque immédiat pour l'aviation. Celui-ci concernant l'introduction, à bord d'un aéronef, d'articles interdits par la législation sur la sûreté aérienne qui pourraient entraîner la destruction de l'aéronef et/ou la perte de vies humaines, à savoir un engin explosif ou incendiaire improvisé (IED ou IID), également appelé «colis piégé». Lorsque le résultat de l'analyse de risque PLACI indique l'existence éventuelle d'un autre type de risque pour la sûreté et la sécurité (et non pour la sûreté du fret aérien), ce résultat est pris en considération dans le processus ultérieur d'analyse de risque avant l'arrivée, mais il n'empêche pas le chargement des marchandises dans l'aéronef.

Les dispositions relatives aux PLACI ne doivent pas entraver ou retarder inutilement les mouvements de marchandises le long de la chaîne d'approvisionnement. Lorsque, au terme de l'analyse de risque PLACI, les services douaniers informent l'opérateur qu'ils ont de sérieuses préoccupations non résolues concernant la sûreté du fret aérien, le fret ne doit pas être chargé à bord de l'aéronef tant que des mesures adéquates n'ont pas été prises pour atténuer le risque. L'ensemble des parties prenantes concernées mettront tout en œuvre pour envoyer des messages (évaluation terminée, RFI, RFS, DNL, selon le cas) et des réponses à ces messages.

Facteurs à prendre en considération et types de renvoi (RFI, RFS, DNL)

Les données PLACI sont incomplètes	Dépôt de l'ENS à rejeter
L'analyse de risque PLACI a été menée à bien	Aucune autre action nécessaire – Évaluation terminée (AC)
Les données ne sont pas suffisantes	Demande de renseignements (RFI)
Risque potentiel pour la sûreté	Demande d'inspection/de filtrage (RFS)
Le risque pour la sûreté est confirmé	Avis «Ne pas charger» (DNL)

Scénarios de renvoi

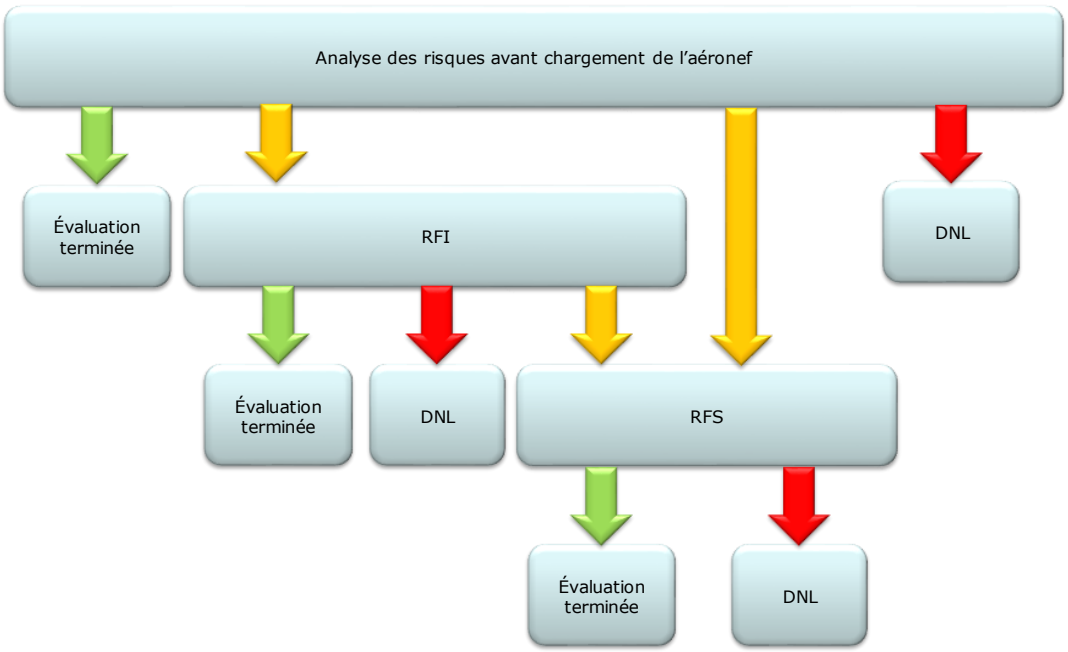


Illustration 1: Aperçu des scénarios de renvoi

L'émission des différents types de renvois ne doit pas se faire dans un ordre déterminé. Par exemple, il n'est pas nécessaire d'émettre d'abord une RFI, si la situation justifie l'émission d'une RFS ou d'un DNL. Toutefois, toute décision d'émettre un renvoi doit être proportionnelle au risque visé.

En outre, il est important de souligner qu'un renvoi nécessitera toujours une réponse de la part de l'OE, quelle que soit la suite donnée au renvoi. **La réponse de l'OE à un renvoi est obligatoire**. La réponse de l'OE à un renvoi ne donne pas automatiquement lieu à la clôture de l'analyse de risque douanier. L'autorité douanière intégrera les informations obtenues dans les réponses aux renvois dans son processus d'analyse de risque en cours et conclura ce processus soit par un message «évaluation terminée» (AC), soit par une notification DNL. La réponse de l'OE à la RFI et à la RFS ne doit donc pas être assimilée à un message d'évaluation terminée (par exemple, avant d'émettre un avis d'évaluation terminée, il est nécessaire que l'OE envoie d'abord une réponse)[2]. Le traitement d'un renvoi est un élément nécessaire à l'achèvement du processus d'analyse de risque.

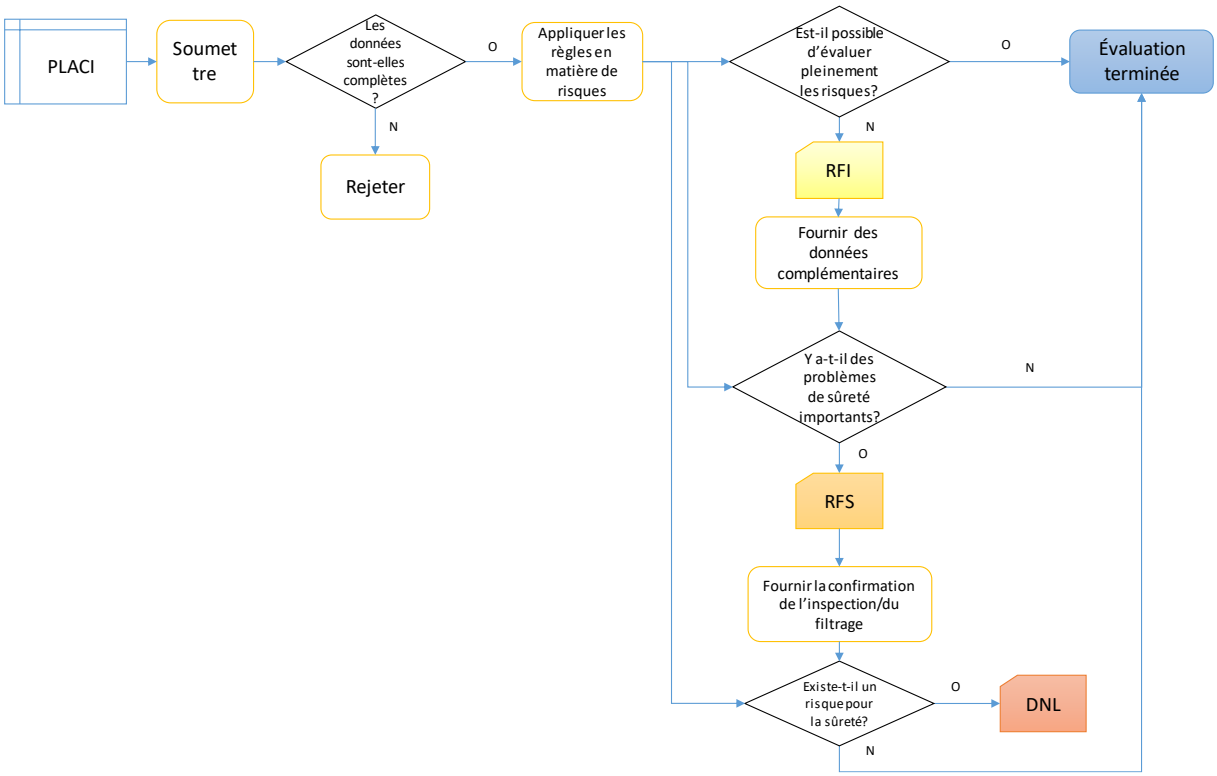


Illustration 2: Procédure de renvoi

4.2 Les données PLACI ne sont pas complètes

Bien que ce scénario ne soit «officiellement pas considéré comme un renvoi», il existe un lien avec la RFI, dans la mesure où celui-ci concerne les exigences en matière de données PLACI. Si les éléments de données PLACI sont incomplets (c'est-à-dire s'il manque des éléments de données obligatoires) ou ne sont pas conformes aux spécifications convenues du système ICS2, **le dépôt de l'ENS est rejeté et un message d'erreur est envoyé** à l'OE.

Par conséquent, cela signifie que l'OE n'a pas respecté les exigences en matière de données PLACI. L'OE doit veiller à donner suite à ce message d'erreur dès que possible et à fournir dans les délais légaux les données PLACI, tant du point de vue de leur exactitude que de leur exhaustivité.

En cas de problèmes techniques, lorsque l'OE considère que les données ont été envoyées conformément aux exigences, il doit contacter dès que possible le service d'assistance national ICS2 de l'autorité douanière de

[2] Pour des raisons de «simplicité», cette présentation ne couvre pas les cas où le DNL peut être émis directement à n'importe quelle étape.

l'État membre à laquelle les données ont été adressées. Pour les procédures opérationnelles utilisant le service d'assistance ICS2, veuillez consulter les orientations spécifiques à ce sujet [le lien vers le document sera fourni lorsqu'il sera disponible – le projet est en cours].

4.3 Aucune autre action nécessaire – Évaluation terminée (AC)

Sur la base des expériences disponibles, la mention «aucune autre action nécessaire» devrait être communiquée dans une grande majorité des cas de manière purement automatisée, sans aucune intervention humaine, c'est-à-dire de l'analyste des risques douaniers.

Les processus d'analyse des risques PLACI menés à bien seront confirmés par un message «Évaluation terminée» (AC). Le message AC peut être généré:

- dans la grande majorité des cas, automatiquement, ou
- à la suite d'une atténuation manuelle et d'une décision d'un analyste des risques chargé de l'évaluation des risques en matière de sûreté du fret aérien.

Dans les deux cas, un message AC est envoyé par l'ICS2 à l'OE déposant les données PLACI. Sa réception par l'OE est facultative[3].

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. Il convient de garder à l'esprit qu'une évaluation des risques pourrait toujours être en cours, ce qui pourrait donner lieu à des demandes de suivi auxquelles il faudrait répondre. Il incombe au transporteur aérien de décider d'autoriser ou non le chargement de l'envoi faisant l'objet d'un renvoi et pour lequel aucun message AC n'a été reçu.

