



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



PRESENTATION DU STATUT DE CHARGEUR CONNU

VERSION 1 DU 30 JANVIER 2024

Nathalie Véga / Chargée de mission fret
Direction de la sécurité de l'Aviation civile

1 30 JANVIER 2024

1



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Sommaire

1. Quelle est la réglementation applicable ?
2. Qu'est-ce qu'un chargeur connu ?
3. Qu'est-ce que l'inspection/filtrage du fret ?
4. Pourquoi devenir chargeur connu ?
5. Comment devenir chargeur connu ?
6. Comment obtenir un agrément chargeur connu ?
7. Quels outils sont mis à disposition ?
8. L'agent habilité logisticien, une alternative ?



Direction de la sécurité de l'Aviation civile

30 JANVIER 2024

2

1. Quelle est la réglementation applicable ? 1/2

La réglementation européenne

- Règlement (CE) n° 300/2008
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R0300&from=DE>
- Règlement (UE) n° 2015/1998 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015R1998>
- Décision d'application C(2015)8005 à diffusion restreinte



3

1. Quelle est la réglementation applicable ? 2/2

La réglementation française

- Arrêté interministériel du 11 septembre 2013 relatif aux mesures de sûreté de l'aviation civile



4

2. Qu'est-ce qu'un chargeur connu ?

Définition du règlement européen

- C'est un expéditeur qui envoie du fret ou du courrier à **son propre compte** et dont les procédures se conforment à un degré suffisant aux règles et aux normes de sûreté communes pour que ce fret ou courrier puisse être transporté par tout aéronef

En d'autres termes

- C'est un exportateur qui, par ses procédures et méthodes de travail notamment son process qualité, s'assure que ses envois ne contiennent rien d'autre que ce qui est prévu d'être expédié. Ce statut dispense ses expéditions d'être inspectées/filtrées à l'aéroport.

5

3. Qu'est-ce que l'inspection/filtrage du fret ? 1/2

Définition du règlement européen

- L'inspection/filtrage a pour but de s'assurer qu'une expédition est apte au transport aérien. Elle consiste à soumettre les colis à tout dispositif de contrôle autorisé par le règlement européen et qui répond à des conditions fixées par arrêté du ministre chargé des transports, dans les limites d'emploi du dispositif précisé par cet arrêté.



En d'autres termes

- Il s'agit de contrôler avant le chargement dans l'avion que les envois qui ne proviennent pas d'un chargeur connu ne contiennent pas un article prohibé. C'est la sécurisation du fret. Les moyens autorisés pour réaliser ces contrôles sont fixés par le règlement européen.

6

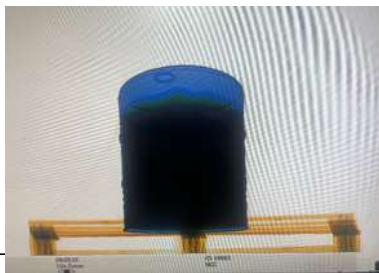
3. Qu'est-ce que l'inspection/filtrage du fret ? 2/2

Moyens utilisés

- Les méthodes les plus fréquemment utilisées pour réaliser l'inspection/filtrage à l'aéroport sont :
 - le contrôleur radioscopique (rayon X)
 - l'équipe cynotechnique (maitre de chien + chien)

Ces moyens doivent être d'un niveau suffisant pour obtenir l'assurance raisonnable qu'aucun article prohibé n'est dissimulé dans l'envoi

- L'inspection/filtrage est réalisée par un transitaire ou un agent de handling qui est agréé agent habilité



