



• 0 0 0 9 2

Instruction n° _____ /CCAA/DG/DSF du 10 AVR. 2006
relative à la sûreté du fret aérien

1- Généralités

1.1 La mise en oeuvre généralisée de mesures de sûreté de l'aviation relatives aux passagers et à leurs bagages étant devenue plus efficace, le fret aérien présente une option plus attrayante de tentatives d'actes d'intervention illicite. Le volume du fret aérien ne cesse d'augmenter. Le système de fret est bien connu et les perpétrateurs sont en mesure de cibler des vols spécifiques. Les expéditions de marchandises peuvent être difficiles à filtrer et il n'est guère pratique d'inspecter la totalité du fret aérien. De plus, le risque est faible pour le perpétrateur.

1.2 Dans le contexte de la sûreté de l'aviation, le terme « fret aérien » recouvre le fret normal, le fret groupé, les transbordements, les expéditions par coursier non accompagnées, le courrier postal, le courrier diplomatique, les provisions de compagnie et les bagages non accompagnés, qui sont expédiés comme fret à bord d'un aéronef transportant des passagers.

2- Principes fondamentaux

2.1 Trois principes fondamentaux permettent de contrer la menace qui pèse sur le fret aérien :

- les aéronefs qui transportent du fret aérien doivent opérer à partir d'un environnement sécurisé;
- tout le fret aérien doit être soumis à un certain degré de contrôle de sûreté avant d'être placé à bord d'un aéronef transportant des passagers; il faut consacrer l'effort maximal au filtrage des expéditions du fret aérien dont la sûreté ne peut pas être aisément déterminée;
- après le contrôle de sûreté, les expéditions du fret aérien doivent être protégées contre toute immixtion.

2.2 Le contrôle de sûreté du fret aérien peut consister soit en procédures actives pour détecter des engins qui peuvent déjà s'y trouver, soit en mesures préventives pour empêcher que des engins soient placés dans du fret aérien lorsqu'il est initialement emballé et dans toutes les phases suivantes de sa manipulation avant qu'il soit chargé à bord d'un aéronef. Les procédures actives peuvent inclure l'utilisation d'appareils de radioscopie conventionnelle, de systèmes de détection d'explosifs, d'équipements de détection de traces d'explosifs, d'une fouille, de chambres de simulation et de chiens renifleurs d'explosifs.

2.3 Les mesures préventives sont basées sur l'idée que si l'expédition est initialement emballée de façon sécurisée, puis gardée dans des conditions sécurisées, le besoin de filtrage ou de fouille est réduit.

2.4 Comme la plus grande partie du fret aérien vient d'expéditeurs connus, l'approche basée sur un système est efficace et économique, et assure une bonne sûreté si elle est convenablement appliquée

et contrôlée. Nombre des procédures nécessaires sont d'ailleurs des mesures qui doivent être déjà en place pour protéger le fret contre le vol ou la manutention impropre.

2.5 Le fret aérien doit être bien protégé contre les immixtions et convenablement inventorié à chaque phase de ses déplacements. En termes généraux, le système se présente comme suit :

- l'expéditeur des marchandises (là où les marchandises sont pour la première fois identifiables comme fret aérien) emballe les marchandises dans un environnement sécurisé;
- les marchandises sont alors certifiées comme sécurisées et sont confiées au transitaire de fret ou au transporteur aérien par véhicule sécurisé;
- à la réception par le transitaire ou le transporteur aérien, les expéditions et la documentation sont vérifiées quant à l'absence d'immixtion, inscrites comme ayant été reçues dans des conditions sécurisées, et elles sont alors entreposées dans une zone sécurisée;
- en temps opportun, elles sont remises au transitaire de fret suivant, à un groupeur de fret ou à un exploitant d'aéronefs comme étant en situation sécurisée et certifiées comme telles.

2.6 Si ces procédures sont convenablement appliquées, elles aboutissent à une forme efficace d'évaluation du risque, de sorte que la plus grande partie du fret aérien n'aura pas besoin d'être filtrée ou fouillée. Les personnels de filtrage de sûreté employés par les exploitants d'aéronefs et les transitaires de fret n'auront alors à filtrer que les expéditions plus douteuses, par exemple effets personnels non accompagnés, expéditions n'ayant pas de précédent et toutes expéditions dont l'intégrité du point de vue de la sûreté ne peut être établie ou est douteuse.

2.7 La responsabilité ultime continue d'appartenir à l'exploitant d'aéronefs, qui doit s'assurer que les mesures de sûreté appropriées ont été exécutées, mais dans la réalité le programme de sûreté du fret permet aux exploitants d'aéronefs de déléguer une partie de cette responsabilité à des agents habilités.