Si de nouveaux renseignements sont obtenus, le message d'évaluation terminée peut toujours être suivi d'un message RFI/RFS/DNL. Dans ce cas, l'OE est obligé d'y donner suite et de se conformer pleinement aux renvois, même si l'AC a déjà été délivré précédemment. Une situation opérationnelle peut se présenter dans laquelle l'OE a déjà chargé et acheminés des marchandises à bord du dernier aéronef à destination de l'UE. Ces situations seront traitées au cas par cas entre l'autorité et l'OE concerné, en fonction du niveau de menace recensé (par exemple, en cas d'avis DNL pour déclencher les mesures de sûreté aérienne applicables à cette situation).

4.3.1 Message «Évaluation terminée» (IE3N03)

Le message AC est émis pour chaque envoi «fille» (envoi couvert par une HAWB, envoi postal) déclaré dans l'ENS déposée. L'envoi «fille» est identifié par le document de transport.

4.3.1.1 Contenu du message IE3N03

Nombre	Classe/élément de données	Explication
	IE3N03	
1..1	**MRN**	Numéro d'enregistrement du dépôt de l'ENS
1..1	**Date d'achèvement**	Date d'achèvement de l'évaluation des risques
1..1	**Évaluation terminée**	
0..1	**Document de transport (niveau «fille»)**	
1..1	**Numéro de référence**	Numéro de référence du document de transport [HAWB, numéro d'envoi postal (S10)]
1..1	**Type**	Type de document de transport
1..1	**État membre responsable**	
1..1	**Pays**	État membre responsable de l'évaluation des risques
0..1	**Représentant**	

[3] Pour de plus amples informations sur les messages et les possibilités techniques dont dispose l'OE déposant des données PLACI pour activer ou désactiver les messages AC, voir les spécifications techniques communes du système ICS2.

1..1	**Numéro d'identification**	Numéro EORI du représentant (si déclaré dans l'ENS déposée)
0..1	**Déclarant**	
1..1	**Numéro d'identification**	Numéro EORI du déclarant

4.4 Demande de renseignements (RFI)

Les envois devraient faire l'objet d'une RFI lorsque les informations contenues dans les données PLACI de l'ENS initialement déposées ne permettent pas d'évaluer pleinement le risque pour la sûreté aérienne. Ces demandes devraient être adressées, dans les plus brefs délais, par les autorités douanières à l'OE qui a déposé les données PLACI de l'ENS[4].

L'opérateur économique devrait répondre aux demandes de renseignements dès que possible, afin de permettre aux autorités de procéder à l'évaluation des risques. Certains opérateurs économiques peuvent fournir aux autorités douanières chargées de l'évaluation des risques l'accès à leurs systèmes internes afin de leur éviter de recourir à des renvois RFI. Au cours de ce processus, les marchandises peuvent continuer à circuler le long de la chaîne d'approvisionnement.

4.4.1 Exigences en matière de disponibilité organisationnelle et opérationnelle

Tous les acteurs doivent garantir la disponibilité organisationnelle et opérationnelle nécessaire, comme suit:

L'autorité douanière, en tant qu'émetteur de la RFI, doit garantir:

- la disponibilité 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7;
- la disponibilité opérationnelle, et fournir les coordonnées des services douaniers (et des services chargés de l'aviation civile selon le dispositif national).

L'OE, en tant que destinataire de la RFI, doit garantir:

- un point de contact centralisé/unique 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 (selon le modèle d'activité) et la disponibilité.
- L'OE doit veiller à avoir accès aux informations et aux documents susceptibles d'être demandés et à avoir établi des processus opérationnels permettant de répondre à la demande.
- L'interface avec l'ICS2 ou, dans le cas du modèle postal, l'interface entre les opérateurs désignés d'origine et de destination est également obligatoire, afin de prendre en charge tous les échanges de messages requis.

4.4.2 Langue à utiliser

Chaque fois que du texte libre est utilisé dans les échanges, ou lors des contacts entre les émetteurs et les destinataires des demandes, **l'utilisation de la langue anglaise est vivement recommandée** (en particulier pour éviter les situations où les acteurs associés au processus perdraient du temps en raison d'un besoin de traduction).

4.4.3 Message de demande RFI (IE3Q02)

La RFI doit être communiquée via l'ICS2 (en tant que système fermé) à l'OE qui a transmis les données.

[4] Dans le cas où les données PLACI de l'ENS ne sont pas déposées par le transporteur aérien, le message RFI n'est pas communiqué à un transporteur aérien car le jeu de données PLACI ne contient pas l'identité du transporteur aérien.

Il existe deux types de demandes que les autorités douanières peuvent décider d'émettre dans le message RFI, en fonction des raisons qui les motivent:

- soit une demande de renseignements complémentaires à fournir par l'OE, soit
- une modification de l'ENS déposée

Demande de renseignements

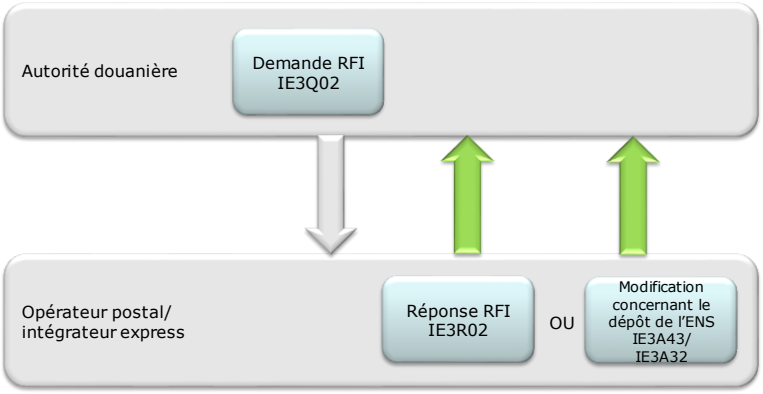


Illustration 3: Échange de messages RFI

Ces deux types de demande peuvent être émis indépendamment; il n'existe pas de règle générale d'utilisation en cascade. Toutefois, dans certains cas particuliers, les services douaniers peuvent, après réception des informations complémentaires, effectuer un suivi au moyen d'une RFI demandant à l'OE de modifier les données déposées.

Certains opérateurs économiques peuvent fournir aux autorités douanières chargées de l'évaluation des risques l'accès à leurs systèmes internes afin de leur éviter de recourir à des renvois RFI. Le recours à cette possibilité est facultatif et se fait en accord entre l'autorité douanière chargée de l'analyse de risque et l'OE, et est déterminé au cas par cas.

4.4.4 Demande de renseignements complémentaires

Une demande de renseignements complémentaires est émise lorsqu'il est nécessaire de compléter ou de préciser les données PLACI déjà fournies, ce qui permet aux services douaniers d'obtenir davantage d'informations générales grâce à la communication de données adéquates (par exemple, sur la base de la lettre de transport aérien, du manifeste de chargement consolidé, de la facture commerciale, etc.) et/ou de pièces justificatives. Ce message sera déclenché par un processus manuel (au niveau des douanes), lorsqu'un envoi spécifique aura été présenté à l'analyste à l'issue d'une évaluation de risque automatisée.

La réponse de l'OE à cette demande sera incluse dans le processus de ciblage manuel d'une analyse de risque en cours.

4.4.4.1 Contenu du message IE3Q02

Nombre	Classe/élément de données	Explication
	IE3Q02	
1..1	**Date d'émission du document**	La date de la demande RFI
1..1	**MRN**	Numéro d'enregistrement du dépôt de l'ENS
1..1	**État membre responsable**	
1..1	**Pays**	État membre qui émet la RFI
0..1	**Représentant**	
1..1	**Numéro d'identification**	Numéro EORI du représentant (si déclaré dans l'ENS déposée)
0..1	**Document de transport (niveau**	

	«fille»)	
1..1	**Numéro de référence**	Numéro de référence du document de transport [HAWB, numéro d'envoi postal (S10)]
1..1	**Type**	Type de document de transport
1..1	**Déclarant**	
1..1	**Numéro d'identification**	Numéro EORI du déclarant
1..99	**Détails de la demande de renvoi**	
1..1	**Référence de la demande de renvoi**	Identifiant unique de la demande de renvoi
1..1	**Type de demande**	Lorsque la RFI sera émise pour demander des renseignements complémentaires, le code «RFI» sera utilisé
0..99	**Pièces justificatives**	Voir **Error! Reference source not found.** Pièces justificatives
1..1	**Numéro de référence**	Numéro de référence de la pièce justificative tel que déclaré dans l'ENS déposée
1..1	**Type**	Type de document tel que déclaré dans l'ENS déposée
0..99	**Renseignements complémentaires**	Voir **Error! Reference source not found.** Renseignements complémentaires
0..1	**Code**	Les codes «B10», «B20», «C10», «D10» et «S10» peuvent être utilisés
0..1	**Texte**	
0..1	**Type d'information**	Le code par défaut «R1» sera utilisé

4.4.4.2 Pièces justificatives

Cette classe sera utilisée dans le cas où les pièces justificatives sont déclarées dans l'ENS déposée (élément de données PLACI non obligatoire; cependant, pour une ENS postale, il est possible de déclarer d'autres données qui seront nécessaires pour la phase préalable à l'arrivée) et où l'analyste de risque n'a besoin que de l'image binaire d'un document spécifique. Dans ce cas, le type et le numéro de référence du document seront indiqués.

4.4.4.3 Renseignements complémentaires

La classe de renseignements complémentaires sera utilisée pour fournir les instructions de l'analyste de risque concernant les renseignements complémentaires que doit fournir l'OE. Cette classe peut être répétée à de multiples reprises afin d'émettre plusieurs instructions pour le même envoi «fille».

Des renseignements complémentaires peuvent être demandés dans le cadre de ce type de RFI, y compris en ce qui concerne les sous-champs facultatifs du jeu de données PLACI, tels que les numéros de téléphone (fixe ou mobile) ou les adresses électroniques. À titre facultatif, l'OE peut déjà fournir ces informations lors du dépôt initial de l'ENS.

Code de renseignements complémentaires:

Code	Description
B10	Indiquer le numéro de téléphone et l'(les) adresse(s) électronique(s) du chargeur
B20	Indiquer le numéro de téléphone et l'(les) adresse(s) électronique(s) du destinataire
C10	Confirmer les éléments de données PLACI
D10	Fournir tous les documents disponibles
S10	Fournir des informations indiquant si l'inspection/le filtrage HRCM a eu lieu

Texte des renseignements complémentaires:

Cet élément de données sera utilisé par l'analyste de risque en combinaison avec certains codes de renseignements complémentaires afin de fournir des informations plus détaillées sur la demande:

Code	Texte utilisé	Description
B10	Non	
B20	Non	
C10	Oui	Les services douaniers indiqueront qu'ils souhaitent obtenir une confirmation pour certaines données PLACI.
D10	Non	
S10	Non	

Exemples:

Code	Texte	Exemple de demande
B20		L'OE est tenu de fournir le numéro de téléphone et/ou l'adresse électronique du destinataire.
C10	Nom du destinataire	«Beautiful Angel» est le nom donné pour désigner le destinataire. Dans ce cas, l'OE devrait confirmer l'exactitude des informations fournies au regard de la documentation disponible.
C10	Code postal du chargeur	L'OE est tenu de vérifier l'exactitude du code postal du chargeur déclaré dans l'ENS par rapport à d'autres sources.
D10		L'OE est tenu de joindre des images de tous les documents disponibles accompagnant l'envoi.
S10		L'OE est tenu d'indiquer si l'inspection/le filtrage HRCM a été effectué. Dans l'affirmative, la méthode et le résultat de cette inspection/ce filtrage devraient également être fournis.

