



OACI

SÛRETÉ ET FACILITATION



ORGANISATION MONDIALE DES DOUANES

Acheminer le fret aérien dans le monde entier

Directives pour la facilitation et la sécurisation de
la chaîne logistique du fret et de la poste aériens



Première édition



Introduction

Les mesures de sûreté de l'aviation sont nécessaires pour protéger l'aviation civile internationale contre des actes d'intervention illicite. Vu les attaques ou les tentatives d'attaques contre l'aviation civile perpétrées par la dissimulation d'explosifs ou d'engins incendiaires improvisés dans des envois, la vigilance reste de mise, tout comme l'application des mesures qui sécuriseront le fret et la poste aériens.

Les failles dans la sûreté du fret et de la poste sont susceptibles de fournir aux personnes mal intentionnées un moyen d'attaquer. On distingue deux menaces principales : le placement d'un engin explosif ou incendiaire improvisé dans le fret ou la poste à charger à bord d'un aéronef et la capture d'un aéronef commercial, qui est ensuite utilisé comme arme de destruction massive.

La capacité des secteurs du fret et de la poste de lutter contre de telles menaces dans un environnement opérationnel hautement complexe peut être entravée par la multiplicité des entités participant à la chaîne logistique du fret aérien. La présente publication décrit les rôles et

responsabilités de ces différentes entités et souligne comment celles-ci peuvent collaborer efficacement pour sécuriser le fret et la poste aériens.

Pour réaliser une telle sécurisation, il fallait que l'OACI et l'OMD élaborent et tiennent à jour des cadres réglementaires qui assurent la sûreté tout en facilitant l'acheminement des marchandises.

L'OACI, l'OMD et les parties prenantes du secteur mettent toute leur énergie à améliorer et tenir à jour ces cadres réglementaires mondiaux, qui servent à sécuriser le fret et la poste aériens tout en favorisant le commerce mondial grâce à l'acheminement expéditif des marchandises dans le monde entier.

La présente publication s'adresse à un large public et est publiée à titre d'information uniquement. Ce document n'est pas juridiquement contraignant ni ne tient lieu de manuel, de norme ou de directive.

Aux fins de la présente publication, l'expression « fret aérien » englobe la poste.



SOMMAIRE

Message du Secrétaire général de l'OACI	2
Message du Secrétaire général de l'OMD	3
Chaîne logistique et opérations liées au fret aérien	4
<i>Aperçu de la chaîne logistique du fret aérien</i>	
<i>Rôles et responsabilités</i>	
Sécuriser la chaîne logistique du fret aérien	8
<i>Cadre réglementaire de l'OACI</i>	
<i>Cadre réglementaire de l'OMD</i>	
Chaîne logistique du fret aérien et documents connexes.....	15
<i>Flux des documents liés au fret général</i>	
<i>Flux des documents dans le modèle de transport express</i>	
Poste	20
Rôle des autorités — Organisations internationales...	22
<i>OACI ; OMD ; UPU</i>	
Rôle des autorités — Autorités nationales.....	24
<i>Sûreté de l'aviation ; Douane</i>	
Parties prenantes	26
<i>ACI ; FIATA ; GEA ; IATA ; TIACA</i>	
Glossaire	28

Message du Secrétaire général

En tant qu'agence spécialisée des Nations Unies chargée d'élaborer et de mettre en œuvre des normes internationales concernant tous les aspects de l'aviation civile, y compris la sûreté du fret et de la poste aériens, l'OACI sait combien il est important de collaborer pour relever des défis. Un de nos objectifs est d'améliorer la sûreté du transport aérien tout en facilitant l'acheminement en temps utile des marchandises, si crucial pour le commerce mondial. Cet objectif ambitieux ne pourra être atteint qu'au prix d'un effort collectif des principales parties prenantes.

Le système mondial du fret aérien constitue un réseau complexe, aux multiples facettes, destiné à transporter de gros volumes de fret, de colis et de poste sur des aéronefs de transport de passagers et tout-cargo. Les compagnies aériennes du monde transportent plus de 50 millions de tonnes de fret et de poste par an ; plus d'un tiers de la valeur du commerce mondial dépend directement du transport aérien, et les volumes commerciaux connexes devraient augmenter à long terme. La taille et l'importance économique de toute cette activité mettent en exergue l'ampleur des défis qui nous attendent et la nécessité d'intensifier la coopération.