3- Concepts cruciaux des procédures de sûreté relatives au fret aérien

3.1 Expéditeur

Aux fins de la sûreté de l'aviation, le client ou l'expéditeur est réputé être :

- ou bien la personne qui envoie la marchandise;
- ou bien l'endroit où les marchandises sont préparées pour le transport;
- ou bien l'endroit où les marchandises deviennent identifiables comme fret aérien.

3.2 Expéditeur connu

Un agent habilité ou un transporteur aérien peut reconnaître un client ou un expéditeur comme **expéditeur connu** en établissant et en inscrivant l'identité et l'adresse de l'expéditeur et de l'agent autorisé à effectuer des livraisons pour le compte de l'expéditeur, et en demandant à l'expéditeur de déclarer :

- qu'il prépare les expéditions dans des locaux sécurisés;
- qu'il emploie du personnel fiable dans la préparation des expéditions;
- qu'il a protégé les expéditions contre toutes interventions non autorisées durant la préparation, l'entreposage et le transport;
- qu'il accepte que l'emballage et le contenu de toute expédition puissent être examinés pour des raisons de sûreté;

7

- qu'il certifie par écrit que l'expédition ne contient pas d'explosifs ni d'autres engins ou substances dangereux.

3.3 Agent habilité

12. Le Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile définit comme suit l'**agent habilité** : agent, transitaire ou toute autre entité qui traite avec un exploitant et applique au fret, aux envois par coursiers, aux envois exprès et à la poste des contrôles de sûreté acceptés ou exigés par l'autorité compétente.

Note : Aux fins de la sûreté du fret aérien, un exploitant d'aéronefs est aussi considéré comme étant de facto un agent habilité.

3.4 Fret connu et inconnu

3.4.1 Le terme **fret connu** désigne :

- une expédition de fret aérien venant d'un *expéditeur connu* ou d'un *agent habilité*, à laquelle ont été appliqués les contrôles de sûreté appropriés;
- une expédition de *fret inconnu* qui a ensuite été soumise aux contrôles de sûreté appropriés.

3.4.2 Une expédition ne peut donc être classée **fret connu** que lorsqu'elle vient d'une source approuvée (expéditeur connu) ou est soumise à une procédure active de filtrage ou de fouille.

3.4.3 Les expéditions reçues d'agents non habilités doivent donc :

- être traitées comme **fret inconnu**;
- être soumises aux mesures de sûreté appropriées, c'est-à-dire filtrées ou fouillées avant d'être transportées par la voie aérienne.

4- Rôle de l'exploitant d'aéronefs

4.1 En termes généraux, l'exploitant d'aéronefs doit :

- décider du niveau de contrôle de sûreté à appliquer à toute expédition;
- exécuter les contrôles de sûreté appropriés, au niveau voulu;
- protéger l'expédition contre toute intervention illicite alors qu'elle est sous la garde du transporteur aérien, particulièrement après avoir été classée « fret connu »;
- veiller à ce que toutes les expéditions soient sécurisées au niveau approprié avant d'être placées à bord de l'aéronef;
- veiller à ce que toutes les expéditions placées à bord de l'aéronef soient inscrites dans le manifeste de transport aérien.

4.2 L'exploitant d'aéronefs, ou l'agent d'acheminement qui agit pour son compte en sous-traitance, doit vérifier que toutes les expéditions destinées à être chargées à bord d'un vol déterminé ont été :

- livrées par un employé identifié d'un agent habilité;
- mentionnées dans une documentation valide dont on a vérifié la cohérence;
- mentionnées dans une déclaration valide de sûreté d'expédition;
- vérifiées quant à l'absence de signes d'immixtion;

- tenues sous bonne garde depuis l'acceptation par l'exploitant d'aéronefs;
- *ou bien*, si elles ont été acceptées comme «fret inconnu», ont été soumises au niveau approprié de filtrage de sûreté et sont ainsi devenues « fret connu ».

5- Rôle de l'agent habilité

5.1 Dans le même esprit, l'*agent habilité* qui reçoit des expéditions de fret doit :

- décider du niveau de contrôle de sûreté à appliquer à chaque expédition;
- exécuter le filtrage ou la fouille au niveau requis;
- être convaincu que le niveau de filtrage est acceptable;
- protéger l'expédition contre toute intervention illicite alors qu'elle est sous sa garde, particulièrement après avoir été classée « fret connu ».