4.4.5 Demande de modification

La modification des données PLACI est nécessaire lorsque ces données sont de qualité «insuffisante» ou inacceptable aux fins de l'analyse des risques. En cas de modification, le processus d'analyse de risque est relancé, notamment pour soumettre le système à une vérification automatisée des risques, et le dossier modifié est inclus dans le dossier d'analyse de risque ouvert – en cours – traité par l'analyste de risque.

4.4.5.1 Contenu du message IE3Q02

Nombre	Classe/élément de données	Explication
	IE3Q02	
1..1	**Date d'émission du document**	La date de la demande RFI
1..1	**MRN**	Numéro d'enregistrement du dépôt de l'ENS
1..1	**État membre responsable**	
1..1	**Pays**	État membre qui émet la RFI
0..1	**Représentant**	
1..1	**Numéro d'identification**	Numéro EORI du représentant (si déclaré dans l'ENS déposée)
0..1	**Document de transport (niveau «fille»)**	

1..1	**Numéro de référence**	Numéro de référence du document de transport [HAWB, numéro d'envoi postal (S10)]
1..1	**Type**	Type de document de transport
1..1	**Déclarant**	
1..1	**Numéro d'identification**	Numéro EORI du déclarant
1..99	**Détails de la demande de renvoi**	
1..1	**Référence de la demande de renvoi**	Identifiant unique de la demande de renvoi
1..1	**Type de demande**	Lorsque la RFI sera émise pour demander la modification de l'ENS déposée, le code «AMD» sera utilisé
0..99	**Renseignements complémentaires**	Voir **Error! Reference source not found.** Renseignements complémentaires
0..1	**Code**	Les codes «A10», «A20», «A30»,«A40», «A50», «A60» et «A70» seront utilisés
0..1	**Texte**	
0..1	**Type d'information**	Le code par défaut «R1» sera utilisé

4.4.5.2 Renseignements complémentaires

La classe de renseignements complémentaires sera utilisée pour fournir les instructions de l'analyste de risque concernant les éléments des données PLACI qui doivent être modifiés par l'OE. Cette classe peut être répétée à de multiples reprises afin d'émettre plusieurs instructions pour le même envoi «fille».

Codes de renseignements complémentaires:

Code	Description
A10	Modifier le nom du chargeur
A20	Modifier l'adresse du chargeur
A30	Modifier le nom du destinataire
A40	Modifier l'adresse du destinataire
A50	Modifier le nombre de colis
A60	Modifier la description des produits
A70	Modifier la masse brute

Texte des renseignements complémentaires:

Cet élément de données peut être utilisé en combinaison avec n'importe quel code de renseignements complémentaires afin de fournir des informations plus détaillées sur la demande.

Exemples:

Code	Texte	Exemple de demande
A10	nom du chargeur «ABCD123»	Le nom du chargeur ne ressemble pas à un vrai nom. Il devrait être vérifié et, s'il n'est pas correct, corrigé par la modification de l'ENS.
A20	Le nom de la rue est identique au nom de la ville	Adresse du chargeur dans laquelle le nom de la rue est identique au nom de la localité. L'OE est tenu de corriger les données erronées.
A20	Faute d'orthographe	Adresse du chargeur contenant une faute d'orthographe: une fois que la

	dans la ville du chargeur	faute d'orthographe est clarifiée, l'OE modifie les données PLACI.

4.4.6 Message de réponse RFI (IE3R02)

Le message de réponse RFI doit être envoyé en premier lieu par l'OE en réponse à la demande de renseignements complémentaires. En outre, ce message peut être envoyé en réponse à la demande de modification, dans le cas où il n'est pas possible de satisfaire à la demande, par exemple si l'OE ne dispose pas des données nécessaires.

Les opérateurs peuvent également transmettre toute information qu'ils jugent nécessaire (par exemple, les résultats de l'inspection/du filtrage, s'ils sont disponibles).

4.4.6.1 Contenu du message IE3R02

Nombre	Classe/élément de données	Explication
	IE3R02	
1..1	**Date d'émission du document**	La date de la réponse RFI
1..1	**MRN**	Numéro d'enregistrement du dépôt de l'ENS
1..1	**État membre responsable**	
1..1	**Pays**	État membre qui a émis la RFI
0..1	**Représentant**	
1..1	**Numéro d'identification**	Numéro EORI du représentant (si déclaré dans l'ENS déposée)
1..1	**Déclarant**	
1..1	**Numéro d'identification**	Numéro EORI du déclarant
1..99	**Réponse concernant les renseignements complémentaires**	
1..1	**Référence de la demande de renvoi**	Identifiant unique de la demande de renvoi
0..99	**Renseignements complémentaires**	Voir **Error! Reference source not found.** Renseignements complémentaires
0..1	**Code**	Les codes «A00», «B00», «B01», «C00», «C01», «D00», «D01», «D02», «S00» et «S01» seront utilisés
0..1	**Texte**	
0..1	**Type d'information**	Le code par défaut «R2» sera utilisé
0..9	**Pièces jointes binaires**	Voir **Error! Reference source not found.** Pièces jointes binaires
1..1	**Identification**	
1..1	**Nom du fichier**	
1..1	**MIME**	
0..1	**Description**	

4.4.6.2 Renseignements complémentaires

Les renseignements complémentaires doivent être fournis en utilisant les codes et les informations textuelles pertinents, le cas échéant. La classe de renseignements complémentaires peut être répétée plusieurs fois pour saisir tous les codes nécessaires.

Code de renseignements complémentaires:

Code	Description
A00	La modification n'est pas possible
B00	Des renseignements complémentaires ne peuvent être fournis

B01	Des renseignements complémentaires sont fournis
C00	L'élément de données PLACI n'est pas confirmé
C01	L'élément de données PLACI est confirmé
D00	Aucun document ne peut être fourni
D01	Les documents sont fournis
D02	Renseignements complémentaires fournis
S00	Inspection/filtrage HRCM non effectué(e)
S01	Inspection/filtrage HRCM effectué(e)

Texte des renseignements complémentaires:

Cet élément de données sera utilisé en combinaison avec certains codes de renseignements complémentaires afin de fournir les renseignements demandés ou une explication.

Code	Texte utilisé	Description
A00	Non	
B00	Non	
B01	Oui	Le texte devrait contenir les renseignements qui ont été demandés.
C00	Oui	Le déposant PLACI doit, en plus de cette réponse, modifier les données PLACI initialement déposées
C01	Non	
D00	Non	
D01	Non	Aucune information textuelle ne doit être fournie, mais les documents doivent être joints sous forme de pièces jointes binaires (voir 4.4.6.3 Pièces jointes binaires). Les documents peuvent inclure, par exemple, une facture, une eCSD, des listes de chargement, des documents de transport.
D02	Oui	Ce code doit être utilisé en réponse au code RFI «D», dans le cas où une inspection/un filtrage HRCM a été effectué(e) et que l'OE souhaite informer les services douaniers de cette inspection/ce filtrage et de ses résultats. Le texte devrait contenir: «Inspection/filtrage HRCM effectué(e)/Méthode: [fournir le(s) code(s) de la méthode d'inspection/de filtrage «AOM», «CMD», «EDD», «EDS», «ETD», «PHS» «VCK», «XRY»]/Résultat: («Avertissement» ou «Pas d'avertissement»)
S00	Non	
S01	Oui	La méthode et le résultat de l'inspection/du filtrage doivent être fournis. Le texte devrait contenir: Méthode: [fournir le(s) code(s) de la méthode d'inspection/de filtrage «AOM», «CMD», «EDD», «EDS», «ETD», «PHS» «VCK», «XRY»]/Résultat: («Avertissement» ou «Pas d'avertissement»)

Exemples:

Code de demande RFI	Texte de demande RFI	Code de réponse RFI	Texte de réponse RFI	Explication
A20	Le nom de la rue est identique à celui de la ville	**A0**	Le nom de la rue n'existe pas, le nom du village est répété comme solution de contournement	Il a été demandé à l'OE de modifier l'adresse du chargeur, dans laquelle le nom de la rue est identique à celui de la ville. Après avoir précisé que le village ou la localité n'a pas de nom de rue, cette solution de contournement est utilisée par l'OE[5]. Aucune modification n'est apportée.
B20	-	**B01**	+32123456789	Si le numéro de téléphone du destinataire est disponible, il est indiqué. Le numéro de téléphone devrait respecter le format de numéro de téléphone international tel que défini dans la recommandation E.123 de l'UIT-T (02/2001): «+» «indicatif du pays» «numéro de téléphone»
B20	-	**B01**	destinataire@email.com	Si l'adresse électronique du destinataire est disponible, elle est mentionnée.
B20	-	**B00**	-	Si ni le numéro de téléphone, ni l'adresse électronique du destinataire ne sont disponibles, ce code de réponse est indiqué.
C10	Code postal du destinataire	**C01**	-	Les services douaniers ont demandé de confirmer que le code postal du destinataire est correct. Après vérification, il est confirmé qu'il est correct.
C10	Code postal du destinataire	**C00**	-	Les services douaniers ont demandé de confirmer que le code postal du destinataire est correct. Après vérification, il se révèle incorrect. Dans ce scénario, les données PLACI doivent être modifiées.
D10	-	**D01**	-	Les documents accompagnant l'envoi sont disponibles. Les documents doivent être joints sous forme de pièces jointes

5 Les champs non remplis (comme une rue manquante) entraîneront automatiquement un rejet du message (c'est-à-dire PLACI obligatoires incomplets). Lorsque les données n'existent pas, par exemple en l'absence de nom de rue, l'OE devra remplir le champ de données avec d'autres informations disponibles. Ce point est développé dans les orientations communes pour la mise en œuvre des messages ICS2 [le lien vers le document sera fourni lorsque disponible – le projet est en cours].

				binaires
D10	-	**D00**	-	Il n'y a pas de documents accompagnant l'envoi. Ce code de réponse est indiqué.
D10	-	**D02**	«Inspection/filtrage HRCM effectué(e)/Méthode: XRY, EDD/Résultat: Pas d'avertissement	Les services douaniers n'ont pas demandé si l'inspection/le filtrage HRCM avait été effectué(e), mais c'est le cas, et l'OE décide de les en informer. La méthode d'inspection/de filtrage et le résultat devraient être fournis.
S10	-	**S01**	Méthode: XRY, EDD/Résultat: Pas d'avertissement	Les services douaniers ont demandé si l'inspection/le filtrage HRCM avait été effectué(e). L'inspection/le filtrage HRCM a été effectué(e), et l'OE est en mesure de fournir la méthode utilisée et le résultat.
S10	-	**S00**	-	Les services douaniers ont demandé si l'inspection/le filtrage HRCM avait été effectué(e). L'inspection/le filtrage HRCM n'a pas été effectué(e), ce code doit être indiqué en réponse.