Cette nouvelle publication est le produit d'une coopération de ce type, mise sur pied conjointement par l'OACI et l'OMD en vue de mieux faire connaître la chaîne logistique du fret et de la poste aériens. Articulée autour de centres d'intérêt communs, elle sera utile à l'ensemble de la communauté du fret aérien et à toutes les entreprises et parties prenantes intermodales.

L'OACI poursuit la réalisation de ses objectifs de facilitation et de sûreté du fret aérien, et cette collaboration étroite avec l'OMD contribuera à développer de nouvelles synergies qui nous permettront d'améliorer la sûreté de l'aviation et de rationaliser des processus qui, sinon, pourraient entraver le flux des marchandises.

Très attachés à notre partenariat avec l'OMD, nous serons très heureux d'intensifier notre collaboration dans les prochaines années.



Raymond Benjamin



ORGANISATION MONDIALE DES DOUANES

Message du Secrétaire général

La détection d'explosifs dissimulés dans des colis transportés par avion, en octobre 2010, a rappelé à la communauté internationale que la chaîne logistique mondiale reste exposée à des perturbations, que celles-ci soient le fait de terroristes, de groupes liés au crime organisé ou d'autres personnes menant des activités illicites. Heureusement, ce complot a été déjoué grâce à des échanges de renseignements entre autorités et grâce à la collaboration subséquente entre diverses organisations publiques et privées, y compris les Douanes.

Reconnaissant l'importance que peut revêtir un renforcement des partenariats entre douanes internationales et communautés du transport et du commerce pour prévenir de tels complots à l'avenir et pour protéger la vitalité du système économique mondial, et conscientes de l'intérêt de rester attentives aux événements mondiaux, l'OMD et l'OACI, en coopération avec l'IATA et d'autres parties prenantes, ont activement étudié des voies et moyens permettant d'accroître la sûreté du fret aérien et de resserrer les maillons faibles de la chaîne logistique mondiale.

Outre les réunions d'experts techniques au siège de l'OMD et les conférences conjointes OMD-OACI visant à améliorer la sûreté et la facilitation du fret aérien, l'OMD et l'OACI ont décidé de publier cette brochure destinée à tous les acteurs de la chaîne logistique aérienne internationale.

En donnant des informations cruciales sur les mesures de sûreté et de facilitation mises en œuvre par l'OMD et l'OACI, cette brochure soutiendra aussi les efforts nationaux consentis par les Douanes et leurs partenaires aéronautiques en vue d'assurer la sûreté et la facilitation de bout en bout du fret aérien dans le monde entier.



Kunio Mikuriya

Chaîne logistique et opérations liées au fret aérien

Aperçu de la chaîne logistique du fret aérien

La chaîne logistique du fret aérien couvre un ensemble combiné de parties, de lieux, de procédures et d'échanges d'informations interconnectés, qui permet d'acheminer le fret de son lieu d'origine à sa destination, par avion. Toutes les parties partagent la responsabilité de veiller à un acheminement sûr du fret aérien tout au long de cette chaîne.

La chaîne logistique du fret aérien est amorcée lorsqu'un vendeur (ou « chargeur ») et un acheteur (ou « importateur » dans le contexte du commerce international) souhaitent échanger des marchandises entre eux, par voie aérienne. Nombre de ces termes sont considérés comme synonymes dans l'usage courant ; par exemple, le terme « expéditeur » est couramment utilisé pour désigner le chargeur.

Le chargeur est l'entité responsable de la fabrication et/ou de la vente des marchandises et peut être désigné par les termes « exportateur » ou « négociant ». Le

chargeur recourt souvent aux services d'un courtier ou d'un agent en douane pour gérer l'acheminement des marchandises, y compris pour satisfaire aux exigences des agences de contrôle aux frontières (par ex. la douane).

À l'autre bout de la chaîne logistique, le chargeur traite, au sens commercial, avec l'acheteur (ou l'importateur dans le contexte du commerce international). La personne qui prend l'initiative de l'expédition peut avoir fabriqué les marchandises ou les avoir simplement achetées pour les revendre. Le chargeur (ou « exportateur » dans le contexte du commerce international) respecte les procédures et effectue les échanges d'informations liés à l'achat et à la vente des marchandises. Le chargeur recourt souvent aux services d'un courtier ou d'un agent en douane pour gérer les formalités réglementaires, en particulier la préparation d'une déclaration en douane des marchandises, mais aussi les nombreux permis, autorisations et certificats pouvant être requis par d'autres organismes de contrôle aux frontières.