5.2 Lorsque des expéditions doivent être remises à un exploitant d'aéronefs ou à un autre agent habilité (par exemple un groupeur de fret) à titre de «fret connu», l'agent habilité doit vérifier que toutes les expéditions ont été :

- livrées par un employé légitime d'un expéditeur connu;
- mentionnées dans une documentation valide d'expédition qui a été vérifiée et décrit complètement le contenu;
- mentionnées dans une déclaration valide de sûreté d'expédition;
- vérifiées quant à l'absence de signes d'immixtion;
- tenues sous bonne garde depuis l'acceptation par l'agent habilité;
- *ou bien*, si elles ont été acceptées comme «fret inconnu», ont été soumises au niveau approprié de filtrage de sûreté et sont ainsi devenues « fret connu ».

5.3 Toute expédition de fret qui ne répond pas aux critères ci-dessus doit être remise au transporteur aérien ou à un autre agent habilité comme étant « fret inconnu ».

6- Vérifications au hasard

L'exploitant d'aéronefs et l'agent habilité doivent soumettre les expéditions de «fret connu» à des vérifications au hasard, afin d'établir que le contenu correspond bien à ce qui est indiqué dans la documentation correspondante. La proportion de fret connu à soumettre à cette procédure doit varier selon le niveau perçu de menace. S'il y a des divergences, l'expédition doit être traitée comme «fret inconnu» et filtrée ou fouillée en conséquence.

7- Fret transbordé

7.1 Le fret et la poste qui arrivent par la voie aérienne à partir d'un point extérieur du Cameroun, pour être retransportés par la voie aérienne, n'ont pas besoin d'être filtrés ou fouillés si au point de transit ils sont protégés contre toute intervention non autorisée.

7.2 Toutefois, le fret transbordé qui arrive d'un point extérieur du Cameroun par transport routier, ferroviaire ou maritime en vue d'être retransporté par la voie aérienne, et qui n'a pas été soumis à des contrôles de sûreté au point de départ ou en cours de route, doit normalement être traité comme «fret inconnu» et filtré ou fouillé en conséquence.

α

8- Dossiers de documentation

8.1 Il est nécessaire de tenir un dossier détaillé ou une piste d'audit par un suivi du «fret connu» depuis le moment où il est désigné comme «fret connu» jusqu'à ce qu'il soit reçu par l'agent habilité ou l'exploitant d'aéronefs.

8.2 Le dossier doit inclure ce qui suit :

- une déclaration de sûreté d'expédition émise par celui qui envoie le fret (expéditeur connu) ou celui qui désigne une expédition comme «fret connu»;
- des vérifications d'identité de la personne qui livre du «fret connu» (tous les employés de la manutention de fret connu doivent être identifiés comme agents de l'expéditeur, agent habilité ou exploitant d'aéronefs).

8.3 L'agent habilité qui reçoit du «fret connu» doit conserver l'original de la déclaration de sûreté d'expédition et émettre sa propre déclaration de sûreté pour qu'elle soit présentée à l'exploitant d'aéronefs ou à l'autre agent habilité.

Note : Si du «fret connu» cesse d'être sous la garde d'un exploitant d'aéronefs, d'un agent habilité, d'un expéditeur connu ou d'un agent sous-traitant connu, il redevient «fret inconnu» et doit être traité en conséquence.

9- Entreposage et transport

9.1 Locaux sécurisés

9.1.1 Les expéditions de «fret connu» et de «fret inconnu» qui sont en cours de sécurisation doivent être gardées dans des locaux sécurisés. Les expéditions doivent être gardées dans une cage, un compartiment, une salle, un bâtiment ou un enclos sécurisés contre tout accès non autorisé et ou bien protégés contre les immixtions au moyen de serrures ou de scellés, ou bien munis d'un système de détection d'intrusion lorsqu'ils sont laissés sans surveillance.

9.1.2 Dans les bâtiments où les portes de réception et d'expédition de fret doivent être tenues ouvertes pour des raisons de ventilation, des portes grillagées en métal extrudé, qui puissent être sécurisées, doivent être installées pour empêcher l'entrée non autorisée de véhicules ou de personnes.

9.2 Sûreté autonome

9.2.1 Lorsque la nature de l'expédition permet une procédure de sûreté autonome, celle-ci peut s'effectuer à l'extérieur de la cage, du compartiment, de la salle, du bâtiment ou de l'enclos, à condition que l'expédition elle-même soit sécurisée, protégée contre les immixtions et tenue sous surveillance. Les scellés doivent être vérifiés avant le chargement.

9.2.2 On peut se dispenser d'apposer des scellés ou d'utiliser un système de détection d'intrusion pour des expéditions ou des locaux sécurisés, à condition qu'il soit constamment possible de détecter tout accès non autorisé aux expéditions ou locaux.