4.4.6.3 Pièces jointes binaires

Les images de documents qui doivent être transmises sous forme de pièces jointes binaires doivent respecter le format suivant: pdf, jpeg, png.

4.4.7 Modification des données PLACI

Si les services douaniers ont demandé la modification des données PLACI ou si l'OE constate, après vérification des données PLACI, que les données sont incorrectes, le message de modification doit être transmis:

- IE3A43 par l'opérateur postal
- IE3A32 par l'intégrateur express

La référence de la demande de renvoi fournie dans le message RFI (IE3Q02) doit être indiquée dans le message de modification. Si cette référence n'est pas mentionnée, les services douaniers considéreront que l'OE n'a pas satisfait à la demande RFI.

Nombre	Classe/élément de données	Explication
	IE3A43/IE3A32	
1..1	**Date d'émission du document**	
0..1	**Référence de la demande de renvoi**	Référence de la demande de renvoi reçue des douanes via le message RFI IE3Q02
1..1	**MRN**	
1..1	**Indicateur de circonstance spécifique**	

4.4.8 Suivi d'un retour d'information suffisant

Lorsque, sur la base de l'ensemble des informations, connaissances et documents disponibles, l'évaluation de l'analyste du risque douanier permet de conclure qu'il existe toujours un risque potentiel pour la sûreté, des mesures supplémentaires d'atténuation du risque peuvent alors être appliquées. Lorsque l'analyste estime que ce risque n'existe pas, il envoie un message d'évaluation terminée (AC).

En l'absence d'un retour d'information suffisant dans un délai raisonnable, l'analyste des risques devra évaluer le risque pour la sûreté sur la base des informations insuffisantes fournies, ce qui pourra conduire à l'adoption de nouvelles mesures d'atténuation, bien qu'il puisse également être décidé qu'un message d'évaluation terminée (AC) se justifie.

Si aucun message d'évaluation terminée n'est envoyé, les marchandises peuvent continuer à circuler jusqu'au dernier aéroport de chargement avant leur embarquement dans un aéronef à destination de l'UE. 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. Il incombe au transporteur aérien de décider d'autoriser ou non le chargement de l'envoi faisant l'objet d'un renvoi RFI et pour lequel aucun message d'évaluation terminée n'a été envoyé.

4.4.9 Aperçu du processus du régulateur (douanes) étape par étape

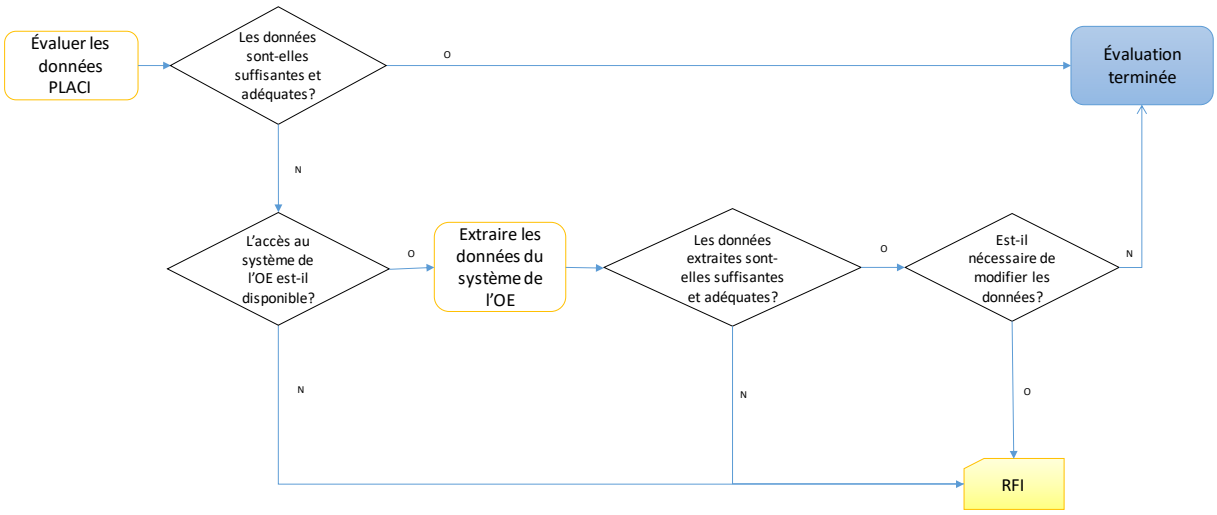


Illustration 4: Processus d'émission des RFI par le régulateur

Étape	Description	Étape suivante
1	Évaluer si les données PLACI sont suffisantes et adéquates	Si oui, émettre un message AC
		Si non, passer à l'étape 2
2	L'accès au système de l'OE est-il disponible (facultatif en accord entre l'autorité douanière et l'OE)?	Si oui, passer à l'étape 3
	Le cas échéant, décider si l'accès au système de l'OE pourrait résoudre les problèmes de qualité des données (compétence du cibleur)	Si non, passer à l'étape 6 (RFI)
3	Extraire les données du système de l'OE (facultatif)	
4	Les informations extraites du système de l'OE sont-elles suffisantes et adéquates?	Si oui, passer à l'étape 5
		Si non, passer à l'étape 6 (RFI)
5	Sur la base des données extraites, est-il nécessaire de modifier	Si oui, passer à l'étape 6 (RFI)

	les données PLACI? Par exemple, dans le cas où le nom ou l'adresse du chargeur est différent de celui indiqué initialement, cela pourrait engendrer un nouveau résultat ou un résultat différent par rapport aux critères convenus d'un commun accord	Si non, émettre un message AC
6	Émettre une demande de renseignements (RFI)	

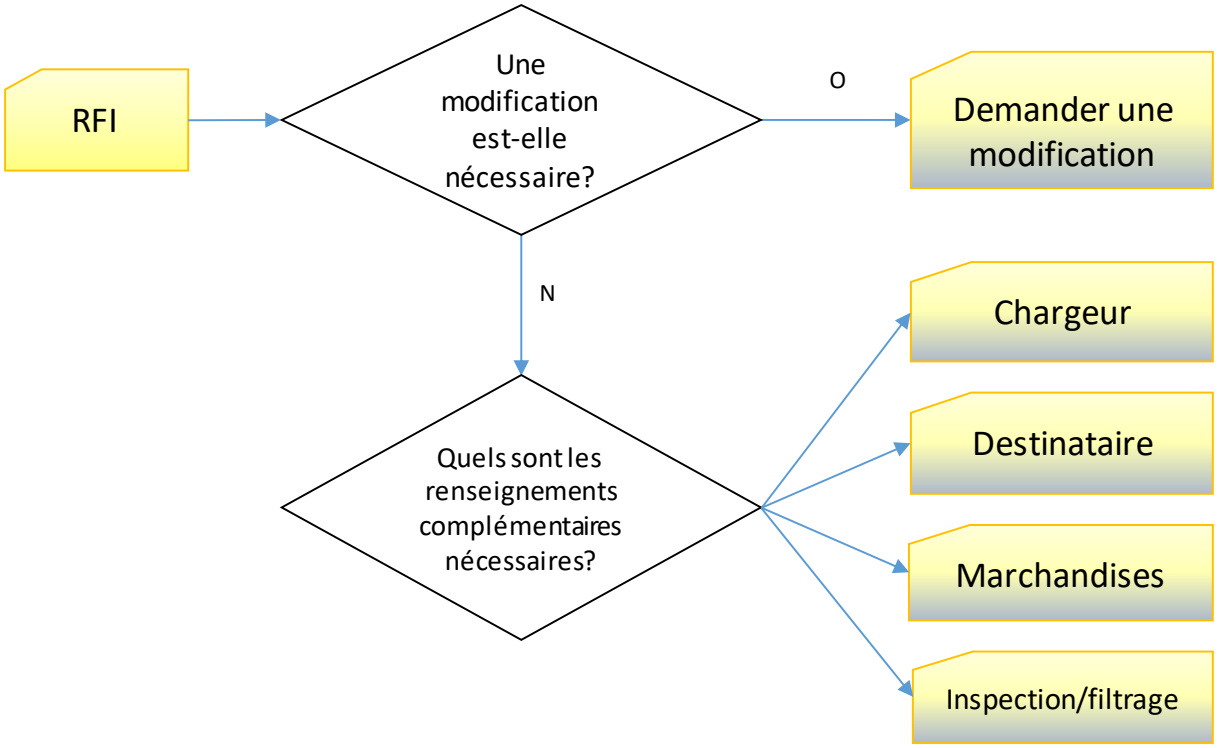


Illustration 5: Processus pour l'émission de différents types de RFI par le régulateur

Étape	Description	Étape suivante
6	Demande de renseignements (RFI)	Passer à l'étape 7
7	Une modification des données PLACI est-elle nécessaire?	Si oui, émettre une RFI de type «AMD» (modification)
		Si non, passer à l'étape 8
8	Quels sont les renseignements complémentaires nécessaires?	Émettre une RFI de type «RFI» avec le code correspondant (voir 4.4.4.3)

4.5 Demande d'inspection/de filtrage (RFS)

Si des éléments de preuve supplémentaires sont nécessaires pour déterminer s'il existe un risque pour la sûreté aérienne, ou lorsqu'il n'est pas possible de déterminer le risque au moyen des informations disponibles (y compris des renseignements supplémentaires provenant d'une RFI), l'autorité douanière demandera à l'opérateur économique d'effectuer une inspection/un filtrage conformément aux exigences applicables au fret et au courrier à haut risque (HRCM).

Bien que l'OE ne soit pas dans tous les cas responsable de la réalisation effective de l'inspection/du filtrage, la responsabilité de veiller à ce que la demande d'inspection/du filtrage soit satisfaite incombe à l'OE. En pareils cas, il incombe donc à l'OE de prendre contact avec l'entité, l'opérateur ou l'autorité responsable des activités d'inspection/de filtrage sur le site concerné afin de garantir l'exécution de la demande.

Conformément à la législation de l'UE sur le fret aérien entrant[6], les contrôles de sûreté, l'inspection/le filtrage et l'inspection/le filtrage à haut risque (HRCM) ne doivent être effectués que par les opérateurs ACC3 et RA3 désignés par l'UE en utilisant les moyens et méthodes pour lesquels ils ont été agréés, tels que définis aux points 6.7.3 et 6.7.4 de l'annexe de la décision d'exécution C(2015)8005 de la Commission[7].