7

4. Pourquoi devenir chargeur connu ?

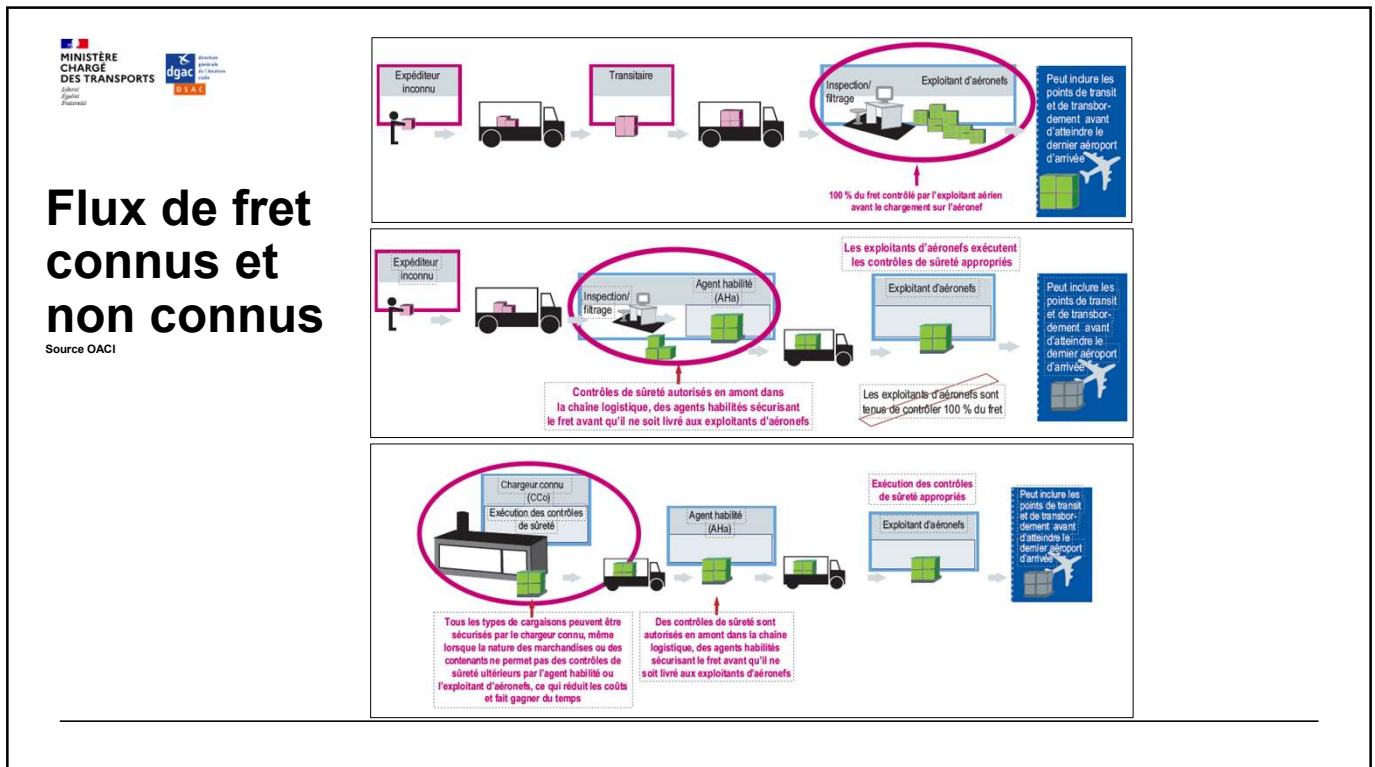
- Pour une question d'efficacité
 - Lorsque l'inspection/filtrage réalisée à l'aéroport par un agent habilité ne garantit pas de manière raisonnable l'absence d'article prohibé
 - Le fret est opaque aux rayons X
 - Le contrôle cynotechnique est insuffisamment efficace sur les contenants hermétiques



- Pour une question de temps
 - Les envois provenant d'un chargeur connu ne font pas l'objet d'une inspection/filtrage (contrôle au Rx puis contrôle avec un chien ensuite si le fret est opaque aux rayons X), donc double contrôle et double manutention
- Pour une question de coût
 - Les frais de sûreté sont réduits lorsque le fret est réceptionné déjà sécurisé
- Pour une question de sécurité
 - Le fret n'est jamais laissé sans surveillance humaine y compris lors du déchargement du camion, il est rentré directement dans les magasins



8



9

5. Comment devenir chargeur connu ? 1/7

Les mesures à mettre en œuvre : la connaissance du mode de transport

- Déterminer à quel moment les expéditions sont identifiées comme devant être expédiées en fret aérien :
 - Est-ce au cours de la production ?
 - Est-ce au cours de l'emballage ?
 - Est-ce au cours du stockage ?
 - Est-ce au moment de la préparation pour le transport ?

En d'autres termes

- Pour réduire l'impact au maximum, il convient de repousser la connaissance et/ou l'identification du mode de transport le plus tard possible dans la chaîne opérationnelle (production, stockage, emballage pour le transport etc.). Le statut de chargeur connu ne devrait concerner qu'une **partie minimale d'un site**.