9.3 Contrôle d'accès

J

Au minimum, les mesures ci-après de contrôle d'accès doivent être mises en oeuvre dans le cas des locaux sécurisés d'acheminement ou de manutention de fret aérien :

- le contrôle d'accès doit être en place en des points de contrôle d'accès spécifiques, et il ne doit y avoir aucun autre moyen d'accès aux locaux en dehors de ces points. Des piétons ne doivent pas être autorisés à entrer dans des bâtiments de fret ou en sortir par des portes destinées aux véhicules;
- chaque point de contrôle d'accès doit avoir un gardien ou être sécurisé lorsqu'il n'est pas effectivement en usage;
- le contrôle du personnel et des visiteurs demandant accès doit être exercé au moyen d'un système manuel ou automatisé de permis de sûreté, répondant aux exigences minimales du système de permis pour les zones de sûreté à accès réglementé.

9.4 Transport

9.4.1 Avant que le fret soit expédié soit vers l'aéronef soit vers son prochain point d'entreposage, il doit être vérifié par une personne désignée, responsable et convenablement formée, qui s'assure qu'il n'y a pas eu d'immixtion évidente de nature à compromettre sa sûreté.

9.4.2 Le fret aérien ne doit être transporté que par :

- les propres moyens de transport de l'expéditeur, de l'agent habilité ou de l'exploitant d'aéronefs;
- un camionneur dont les procédures de transport et les mesures de sûreté ont été approuvées par l'agent habilité ou l'exploitant d'aéronefs.

9.4.3 Le conducteur du véhicule doit être tenu de produire un permis d'identification de sûreté valide et un document d'identité de compagnie émis par le dispatcher de fret, avant que tout fret aérien soit chargé. Le permis et le document d'identité doivent inclure une photographie récente ou une image du titulaire autorisé, et être valide pour une période de temps spécifiée.

9.4.4 Immédiatement avant le chargement, le compartiment de fret du véhicule doit être fouillé et l'intégrité de cette fouille doit être maintenue jusqu'à ce que le chargement soit achevé. Si l'expédition ou les expéditions de fret aérien n'ont pas été individuellement sécurisées ou scellées, le compartiment de fret du véhicule doit être sécurisé ou protégé par des scellés ou des serrures immédiatement après l'achèvement du chargement. Les véhicules bâchés doivent être sécurisés au moyen de cordes.

9.4.5 Le conducteur doit recevoir pour instruction de ne pas laisser le véhicule sans surveillance ni de faire des arrêts non programmés (si ce n'est pour faire une livraison, présenter des documents pour inspection, ou en cas d'urgence). À son retour au véhicule, le conducteur doit toujours vérifier la sûreté du chargement et l'intégrité des scellés et aviser l'agent de fret aérien ou l'exploitant d'aéronefs s'il y a des signes d'immixtion.

9.4.6 Les conteneurs de fret aérien et les conteneurs de soute utilisés pour le fret aérien doivent être entreposés dans des conditions sécurisées, dans une zone de fret à accès réglementé, à l'intérieur de la zone de sûreté à accès réglementé dans le côté piste de l'aéroport.

+

10- Gestion de la sûreté

10.1 Une personne convenablement qualifiée et formée doit être officiellement désignée et entraînée à chaque emplacement où du fret aérien est manutentionné, et avoir la responsabilité globale de veiller à l'exécution de toutes les exigences de sûreté. Les organismes qui exercent leurs activités en plus d'un emplacement, c'est-à-dire à des aéroports différents, doivent être tenus de nommer officiellement une personne à chaque emplacement.

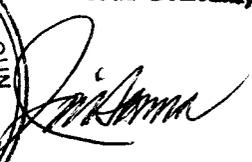
10.2 Ces personnes doivent recevoir une formation appropriée en sûreté, au sujet des procédures de sûreté de l'État et de la responsabilité de veiller à ce que les opérations de fret aérien soient entièrement conformes aux exigences de sûreté de l'État.

11- Vérifications des antécédents avant l'engagement

Toutes les personnes employées dans la préparation et la livraison de fret aérien doivent subir une vérification des antécédents avant l'engagement, afin que leur identité et leur expérience antérieure puissent être établies, ainsi que tous antécédents criminels. Le niveau de cette vérification des antécédents doit être égal à celui qui est exigé dans le cas de l'évaluation de la personne à avoir accès à une zone de sûreté à accès réglementé sans être accompagnée.

12- Formation en sûreté

Le personnel employé dans la préparation et la livraison de fret aérien destiné à être chargé à bord d'un aéronef transportant des passagers doit recevoir une formation suffisante en sensibilisation à la sûreté pour lui permettre de bien comprendre ses responsabilités en matière de sûreté et de s'en acquitter. Cette formation doit être donnée avant que les personnes puissent avoir accès à toute expédition de fret qui est transportée comme «fret connu» vers un autre emplacement, un aéroport ou un aéronef.

Le Directeur Général,

SAMA JUMA Ignatius