Dans les lieux exemptés de l'application de la législation de l'UE sur le fret aérien entrant[8], les opérateurs économiques et les entités, opérateurs ou autorités chargés de l'inspection/du filtrage, se réfèrent au moins aux moyens et méthodes décrits dans le manuel de sûreté aérienne de l'OACI, Doc. 8973, point 13.5.6[9].

Lorsqu'il répond au message de demande RFS, l'opérateur économique doit soit:

- fournir la confirmation que cette inspection/ce filtrage a déjà été effectué(e) et ses résultats (avertissement – pas d'avertissement), soit
- effectuer l'inspection/le filtrage (ou veiller à son exécution) et transmettre la confirmation que l'inspection/le filtrage a été effectué(e) et ses résultats (avertissement – pas d'avertissement)[10].

Lors de l'envoi d'un message de demande RFS, l'autorité douanière peut envisager de fournir la raison du renvoi à l'opérateur afin que celui-ci soit mieux informé pour déterminer la méthode d'inspection/de filtrage la plus appropriée pour traiter le risque potentiel. Lorsque cela n'est pas possible en raison de la confidentialité des informations, l'autorité peut, dans des circonstances exceptionnelles, suggérer une méthode particulière d'inspection/de filtrage HRCM.

Pour les envois qui ne sont pas encore/plus présents sur le site de l'opérateur économique, l'autorité compétente et l'opérateur devraient se mettre d'accord pour que l'envoi soit déplacé vers un endroit où l'équipement d'inspection/de filtrage approprié est disponible.

4.5.1 Exigences en matière de disponibilité organisationnelle et opérationnelle

Tous les acteurs doivent garantir la disponibilité organisationnelle et opérationnelle nécessaire, comme suit:

L'autorité douanière, en tant qu'émetteur de la RFS, doit garantir:

- la disponibilité 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7;
- la disponibilité opérationnelle, et fournir les coordonnées des services douaniers (et de l'autorité nationale chargée de l'aviation civile selon le dispositif national).

L'OE, en tant que destinataire de la RFS, doit garantir:

[6] Le régime ACC3 – point 6.8 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission.

[7] Informations non publiques.

[8] Informations non publiques.

[9] Informations non publiques.

[10] Principes directeurs du GTM RPCF figurant à l'annexe de ce document.

- un point de contact centralisé/unique 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 (selon le modèle d'activité) et la disponibilité.
- L'OE doit avoir mis en place des procédures opérationnelles permettant de répondre à la demande en temps utile.
- Le suivi doit être conforme aux dispositions applicables en matière de sûreté de l'aviation civile conformément au règlement ACC3/RA3/KC3 de l'UE ou au manuel de sûreté de l'aviation de l'OACI, Doc. 8973, point 13.5.6[11]., selon le cas.
- L'OE doit pouvoir accéder aux informations relatives aux résultats de l'inspection/du filtrage.
- L'interface avec l'ICS2 ou, dans le cas du modèle postal, l'interface entre les opérateurs désignés d'origine et de destination est également obligatoire, afin de prendre en charge tous les échanges de messages requis.

4.5.2 Langue à utiliser

Chaque fois que du texte libre est utilisé dans les échanges, ou lors des contacts entre les émetteurs et les destinataires des demandes, l'utilisation de la langue anglaise est vivement recommandée (en particulier pour éviter les situations où les acteurs associés au processus perdraient du temps en raison d'un besoin de traduction).

4.5.3 Message de demande d'inspection/de filtrage (IE3Q03)

4.5.3.1 Contenu du message IE3Q03

Nombre	Nom ICS2	Nom CDU
	IE3Q03	
1..1	**Date d'émission du document**	La date de la demande RFS
1..1	**MRN**	Numéro d'enregistrement du dépôt de l'ENS
1..1	**État membre responsable**	
1..1	**Pays**	État membre qui émet la RFI
0..1	**Représentant**	
1..1	**Numéro d'identification**	Numéro EORI du représentant (si déclaré dans l'ENS déposée)
0..1	**Document de transport (niveau «fille»)**	
1..1	**Numéro de référence**	Numéro de référence du document de transport [HAWB, numéro d'envoi postal (S10)]
1..1	**Type**	Type de document de transport
1..1	**Déclarant**	
1..1	**Numéro d'identification**	Numéro EORI du déclarant
1..99	**Détails de la demande de renvoi**	
1..1	**Référence de la demande de renvoi**	Identifiant unique de la demande de renvoi
0..1	**Méthode d'inspection/de filtrage HRCM recommandée**	Les codes «AOM», «CMD», «EDD», «EDS», «ETD», «PHS», «VCK», «XRY» seront utilisés.
1..1	**Type de demande**	Le code par défaut «RFS» sera utilisé
0..1	**Document de transport (niveau «fille»)**	
0..1	**Numéro de référence**	Numéro de référence du document de transport [HAWB, numéro d'envoi postal (S10)]
0..1	**Type**	Type de document de transport

[11] Informations non publiques.

4.5.4 Message de réponse à la demande d'inspection/de filtrage (IE3R03)

En raison de la nature du processus relatif aux PLACI (dépôt des données le plus tôt possible), certains motifs opérationnels peuvent empêcher l'OE de fournir une réponse en temps utile. Ceci est sans préjudice de l'hypothèse selon laquelle le fret et le courrier ne seront pas chargés à bord tant que la demande RFS n'aura pas été résolue. Selon le cas, l'autorité douanière peut décider de contacter l'OE pour connaître la situation.

4.5.4.1 Contenu du message IE3R03

Nombre	Nom ICS2	Nom CDU
	IE3R03	
1..1	**Date d'émission du document**	La date de la réponse RFS
1..1	**MRN**	Numéro d'enregistrement du dépôt de l'ENS
1..1	**État membre responsable**	
1..1	**Pays**	État membre qui émet la RFI
0..1	**Représentant**	
1..1	**Numéro d'identification**	Numéro EORI du représentant (si déclaré dans l'ENS déposée)
0..1	**Document de transport (niveau «mère»)**	
1..1	**Numéro de référence**	Numéro de référence du document de transport [HAWB, numéro d'envoi postal (S10)]
1..1	**Type**	Type de document de transport
1..1	**Déclarant**	
1..1	**Numéro d'identification**	Numéro EORI du déclarant
1..99	**Inspection/filtrage HRCM**	
1..1	**Référence de la demande de renvoi**	Identifiant unique de la demande de renvoi
1..1	**Résultat**	Les codes «1 - Pas d'avertissement» et «2 - Avertissement» seront utilisés
2..9	**Méthode d'inspection/de filtrage**	
1..1	**Méthode**	Les codes «AOM», «CMD», «EDD», «EDS», «ETD», «PHS», «VCK», «XRY» seront utilisés.
0..99	**Renseignements complémentaires**	Tout renseignement complémentaire peut être fourni ici.
0..1	**Texte**	
0..1	**Type d'information**	Le code par défaut «R4» sera utilisé
0..9	**Pièces jointes binaires**	Une eCSD peut être jointe à la réponse
1..1	**Identification**	
1..1	**Nom du fichier**	
1..1	**MIME**	
0..1	**Description**	
0..1	**Document de transport (niveau «fille»)**	
1..1	**Numéro de référence**	Numéro de référence du document de transport [HAWB, numéro d'envoi postal (S10)]
1..1	**Type**	Type de document de transport

4.5.5 Aperçu du processus du régulateur (douanes) étape par étape

4.5.5.1 Émettre une RFS

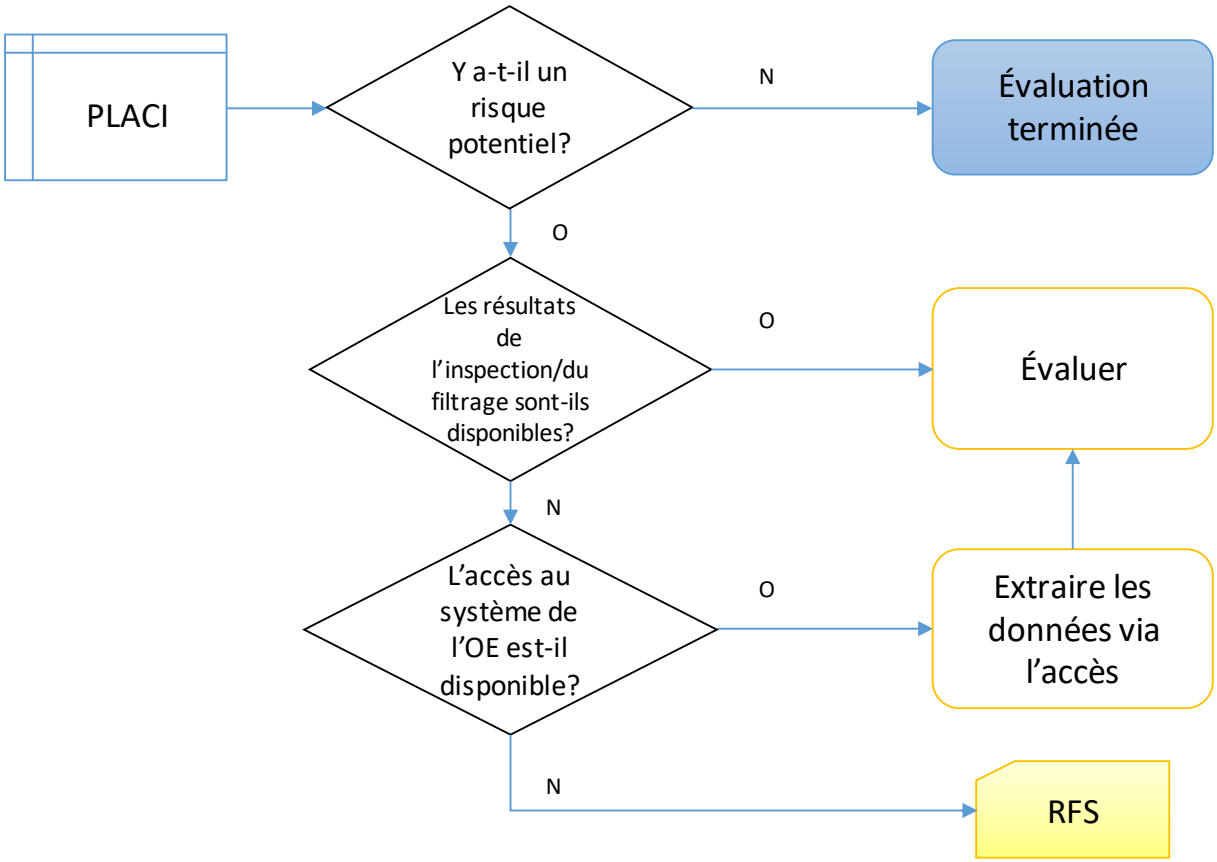


Illustration 6: Processus d'émission des RFS par le régulateur

Étape	Description	Étape suivante
1	Sur la base des données PLACI, existe-t-il un risque potentiel pour la sûreté aérienne?	Si oui, passer à l'étape 2 Si non, émettre un message AC
2	Les informations concernant l'inspection/le filtrage sont-elles disponibles, par exemple dans un registre commun dans le cadre du dépôt PLACI initial (données facultatives) et sont-elles suffisantes? Si des informations concernant l'inspection/le filtrage sont disponibles, il convient de déterminer si ces informations sont suffisantes (compétence du cibleur).	Si oui, passer à l'étape 3 Si non, passer à l'étape 4
3	Évaluer les informations [voir 4.5.5.2 Évaluer les informations (y compris les informations relatives à l'inspection/au filtrage)]	
4	L'accès au système de l'OE est-il disponible?	Si oui, passer à l'étape 5 Si non, passer à l'étape 6 (RFS)
5	Extraire les données du système de l'OE Déterminer si l'accès au système de l'OE peut fournir des informations pertinentes pour l'inspection/le filtrage, décider si ces informations sont suffisantes (compétence du cibleur).	Si oui, passer à l'étape 3 Si non, passer à l'étape 6
6	Émettre une demande d'inspection/de filtrage (RFS)	
7	Notifier le transporteur (non pris en charge par le système)	