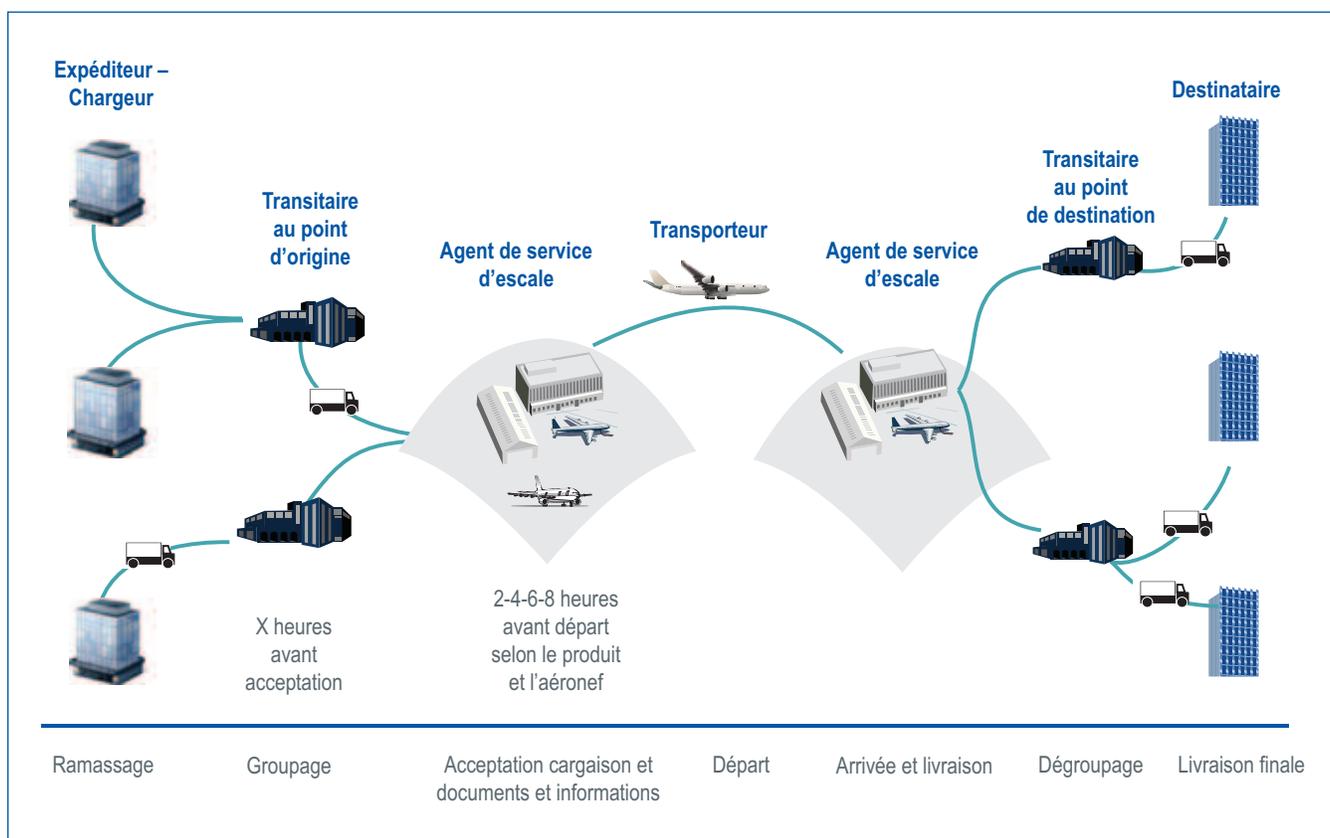


Figure 1 — Aperçu général de l'acheminement du fret aérien

Rôles et responsabilités

Expéditeurs

Ce terme est employé pour désigner l'entité ou l'individu qui amorce l'acheminement ou le transport des marchandises. En d'autres termes, c'est la personne qui « envoie ». Le terme « chargeur » sert à désigner l'entité ou l'individu qui amorce l'échange des marchandises. L'expéditeur et le chargeur ont des rôles distincts, bien qu'il puisse souvent s'agir d'une seule et même partie.