10

5. Comment devenir chargeur connu ? 2/7

Les mesures à mettre en œuvre : la protection des locaux

- Sécurisation du site et des locaux concernés afin de protéger le fret aérien identifiable contre des interventions non autorisées
- Contrôle d'accès à la zone de traitement du fret aérien identifiable



11

5. Comment devenir chargeur connu ? 3/7

Les mesures à mettre en œuvre : la protection du fret au cours du stockage et du transport

- Les expéditions sont emballées de manière à garantir que toute atteinte à leur intégrité soit mise en évidence



12

5. Comment devenir chargeur connu ? 4/7

Les mesures à mettre en œuvre : la protection du fret au cours du transport

Préacheminement organisé par l'exportateur	Préacheminement organisé par le transitaire
L'exportateur est responsable du préacheminement, il est chargé de :	Le transitaire est responsable du transporteur, il est chargé de :
Référencer le transporteur comme pouvant transporter du fret sécurisé (signature d'une déclaration d'engagement – appendice 6E) Chauffeur formé et habilité	Référencer le transporteur comme pouvant transporter du fret sécurisé (signature d'une déclaration d'engagement - appendice 6E) Chauffeur formé et habilité
Vérifier identité du chauffeur lors de l'enlèvement	Vérifier identité du chauffeur lors de la réception du fret
Vérifier l'intégrité du camion (plombage ou verrouillage) après le chargement	Vérifier l'intégrité du camion (plombage ou verrouillage) avant le déchargement

13

5. Comment devenir chargeur connu ? 5/7

Les mesures à mettre en œuvre : recrutement et habilitation des personnels

- Personnels concernés :
 - Les personnel et les intérimaires qui ont accès au fret aérien identifiable
- Recrutement :
 - Contrôle préalable à l'embauche : existence d'une procédure de recrutement des personnels (acte de candidature, entretien oral, vérification du CV)
 - Vérification des antécédents avant de suivre une formation à la sûreté (extrait n° 3 de casier judiciaire)
- Habilitation :
 - Les personnels qui accèdent au fret aérien identifiable doivent posséder une habilitation préfectorale délivrée pour 3 ans

14

5. Comment devenir chargeur connu ? 6/7

Les mesures à mettre en œuvre : formation des personnels

- Personnels concernés :
 - Le responsable en charge de la sûreté et la personne en charge du contrôle qualité :
 - Formation (11.2.2 et 11.2.5) :
 - Formation initiale d'une durée de 2 jours et demi environ dispensée par un formateur certifié par la DGAC
 - Les personnels qui accèdent au fret aérien identifiable :
 - Formation (11.2.3.9) :
 - Formation initiale d'une durée de 3h30 dispensée par un formateur qualifié ou certifié par la DGAC et formation continue d'une durée identique tous les 5 ans
 - Evolution réglementaire prévue en 2024 : formation continue opérationnelle d'une durée de 2 heures tous les 3 ans

15

En synthèse 7/7

Le chargeur connu doit agir pour son propre compte : il doit être à l'origine d'une expédition

- Le chargeur connu doit protéger son site ou ses locaux
- La protection des marchandises commence lorsque celles-ci sont identifiées comme étant du fret aérien. Cette protection peut commencer pendant les phases de production, d'emballage, de stockage ou de transport
- L'identification le plus tard possible dans le process opérationnel est à privilégier autant que possible
- L'agrément ne concerne que la partie du site à partir duquel le fret est identifiable
- Le personnel qui accède au fret aérien identifiable est formé et habilité
- Mise en place d'un système de management de la sûreté (procédures, gestion des incidents et non conformités, contrôle qualité de la sûreté)



16

6. Comment obtenir un agrément chargeur connu ? 1/2

- Rédiger un programme de sûreté/qualité (description des procédures mises en œuvre)
 - Nommer une personne en charge de la sûreté (elle sera le contact avec la DGAC)
 - Il peut être fait appel à un conseiller spécialisé (validateur)
 - La liste des validateurs est consultable sur le site du ministère de l'écologie
https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Liste_validateurs_europeens_surete_aerienne.pdf
 - Lorsque le programme et les mesures sur site sont finalisés faire appel à un validateur UE de sûreté aérienne certifié par la DGAC
 - Le validateur vérifie la conformité réglementaire du programme de sûreté/qualité
 - Le validateur vérifie la conformité du site par rapport à la réglementation et aux procédures décrites dans le programme puis il établit un rapport
-
- Remarque : le conseiller et le validateur ne peuvent pas être la même personne

17

6. Comment obtenir un agrément chargeur connu ? 2/2

Le rôle de l'expéditeur

- Transmettre à la DGAC (DSAC) :
 - Le programme de sûreté/qualité
 - Le nom de la personne en charge de la sûreté
 - La déclaration d'engagement signée du chef d'entreprise ou du responsable de la sûreté
 - Le rapport de visite du validateur