4.5.5.2 Évaluer les informations (y compris les informations relatives à l'inspection/au filtrage)

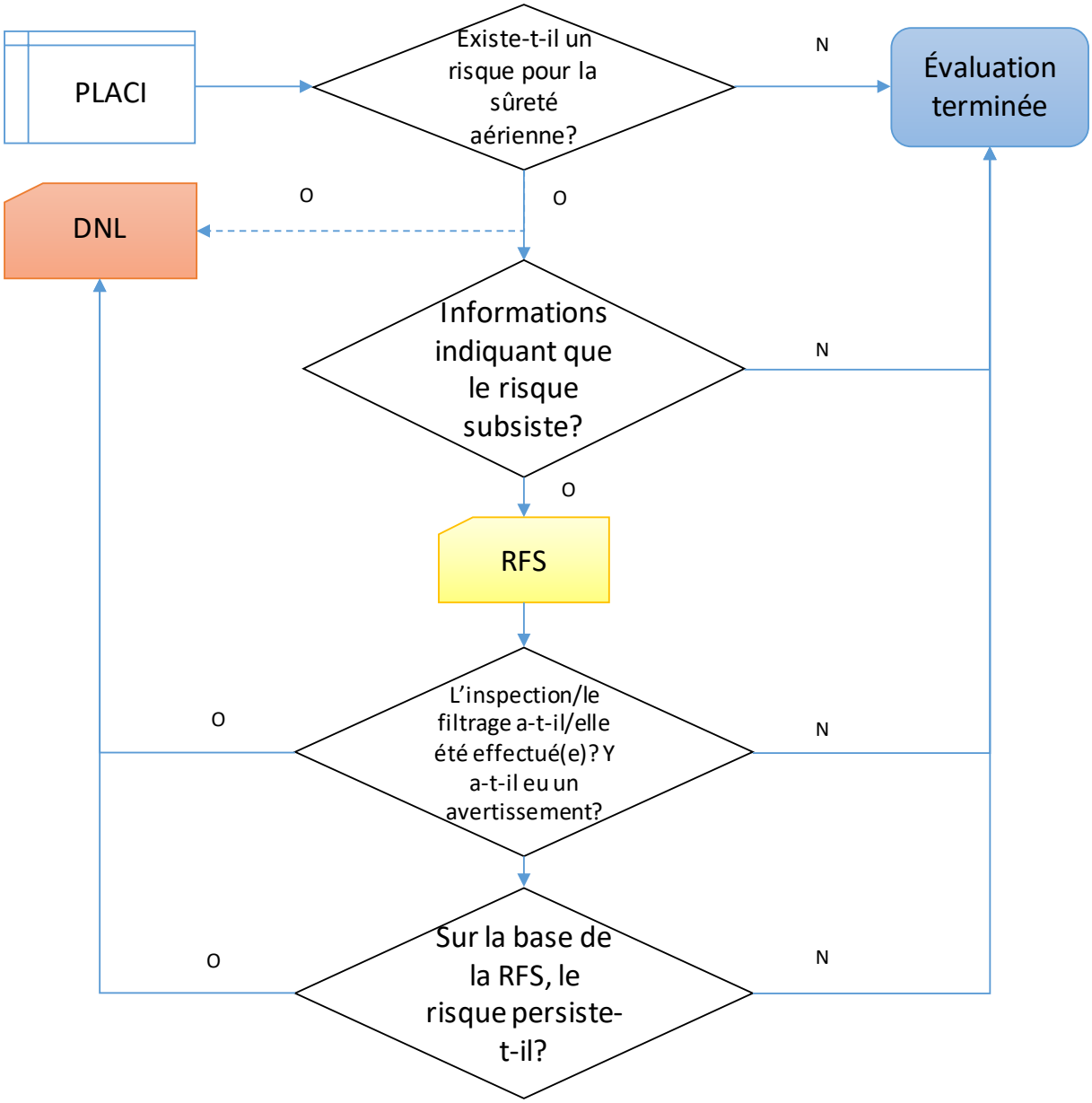


Illustration 7: Processus d'évaluation des informations par le régulateur

Étape	Description	Étape suivante
1	Sur la base des données PLACI, des informations pertinentes des parties prenantes [y compris les informations facultatives sur l'inspection/le filtrage effectué(e)], existe-t-il encore un risque pour la sûreté aérienne?	Si oui, passer à l'étape 2
		Si oui, passer à l'étape 6 (DNL) (facultatif)
		Si non, émettre un message AC
2	Existe-t-il des informations spécifiques sur la menace indiquant que le risque persiste quel(le) que soit l'inspection/le filtrage HRCM effectué(e)? L'opérateur économique sera informé des éléments à vérifier.	Si oui, passer à l'étape 3 (RFS)

	Le fait d'expliquer à l'opérateur ce qu'il doit vérifier (c'est-à-dire de s'assurer que des éléments lui sont fournis pour qu'il sache ce qu'il doit vérifier) l'aidera à déterminer la méthode d'inspection/de filtrage la plus appropriée pour traiter le risque potentiel. La notification des détails sensibles se fera en dehors du système, et sera décidée au cas par cas.	Si non, émettre un message AC
3	Envoyer une RFS	
4	L'inspection/le filtrage a-t-il/elle été effectué(e)? Y a-t-il eu un avertissement?	Si oui, passer à l'étape 6 (DNL)
		Si non, émettre un message AC
5	Sur la base du RFS, le risque persiste-t-il?	Si oui, passer à l'étape 6 (DNL)
		Si non, émettre un message AC
6	Envoyer un message DNL	

4.6 Message «Ne pas charger» (DNL)

Un avis «Ne pas charger» peut être émis dans les cas suivants, lesquels déclenchent l'émission d'un ordre de «Ne pas charger» par l'autorité (douanière) de l'État membre au moyen du message prévu à cet effet:

- Cas 1: lorsque les renseignements préalables sur le fret concordent avec des renseignements spécifiques ou des scénarios de menace qui indiquent une menace imminente pour la sûreté aérienne (c'est-à-dire «colis piégé»).
- Cas 2: si un élément de menace est identifié dans le fret lors du processus de résolution d'une RFS[12].

Conformément à la norme applicable et aux pratiques recommandées pertinentes de l'annexe 17 et au manuel de sûreté aérienne de l'OACI, Doc. 8973, en ce qui concerne la gestion des interventions illicites[13], des protocoles doivent être mis en place pour traiter les cas de menace imminente d'un aéronef posée par un chargement de fret aérien.

Tous les acteurs doivent garantir la disponibilité organisationnelle et opérationnelle nécessaire, comme suit:

L'autorité (douanière) de l'État membre, en tant qu'émetteur du message DNL, doit garantir:

- la disponibilité 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7;
- la disponibilité opérationnelle, et fournir les coordonnées des services douaniers, de l'autorité nationale de l'aviation civile et/ou d'une autre autorité nationale concernée, selon le dispositif national mis en place.

L'OE, en tant que destinataire du message DNL, doit garantir:

- un point de contact centralisé/unique 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 (selon le modèle d'activité) et la disponibilité.
- L'OE doit avoir mis en place des procédures opérationnelles permettant de répondre au message DNL.
- L'interface avec l'ICS2 ou, dans le cas du modèle postal, l'interface entre les opérateurs désignés d'origine et de destination est également obligatoire, afin de prendre en charge le message DNL.

4.6.1 Langue à utiliser

Chaque fois que du texte libre est utilisé dans les échanges, ou lors des contacts entre les émetteurs et les destinataires des demandes, l'utilisation de la langue anglaise est vivement recommandée (en particulier pour éviter les situations où les acteurs associés au processus perdraient du temps en raison d'un besoin de traduction).

4.6.2 Message de demande «Ne pas charger» (IE3Q01)

4.6.2.1 Contenu du message IE3Q01

Nombre	Classe/élément de données	Explication
	IE3Q01	
1..1	**Date d'émission du document**	La date de la demande DNL
1..1	**MRN**	Numéro d'enregistrement du dépôt de l'ENS
1..1	**État membre responsable**	
1..1	**Pays**	État membre qui émet le message DNL
0..1	**Représentant**	

[12] Un message DNL émis lors du processus de résolution d'une RFS présuppose une réponse immédiate de la part de l'OE.

[13] Annexe 17, chapitre 5. Gestion de la riposte aux actes d'intervention illicite – Doc. 8973, chapitre 17. Gestion des crises et riposte aux actes d'intervention illicite - Informations non publiques.

1..1	**Numéro d'identification**	Numéro EORI du représentant (si déclaré dans l'ENS déposée)
0..1	**Document de transport (niveau «fille»)**	
1..1	**Numéro de référence**	Numéro de référence du document de transport [HAWB, numéro d'envoi postal (S10)]
1..1	**Type**	Type de document de transport
0..1	**Déclarant**	
1..1	**Numéro d'identification**	Numéro EORI du déclarant
1..1	**Détails du message DNL**	
0..1	**Document de transport (niveau «fille»)**	
1..1	**Numéro de référence**	Numéro de référence du document de transport [HAWB, numéro d'envoi postal (S10)]
1..1	**Type**	Type de document de transport

4.6.2.2 Détails du message DNL

Cette classe contiendra le numéro de référence de la HAWB ou le numéro d'envoi postal (S10) de l'envoi pour lequel le message DNL est émis. Les autres envois «fille» couverts par la même ENS pour lesquels aucun message DNL n'est émis ne seront pas concernés et obtiendront un AC.