Les fonctions du courtier sont souvent intégrées à celles du transitaire, du groupeur, voire à des fonctions d'entreposage au sein d'une seule entité. Il est néanmoins utile de les considérer comme des fonctions opérationnelles indépendantes, chacune entretenant ses propres relations réglementaires et administratives avec les douanes et les autres agences.



Destinataires

Le destinataire est la partie désignée sur la facture ou sur la liste de colisage comme le destinataire des marchandises à la fin de l'opération de transport. Comme pour le début de la chaîne logistique du fret aérien, il est important d'établir une distinction entre les rôles du destinataire et de l'acheteur. Le rôle du destinataire est lié au transport des marchandises, tandis que celui de l'acheteur a trait aux aspects commerciaux. Dans le contexte du commerce international, l'acheteur est aussi appelé importateur. L'acheteur ou l'importateur recourt souvent aux services d'un courtier ou d'un agent en douane pour gérer les formalités réglementaires, en particulier la préparation d'une déclaration en douane des marchandises, mais aussi les nombreux permis, autorisations et certificats pouvant être requis par d'autres organismes de contrôle aux frontières. Bien qu'une seule entité puisse combiner les rôles d'acheteur et de destinataire, il est important d'établir une distinction entre ces rôles car ils génèrent des informations différentes, disponibles à des moments distincts et utilisées à des fins différentes.

Transitaires

Les transitaires font partie du processus de logistique du transport au sein de la chaîne d'approvisionnement. Leur tâche principale consiste à gérer les envois aériens de manière à ce que ceux-ci soient prêts à temps pour être transportés par des exploitants d'aéronefs. Cette tâche peut inclure le groupage de cargaisons, si nécessaire.

Le transitaire et le fournisseur de services logistiques peuvent offrir un service couvrant la préparation, l'entreposage, le transport et la livraison finale des marchandises, y compris les formalités applicables liées aux documents et à la facilitation. Un transitaire joue rarement le rôle de transporteur des marchandises dans la chaîne logistique. Généralement, il organise des transports multiples avec différents modes de transport et d'autres services qui contribuent à la mise sur pied d'une chaîne logistique. Le transport peut s'effectuer de façon unimodale ou multimodale. On parle de transports multimodaux lorsque des services de fret aérien sont combinés avec du transport maritime, ferroviaire ou du prétransport par route depuis les installations du chargeur ou du fabricant jusqu'à l'aéroport de départ et depuis l'aéroport de destination jusqu'au destinataire. Les services offerts par le transitaire peuvent inclure le groupage, l'entreposage, la manutention, l'emballage ou la distribution des marchandises. En outre, le transitaire peut fournir une série de services auxiliaires et de conseil concernant le mouvement physique des marchandises. Ces services incluront souvent des matières douanières et fiscales, la déclaration des marchandises à des fins officielles, l'offre d'une assurance pour les marchandises et la collecte ou la fourniture de paiements ou de documents relatifs aux marchandises.



Chaîne logistique et opérations liées au fret aérien

Rôles et responsabilités *(suite)*

Les transitaires proposent en outre des services logistiques basés sur les technologies modernes de l'information et de la communication, concernant le transport, la manutention ou l'entreposage des marchandises et, de facto, la gestion totale de la chaîne logistique.

Pour les envois de fret aérien, le transitaire effectue normalement une réservation auprès d'un exploitant d'aéronefs, avec lequel il signe un contrat sous la forme d'un accord de service de transport aérien depuis l'aéroport de départ jusqu'à l'aéroport de destination. Le transitaire procède ensuite à l'expédition depuis son entrepôt ou depuis un autre site et à la livraison directe à l'exploitant de l'aéronef ou à son représentant. Ce processus débute normalement bien avant que les formalités douanières d'exportation aient été accomplies.

Le transitaire a pour responsabilité première de préserver les intérêts de son client, l'expéditeur ou le chargeur. Son travail exige une étroite collaboration avec les exploitants d'aéronefs : il faut en effet réserver des espaces sur les aéronefs pour les expéditions prêtes pour le transport, pour lesquelles des contrats de transport aérien ont été conclus et des lettres de transport aérien ont été délivrées. Les transitaires sont souvent localisés côté ville, mais certains peuvent être gestionnaires, voire propriétaires, d'entrepôts situés côté piste ou dans un lieu intermédiaire.