Le rôle de la DGAC (DSAC)

- Examiner le rapport d'évaluation établi par le validateur
 - Délivrer un agrément pour le compte du ministre des Transports pour 5 ans, lorsque l'expéditeur satisfait aux conditions requises suite à la visite du validateur
 - Le maintien de l'agrément est soumis à la visite annuelle d'un validateur
 - Elle est l'interlocuteur du chargeur connu
 - Elle met à disposition la liste des validateurs :
https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Liste_validateurs_europeens_surete_aerienne.pdf
 - Elle met des outils à disposition de l'exportateur et des validateurs
-

18

7. Quels outils sont mis à disposition ? 1/2

- La réglementation européenne et française *
- Les instructions à l'intention des chargeurs connus (UE)

APPENDICE 6-B
INSTRUCTIONS À L'INTENTION DES CHARGEURS CONNUS

Ces instructions vous aideront à évaluer les dispositions en matière de sûreté que vous avez mises en place au regard des critères auxquels doivent satisfaire les chargeurs connus définis dans le règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil et dans ses actes d'exécution. Elles devraient vous permettre de vous assurer que vous respectez les exigences avant d'organiser une visite officielle de validation sur site.

Il est important que le validateur puisse s'entretenir avec les personnes compétentes durant la visite de validation (par exemple la personne responsable de la sûreté et la personne responsable du recrutement du personnel). Une liste de contrôle UE sera utilisée pour consigner les évaluations du validateur. Une fois que la liste de contrôle pour la validation est complétée, les informations qu'elle contient sont traitées comme des informations classifiées.

Veuillez noter que les questions figurant sur la liste de contrôle UE sont de deux types: 1) celles auxquelles une réponse négative entraînera automatiquement le refus de vous accorder le statut de chargeur connu, et 2) celles qui serviront à dresser un tableau récapitulatif des dispositions en matière de sûreté que vous avez mises en place pour permettre au validateur de formuler une conclusion générale. Les domaines qui seront automatiquement consignés comme «Échec» sont indiqués en gras dans les dispositions mentionnées ci-dessous. Si un «Échec» est enregistré concernant des points relevant des exigences indiquées en gras, les raisons vous en seront données ainsi que des conseils sur les adaptations nécessaires pour réussir.

Si vous êtes titulaire d'un certificat AEO visé à l'article 14 bis, paragraphe 1, point b) ou c), du règlement (CEE) n° 2454/93 de la Commission (certificats AEOF et AEOS) et si le site pour lequel vous demandez

* Transmission par la dsac aux personnes justifiant du besoin d'en connaître

7. Quels outils sont mis à disposition ? 2/2

- La grille de contrôle utilisée par les validateurs

PARTIE 4 : SÛRETÉ PHYSIQUE

Objectif : déterminer si le niveau de sûreté (physique) sur le site ou dans les locaux est suffisant pour protéger le fret aérien/courrier aérien identifiable comme tel de toute intervention non autorisée.

4.1 Le site est-il protégé par une clôture ou une barrière physique ? (ensemble du site)	Indiquer oui ou non	
	Programme	Site
Commentaires – Partie programme :		
Commentaires – Partie site :		

4.2 Tous les points d'accès au site sont-ils surveillés ? (ensemble du site)	Indiquer oui ou non	
	Programme	Site
Commentaires – Partie programme :		

8. L'agent habilité logisticien, une alternative ?

- Un logisticien sous-traitant d'un exportateur peut obtenir un agrément d'agent habilité (Il ne peut pas obtenir un agrément de chargeur connu car il n'est pas à l'origine des envois)
- Contrairement à un transitaire ou un agent de handling sur aéroport, il ne réalise pas l'inspection/filtrage des expéditions avec des moyens type contrôleur radioscopique (rayon X) ou chien
- Il peut être une alternative pour un exportateur dès lors que :
 - Le stock est multimodal : plus d'un mode de transport prévu
 - Les envois sont préparés pour le compte de l'exportateur :
 - Sont stockés sous la responsabilité du logisticien
 - Ne sont pas identifiables comme envois par avion pendant le stockage
 - Sont sélectionnés aléatoirement par le logisticien au moment de leur préparation



21

La DGAC (DSAC) est à votre disposition pour vous assister et répondre à toutes vos questions

Merci de votre attention !

dsac-surete-fret-bf@aviation-civile.gouv.fr



22