4.6.3 Aperçu du processus du régulateur (douanes) étape par étape

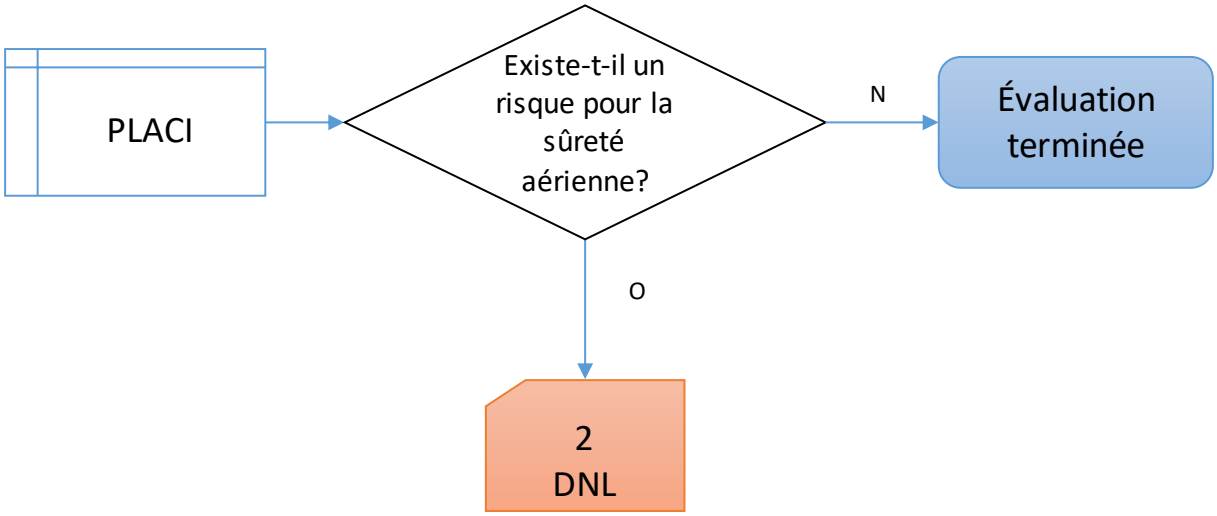


Illustration 8: Processus d'émission des DNL par le régulateur

Étape	Description	Étape suivante
1	Existe-t-il une menace imminente pour la sûreté aérienne?	Si oui, passer à l'étape 2 (DNL)
		Si non, émettre un message AC
2	Envoyer un message DNL	
3	Notifier le transporteur (non pris en charge par le système)	

4.6.4 Procédures à suivre lorsqu'un message DNL a été émis

4.6.4.1 Autorité douanière qui émet le message DNL

- L'autorité douanière qui émet le message DNL transfère la responsabilité à son autorité nationale compétente en matière de sûreté de l'aviation civile.

- Le contact avec l'OE sera établi par l'autorité nationale responsable.

4.6.4.2 Destinataire de la notification «Ne pas charger»

- La localisation immédiate de l'envoi à haut risque faisant l'objet de la notification «Ne pas charger» devrait être établie.
- L'activation de tous les protocoles d'intervention d'urgence et processus de sûreté pertinents (c'est-à-dire les informations de sûreté destinées au transporteur aérien potentiel, à un autre opérateur économique, à l'entité de manutention du fret, etc.) devrait être assurée.
- Le cas échéant et en fonction des circonstances locales, une notification aux autorités compétentes (locales en matière de sûreté) devrait être assurée.

4.6.4.3 La ou les autorités compétentes désignées par la législation européenne ou nationale

Les autorités devraient effectuer les tâches suivantes:

- Évaluer les autres conséquences éventuelles du risque recensé, y compris le ciblage d'envois présentant des caractéristiques similaires dans le cadre du processus d'analyse des risques PLACI de l'UE ou d'autres instruments pertinents.
- Tenter de partager les informations sur les risques avec tous les opérateurs économiques potentiellement concernés, afin de permettre la détection rapide d'un risque similaire.
- Assurer la coordination avec d'autres autorités nationales qui pourraient être associées à une plus grande atténuation des risques.
- Fournir une assistance à l'opérateur économique pour gérer la situation en cas de notification «Ne pas charger».
- Assurer la coordination avec les autorités compétentes des autres États membres de l'UE, directement ou par l'intermédiaire des institutions européennes (par exemple, le comité de réglementation AVSEC).
- L'autorité compétente de l'État membre en matière d'aviation civile assurera la coordination avec l'autorité homologue de l'État dans lequel l'envoi faisant l'objet d'une notification DNL a été identifié et duquel il provient.

5 PROCEDURES DE SECOURS (A PRECISER)

En cas d'indisponibilité du système, les mêmes procédures seront appliquées mais sans l'aide des outils informatiques.

[Moyens de communication à ajouter après l'établissement du PCA.]

6 ANNEXES

6.1 Annexe 1: Procédures postales

L'objectif de cette annexe est de présenter les différentes étapes à suivre dans le cas d'un modèle postal et est conforme aux orientations générales fournies ci-dessus.

Les parties prenantes de la procédure postale sont les suivantes:

- Douanes du lieu de départ
- Douanes du lieu de destination
- Autorités nationales de l'aviation civile
- Compagnies aériennes
- Services postaux du lieu de départ
- Services postaux du lieu de destination
- Toute partie prenante associée à la chaîne d'approvisionnement (GHA, commissionnaire en douane, agents généraux de vente)

Par souci de simplicité, la **terminologie** suivante est utilisée dans le document:

- Opérateur postal dans le pays d'origine: DO O
- Douanes dans le pays d'origine: Douanes A
- Opérateur postal dans le pays de destination: DO D
- Douanes dans le pays de destination: Douanes B
- Un envoi postal ou un bien postal est considéré comme un «envoi "fille"» (douanes/AVSEC). Un envoi postal est considéré comme un «envoi "mère"».

6.1.1 Guide étape par étape pour les services postaux des <u>pays tiers</u>:

1. **Fournir l'ITMATT au service postal du lieu de destination dans les plus brefs délais**

- Avant d'envoyer des messages ITMATT au DO D, le DO O devrait vérifier les éléments suivants:
  - les éléments de données «7+1» minimaux requis ont été complétés conformément aux spécifications techniques de l'UE;
  - tous les documents nécessaires existants sont disponibles pour justifier la nature de l'envoi;
  - la structure du message est conforme aux recommandations des normes de l'UPU afin de respecter la qualité des données attendue;
  - conformément à la convention de l'UPU, la langue utilisée dans le message ITMATT est:
    - l'anglais
    - le français
    - ou la langue du pays de destination[14].
- Différents délais pourraient être envisagés pour la transmission des données selon le type de flux:
  - Les données B2C (commerce électronique) et B2B sont transmises dès qu'elles sont disponibles. Dans ces cas, les messages ITMATT pourraient être transmis avant l'entrée physique des marchandises dans la chaîne d'approvisionnement. Les services postaux du lieu de départ doivent

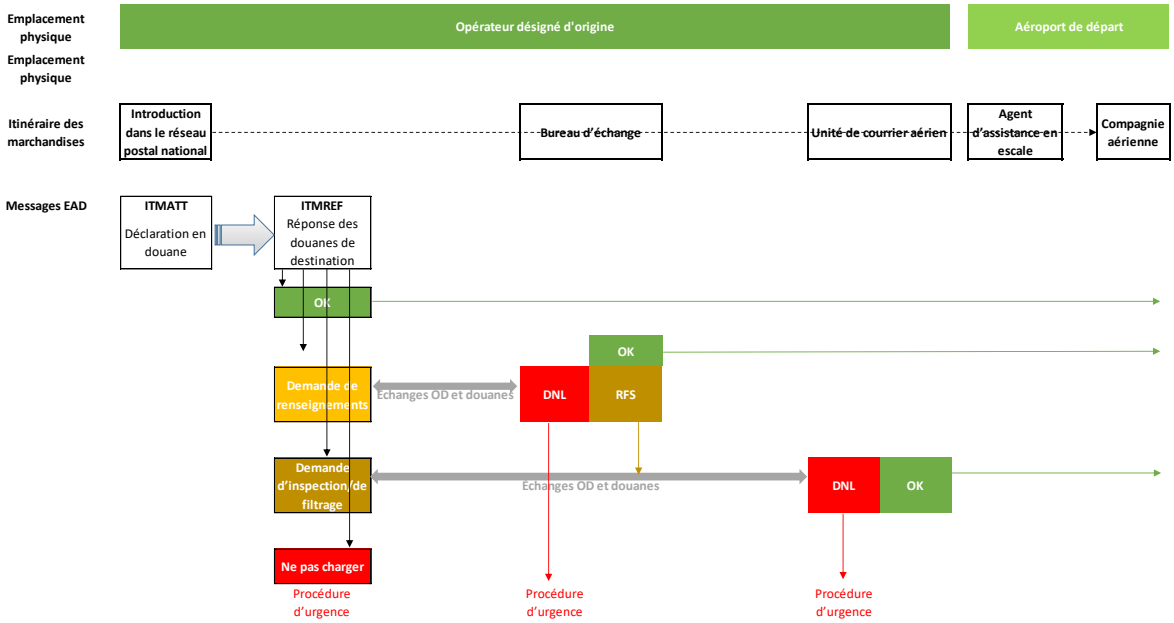
[14] Translittération prévue dans la version 2 de l'ICS2.

ensuite s'assurer que l'envoi a effectivement été reçu dans la chaîne d'approvisionnement postale (les marchandises doivent suivre les données).

- Les données ITMATT C2C ne peuvent être transmises qu'au plus tôt au bureau de poste (technologie OCR, capture d'images, formulaire électronique) et au plus tard au bureau d'échange sortant (OE).

2. Temps d'attente pour obtenir les réponses des douanes B

Comme certaines réponses prendront plus de temps, l'opérateur postal peut souhaiter mettre de côté les envois pendant 120 minutes en fonction du contexte opérationnel, y compris lorsque les données ITMATT ont été transmises tardivement. Cela ne préjuge pas du cas éventuel où la RFI, la RFS ou le DNL pourraient être émis à un stade ultérieur et où l'opérateur postal devra fournir une réponse adéquate.



3. Classement

- Scanner chaque identifiant d'envoi (code-barres S10) et vérifier dans le système informatique opérationnel si le message «Évaluation terminée» a été reçu ou non.
- Si le système informatique reçoit un message d'évaluation terminée (AC), l'envoi peut être classé.
- Les envois doivent être retirés des chargements si les systèmes informatiques indiquent:
  - «Demande de renseignements»
  - «Demande d'inspection/de filtrage»
  - «Ne pas charger»
  - «Aucune réponse AC n'a encore été reçue»

Message important: classement des envois avec évaluation terminée <u>uniquement</u>.

4. Créer un message PREDES et le transmettre aux services postaux du lieu de destination

5. Traitement des messages de renvoi

a. Message RFI (Demande de renseignements)

Lorsqu'il traite une demande RFI, le DO O doit s'assurer qu'il dispose d'un niveau de compétence suffisant pour gérer les différentes demandes au format texte.

- Le DO O reçoit un message RFI lui demandant de <u>modifier les données initiales</u>:

  - Exemple: «ZZZZZ» est le nom de la ville;
  - le DO O peut consulter d'autres systèmes informatiques pour vérifier l'élément de données pertinent ou essayer de contacter l'expéditeur afin de demander la valeur correcte;
  - si une valeur correcte a été définie, les données ITMATT sont modifiées et transmises à nouveau au DO D.