Agents de service d'escale

Les agents de service d'escale sont des sous-traitants qui agissent au nom de transitaires et/ou d'exploitants d'aéronefs. Ils interviennent lorsque le transitaire ou l'exploitant d'aéronefs ne dispose pas des installations nécessaires. Les services d'escale peuvent inclure la mise à disposition d'entrepôts pour accepter, manutentionner, préparer et étiqueter le fret et la poste, ainsi que le chargement/déchargement, le transit et l'entreposage du fret et de la poste. Les agents de service d'escale sont chargés de traiter les aspects opérationnels, sur la base des instructions des transitaires et des exploitants d'aéronefs. Une fois que l'envoi est prêt pour être expédié, le transitaire accorde la mainlevée et donne instruction à l'agent de service d'escale de le livrer à l'exploitant d'aéronefs.

Les agents de service d'escale sont souvent établis sur le site de l'aéroport, soit côté piste ou à la limite entre le côté ville et le côté piste, bien qu'ils puissent aussi être implantés côté ville.

Opérateur postal désigné

Un opérateur postal désigné est toute entité gouvernementale ou non gouvernementale officiellement désignée par un État membre de l'Union postale universelle (UPU) pour assurer les services postaux et remplir les



obligations connexes découlant des Actes de l'UPU, y compris l'obligation de service postal universel. La poste englobe tous les articles postaux acheminés par des opérateurs postaux désignés, conformément aux conditions stipulées dans la Convention de l'UPU, dans son Règlement et dans les normes techniques, de messages et de sûreté de l'UPU.

Les opérateurs postaux désignés traitent avec les exploitants d'aéronefs pour l'acheminement de la poste, auquel ils appliquent des contrôles de sûreté, y compris une inspection/filtrage, selon les exigences de l'autorité compétente et conformément à la Convention de l'Union postale universelle.

La confidentialité de la correspondance est généralement protégée par la législation des États, qui peut interdire l'ouverture de conteneurs de poste ou restreindre l'usage de certaines méthodes d'inspection/filtrage. La législation peut aussi exiger que la poste soit traitée différemment des envois de marchandises.

Exploitants d'aéronefs

Les exploitants d'aéronefs, aussi désignés par les termes compagnies aériennes et transporteurs aériens, assurent le transport aérien des marchandises. Un contrat de transport lie l'exploitant d'aéronefs aux parties contractantes pertinentes pour transporter sans danger et sans dommage le fret et la poste d'un lieu (par ex. l'aéroport de départ) à un autre (par ex. l'aéroport d'arrivée).

Le fret aérien peut être transporté sur un aéronef de transport de passagers ou un aéronef tout-cargo. Dans certains cas, en particulier pour de courtes distances, les exploitants d'aéronefs peuvent aussi transporter du fret aérien par la route. Le contrat de transport reste toutefois une lettre de transport aérien et le segment routier est considéré comme vol, identifié par un numéro de vol. Ce type d'opération est appelé « service routier de collecte et de livraison ».

Transporteurs express

Les transporteurs express combinent les fonctions de courtier, de transporteur routier, de transitaire, d'agent de service d'escale et d'exploitant d'aéronefs dans une seule et unique société ou groupe, de sorte qu'ils sont parfois désignés par le terme « intégrateurs ». La livraison express est donc devenue un modèle opérationnel spécifique dans le secteur du fret. Les transporteurs express gèrent des chaînes logistiques multimodales de bout en bout, couvrant 220 États et territoires. Ils utilisent des systèmes informatiques de pointe pour le suivi et la localisation, ce qui leur permet de surveiller le cheminement d'un envoi spécifique tout au long de leur chaîne, depuis le ramassage jusqu'à la livraison. Les transporteurs express transportent en général des envois à haute valeur ajoutée, à délai de livraison critique, dans un temps défini.

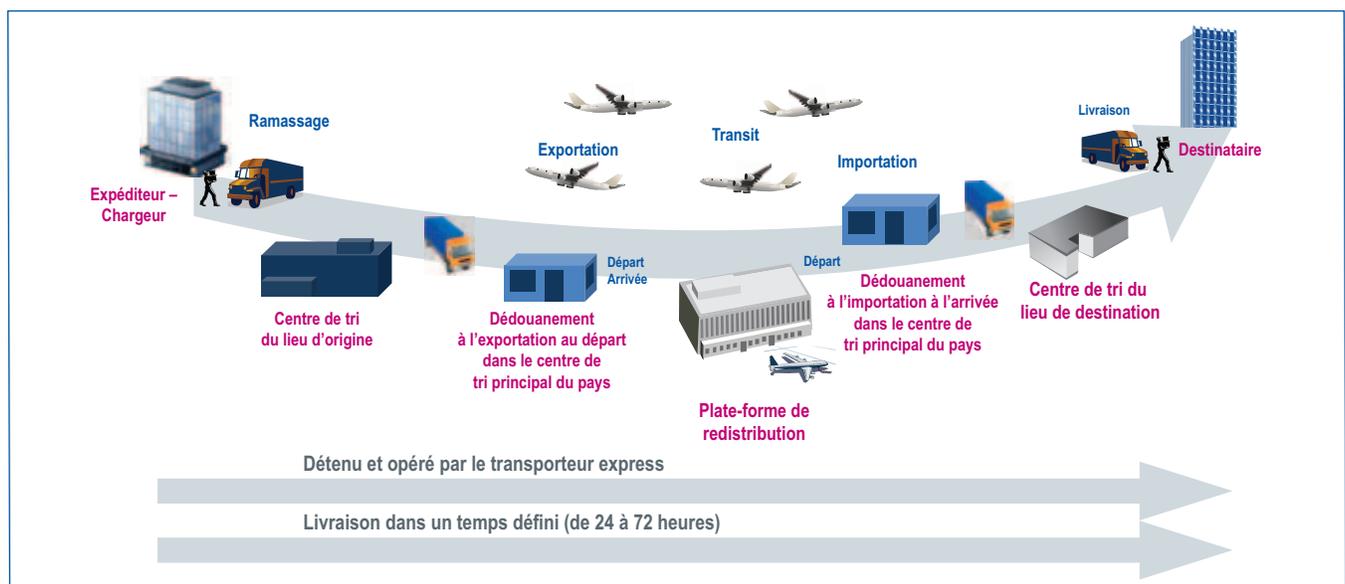


Figure 2 — Le modèle de livraison express

Sécuriser la chaîne logistique du fret aérien

Cadre réglementaire de l'OACI

Le cadre réglementaire de l'OACI pour sécuriser la chaîne logistique du fret aérien n'a pas été établi en une fois. L'OACI a préféré une approche par étapes pour élaborer des normes de sûreté qui constituent les fondements de la chaîne logistique sécurisée actuelle du fret aérien.

Ce cadre réglementaire est soumis à révision constante et est régulièrement mis à jour pour apporter les meilleures réponses à l'évolution des menaces. Cette section repose sur les normes et éléments indicatifs en vigueur au moment de la rédaction de la présente publication (mars 2013).

Exploitants d'aéronefs

L'OACI a créé un ensemble de normes stipulant les contrôles de sûreté, y compris l'inspection/filtrage là où celle-ci est possible, à appliquer à l'ensemble du fret et de la poste avant chargement à bord d'un aéronef exploité pour des vols commerciaux.

En principe, comme le montre la figure ci-dessous, l'exploitant de l'aéronef pourrait endosser la responsabilité totale de l'exécution des contrôles de sûreté, y compris de l'inspection/filtrage de 100 % du fret et de la poste avant leur chargement à bord d'un aéronef.

Toutefois, s'il est possible de réaliser l'inspection/filtrage de tous les passagers et de leurs bagages au dernier moment avant le départ, le même principe ne s'applique pas au fret et à la poste aériens parce que les exploitants d'aéronefs ne peuvent systématiquement inspecter tous les éléments du fret et de la poste immédiatement avant le départ.

Les difficultés rencontrées sont détaillées à la page suivante.

L'OACI, les États membres et les intervenants du secteur ont collaboré pour élaborer les normes de sûreté du fret aérien de l'OACI et pour les adapter aux contraintes opérationnelles et à la réalité. Une approche mondiale sécurisée de la chaîne logistique du fret et de la poste aériens pourrait être mise en œuvre via l'exécution de contrôles de sûreté au point d'origine. La mise en œuvre de la chaîne logistique sécurisée est une solution efficace, fondée sur une approche axée sur les risques, qui répond aux objectifs suivants :

- respecter les obligations existantes des entreprises actives dans la chaîne logistique du fret aérien ;
- partager les coûts et responsabilités entre tous les intervenants et permettre une sécurisation du fret en amont de la chaîne logistique afin de réduire la charge de contrôles de sûreté imposée aux exploitants d'aéronefs ;
- faciliter le flux du fret transporté par avion et réduire ou limiter les retards pouvant être engendrés par l'application de contrôles de sûreté ;
- appliquer des contrôles de sûreté appropriés aux catégories spécifiques de fret qui ne peuvent être inspectées par les moyens habituels en raison de leur nature, de leur conditionnement, de leur taille ou de leur volume ;
- préserver les avantages principaux du mode de transport aérien, à savoir la rapidité, la sécurité et la sûreté.