- Le DO O reçoit un message RFI lui demandant d'ajouter des informations:
  - Exemple: fournir un numéro de téléphone;
  - le DO O prend contact avec l'expéditeur afin de recueillir des renseignements complémentaires pertinents;
  - si des renseignements complémentaires ont été recueillis, les données sont saisies dans le formulaire de réponse à la RFI et sont transmises immédiatement aux services postaux du lieu de destination.
- Le DO O reçoit un message RFI lui demandant de fournir des documents supplémentaires (autres que la CSD):
  - Exemple: facture pour des chargements commerciaux;
  - l'opérateur A prend contact avec l'expéditeur afin d'obtenir les documents pertinents;
  - si le document a été obtenu (par exemple sous forme de PDF), il doit être joint au message de réponse à la RFI et être transmis immédiatement aux services postaux du lieu de destination.
- Le DO O reçoit un message RFI lui demandant de fournir une copie d'une CSD[15] (à fournir lorsqu'elle est disponible):
  - Certains DO O effectuent déjà des contrôles de sûreté aérienne au début du processus; dans ce cas, une CSD peut être fournie au niveau de l'envoi.
- Si aucune information ne peut être recueillie après un délai raisonnable (2 heures), le DO O indique ce statut dans le formulaire de réponse à la RFI et transmet la réponse RFI au DO D afin d'informer les douanes B.
- Si aucune information ne peut être recueillie, le DO O peut indiquer ce statut dans le formulaire de réponse à la RFI et transmettre la réponse RFI au DO D.
- Attendre le message d'évaluation terminée après la transmission de la réponse RFI:
  - Ce n'est que lorsque le message «Évaluation terminée» a été reçu qu'un envoi peut être chargé à bord d'un aéronef;
  - D'autres messages RFI, RFS ou DNL peuvent suivre.

b. Message RFS (Demande d'inspection/de filtrage)

- Un message RFS est envoyé par les douanes B uniquement dans les cas où une procédure d'inspection/de filtrage du fret et du courrier à haut risque est nécessaire pour compléter l'évaluation initiale des risques;
- Cette demande est conforme à la législation européenne et internationale sur l'AVSEC.
- Les envois postaux de ce type doivent être inspectés/filtrés selon des instructions spécifiques. Le DO O doit avoir mis en place des procédures pour garantir l'inspection/le filtrage du fret et du courrier à haut risque. [Les services postaux du lieu de départ doivent mettre en place des procédures pour répondre à d'éventuels RFS en assurant l'inspection/le filtrage requis(e)]. En cas d'échec, la compagnie aérienne n'accepterait pas ce chargement (sauf si elle dispose de capacités d'inspection/de filtrage HRCM).
- Après l'inspection/le filtrage, le message de réponse RFS doit être rempli et transmis au DO D afin d'informer les douanes B des résultats de l'inspection/du filtrage.

[15] Il n'y a pas de hiérarchie des renvois comme indiqué précédemment. Par conséquent, une RFI peut théoriquement survenir après une RFS.

- L'inspection/le filtrage HRCM ne doit être effectué que par une entité, un opérateur ou un transporteur aérien qui respecte la législation européenne en matière d'AVSEC.
- Attendre le message d'évaluation terminée après la transmission de la réponse RFS:
    - Ce n'est que lorsque le message «Évaluation terminée» a été reçu qu'un envoi peut être chargé à bord d'un aéronef.

c. Message DNL (Ne pas charger)

- Un avis DNL est toujours une urgence, comme un «colis piégé» potentiel. Il exige le déploiement de procédures d'urgence conformément aux règles des services postaux. Lorsque cela se produit, il est essentiel que toutes les parties prenantes des deux côtés de la chaîne d'approvisionnement postale mondiale soient informées.

- La communication doit se faire en deux étapes:
    - 1ère étape: les douanes B lancent un avertissement urgent:
        - Le DO D doit intervenir en alertant le DO O;
        - Les autorités compétentes du pays O peuvent mener une enquête accélérée pour remonter à l'expéditeur de l'envoi postal.
    - 2e étape: le DO O doit tout mettre en œuvre pour identifier l'envoi postal «impliqué» dès que possible, au niveau de l'installation où l'envoi est stocké, en appliquant la procédure d'isolement de l'envoi et la procédure de protection du personnel et des installations. Il pourrait être envisagé d'établir un plan de communication parallèle avec toutes les installations qui ont participé à l'acheminement de l'envoi postal en question.

6. Accord avec les compagnies aériennes

- Prévoir un accord bilatéral avec les compagnies aériennes qui devraient être informées que les envois ont obtenu un message d'évaluation terminée pour les envois postaux inclus dans les envois.
- Des protocoles de communication et/ou des procédures opérationnelles standard doivent être mis en place entre les compagnies aériennes et les opérateurs désignés, afin de pouvoir informer les transporteurs aériens de l'arrivée tardive d'une RFS et d'un DNL et de les amener à prendre des mesures. Il est possible qu'un opérateur désigné reçoive une RFS ou un DNL après qu'un envoi postal ait été remis au transporteur aérien.

6.1.2 Guide étape par étape pour les services postaux des <u>pays de l'UE</u>:

1. Recevoir les messages ITMATT

2. Convertir les messages ITMATT en messages F43 et les transmettre aux douanes de destination

- Recommandation: mettre toutes les données ITMATT disponibles (éléments de données facultatifs) dans le message F43 afin de réduire le nombre de RFI, RFS potentiels.

3. Lorsque vous recevez des renvois (exemple: RFI)

- Évaluer si la RFI peut déjà être traitée au lieu de destination (exemple: le système informatique des services postaux du lieu de destination génère des valeurs erronées dans le message F43);
- Si la demande peut être résolue, complétez le nouveau formulaire F43 et transmettez-le à nouveau aux douanes de destination.

4. Transmettre le message d'évaluation terminée, la RFI, la RFS, le DNL, selon le cas, aux services postaux du lieu de départ

5. **Recevoir les réponses RFI/RFS ou les seconds messages ITMATT**

6. **Envoyer les réponses (cf. 5) aux douanes de destination**

7. **Recevoir les messages PREDES**

8. **Convertir les messages PREDES en messages F44[16] et les transmettre aux douanes de destination**

6.1.3 Carte des processus

6.1.3.1 Processus opérationnels

Les deux diagrammes ci-dessous montrent le parcours d'un envoi postal tout au long de la chaîne d'approvisionnement, depuis son entrée dans le réseau jusqu'à sa livraison au destinataire. Les diagrammes montrent également les messages associés, qui permettent de les suivre:

- envois échangés entre opérateurs postaux (événements EMS ou EMSEVT[17]);
- dépêches (PREDES, RESDES) et envois (PRECON, RESCON) échangés entre opérateurs postaux;
- envois lors de la remise des conteneurs entre les opérateurs postaux et les compagnies aériennes (CARDIT, RESDIT).

L'enseignement le plus important à tirer des deux diagrammes est qu'il est techniquement possible pour les opérateurs postaux de suivre un envoi tout au long de la chaîne d'approvisionnement au moyen de messages EMSEVT, pour autant qu'ils disposent des outils informatiques et des systèmes d'information nécessaires. Cela a déjà été mis en pratique pour certains types de flux, tels que les flux EMS et les flux de colis. L'UPU se penche sur l'application de cette procédure aux flux de petits paquets contenant des marchandises.

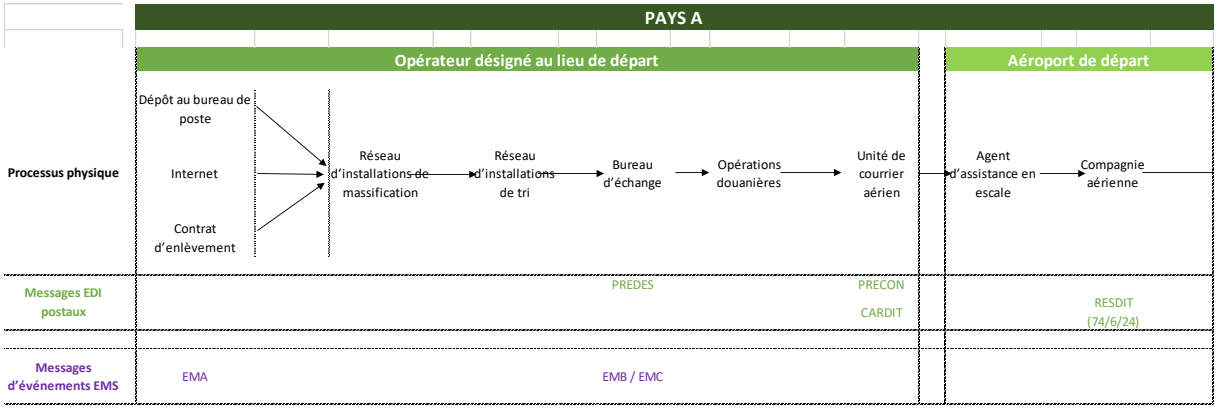


Illustration 9: Processus dans le pays A

16 Dans le cas où PREDES contient **uniquement** des envois de correspondance pour lesquels il existe une dispense de dépôt des données ENS conformément aux dispositions douanières en vigueur, le message F44 n'est pas nécessaire.

17 EMSEVT – système général de suivi et de localisation.

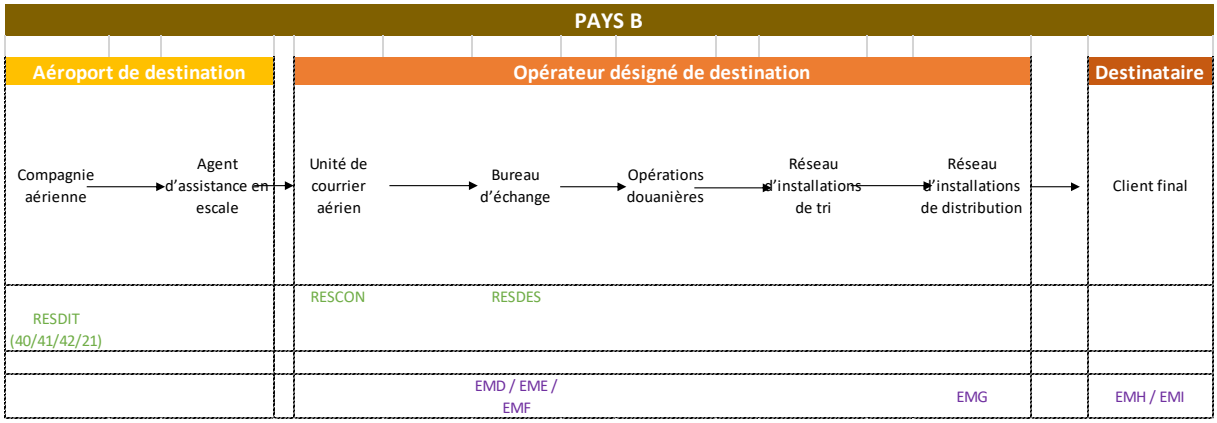


Illustration 10: Processus dans le pays B

6.2 Annexe 2: Principes directeurs du GTM RPCF

Fin du document