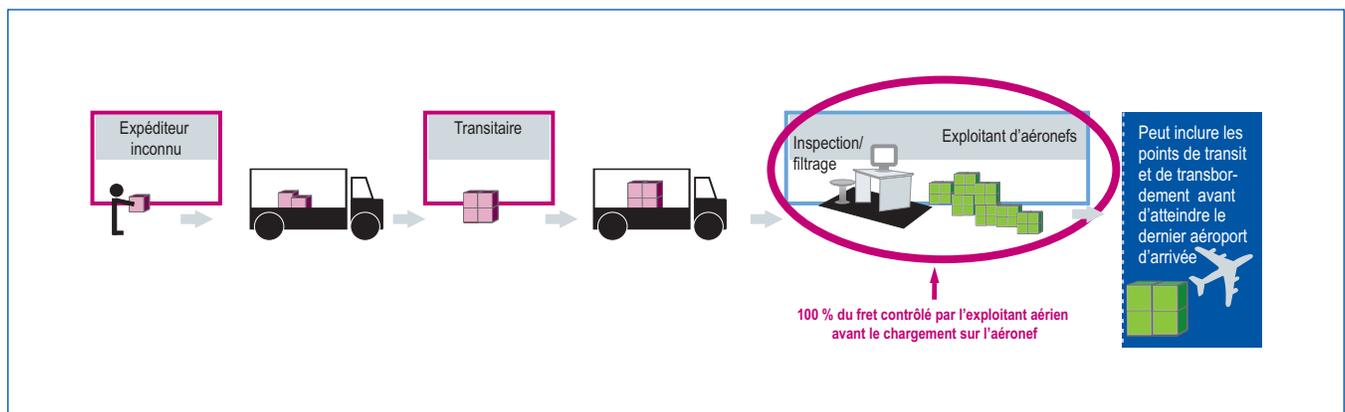


Figure 3 — Contrôles de sûreté exécutés par les exploitants d'aéronefs

Pour offrir cette approche sécurisée de la chaîne logistique, l'OACI et les États membres ont élaboré les normes de l'Annexe 17 (Sûreté) à la Convention de Chicago, qui introduisent les régimes fondés sur les concepts d'agent habilité et d'expéditeur connu. Ces régimes permettent que des contrôles de sûreté, y compris l'inspection/filtrage, soient pratiqués en amont de la chaîne logistique du fret aérien, par des entités ayant été approuvées par les autorités nationales compétentes pour agir en ce sens, ce qui évite toute duplication superflue des contrôles de sûreté. Les entités approuvées par l'autorité nationale veillent à ce que le fret et la poste devant être transportés à bord d'un aéronef commercial soient protégés contre toute intervention non autorisée, depuis le point où l'inspection/filtrage ou d'autres contrôles de sûreté sont effectués jusqu'au départ de l'aéronef.

La mise en œuvre de la sécurisation de la chaîne logistique allège le fardeau pesant sur les exploitants d'aéronefs tout en facilitant le traitement du fret sécurisé lorsque celui-ci arrive à l'aéroport.

Agents habilités

Un agent habilité est un transitaire ou toute autre entité (par ex. un agent de service d'escalier) qui traite avec un exploitant d'aéronefs et assure les contrôles de sûreté que l'autorité compétente accepte ou exige pour le fret ou la poste.

La notion d'agent habilité permet aux exploitants d'aéronefs de recevoir du fret déjà sécurisé d'une entité approuvée par l'autorité compétente, à savoir l'agent habilité, qui répond de l'état sécurisé des envois.

Une fois approuvée en tant qu'agent habilité, une entité peut procéder à des contrôles de sûreté sur le fret, y compris à l'inspection/filtrage de marchandises. Les candidats au statut d'agent habilité doivent répondre à des exigences spécifiques, déterminées par l'autorité compétente. L'agent habilité doit élaborer et tenir à jour un programme de sûreté qui décrit toutes les mesures de sûreté mises en œuvre sur son site, pendant toutes les opérations, pour sécuriser le fret et maintenir sa sûreté jusqu'à sa livraison à l'entité suivante.

Difficultés inhérentes à l'inspection du fret juste avant le chargement à bord d'un aéronef :

- Immédiatement avant le départ, le fret est déjà palettisé et il n'est plus possible de l'inspecter dans son intégralité sans le dépalettiser ;
- Chaque aéroport ou compagnie aérienne dispose d'un ensemble différent et limité de méthodes et d'équipements d'inspection/filtrage ;
- Certains colis et/ou envois groupés sont trop grands pour les appareils conventionnels d'inspection par rayons X, l'une des méthodes d'inspection/filtrage les plus courantes aux aéroports ;
- L'emballage des colis peut rendre l'inspection/filtrage difficile à l'aéroport ;
- Des tonnes de fret sont préparées pour chaque vol et il n'y a que de brefs intervalles de temps disponibles avant chaque départ programmé. L'inspection/filtrage de tout le fret par l'exploitant d'aéronefs juste avant le départ pourrait ralentir le flux et avoir des répercussions négatives sur la compétitivité du transport aérien ;
- Vu la diversité de la nature et du contenu du fret, il faut sélectionner la meilleure méthode d'inspection/filtrage disponible. Les responsables de la sûreté sont parfois appelés à utiliser plusieurs méthodes pour inspecter certains éléments de fret, ce qui peut prendre du temps et peut nécessiter des équipements non disponibles sur le site de l'aéroport.



Sécuriser la chaîne logistique du fret aérien

Cadre réglementaire de l'OACI *(suite)*

Agents habilités *(suite)*

Ces mesures doivent inclure, entre autres : le contrôle de l'accès aux zones sécurisées, la surveillance du site, la protection et la surveillance du fret contre tout accès non autorisé, la description des personnes habilitées à accéder aux locaux, les processus d'inspection/filtrage, les processus de livraison et de réception, la formation à la sûreté pour tout le personnel pouvant avoir accès aux locaux et la surveillance des sous-traitants.

L'application des contrôles de sûreté par un agent habilité facilite certes le mouvement des marchandises mais il reste un problème à résoudre : **comment sécuriser le fret aérien lorsque la nature de celui-ci ou son conditionnement ne permettent pas une inspection/filtrage efficace au moyen des méthodes conventionnelles, disponibles dans les installations de l'agent habilité ou de l'exploitant d'aéronefs ?**

La mise en œuvre du régime de l'expéditeur connu permet de répondre à ce besoin, en offrant la possibilité d'effectuer, au stade de la fabrication/de l'assemblage/du conditionnement, des contrôles de sûreté efficaces, adaptés à la nature de l'envoi, y compris lorsque la nature des marchandises ne permet pas une inspection/filtrage ultérieurement dans la chaîne logistique.

Expéditeurs connus

Un expéditeur connu est une entité approuvée en tant que telle par une autorité compétente, ou une entité autorisée à agir en son nom, ce qui lui permet de confirmer l'application des contrôles de sûreté sur du fret expédié par voie aérienne et d'assumer la responsabilité desdits contrôles. Une entité peut agir en tant qu'expéditeur connu lorsqu'elle expédie du fret ou de la poste pour son propre compte et lorsque ses procédures sont conformes aux règles et normes de sûreté communes, suffisantes pour autoriser le transport du fret ou de la poste en question à bord d'un aéronef commercial. Une fois que l'expéditeur connu répond de l'état sécurisé du fret, l'envoi doit être livré à une autre entité approuvée, telle que l'agent habilité, ou directement à l'exploitant d'aéronefs, en vue d'assurer et de garantir le statut sécurisé du fret.

Pour être désignée comme expéditeur connu, une entité telle qu'un fabricant ou un assembleur doit prouver qu'elle respecte le programme de sûreté de l'expéditeur connu en vertu duquel elle mènera des activités, tel que reconnu et approuvé par l'autorité compétente, ou par un agent habilité, un exploitant d'aéronefs ou toute autre entité autorisée par l'État à agir en son nom. Les expéditeurs connus doivent introduire leur demande de désignation, d'approbation ou d'inscription auprès de l'autorité compétente, à intervalles réguliers n'excédant pas cinq ans. Leur place dans la chaîne logistique est illustrée à la Figure 5.

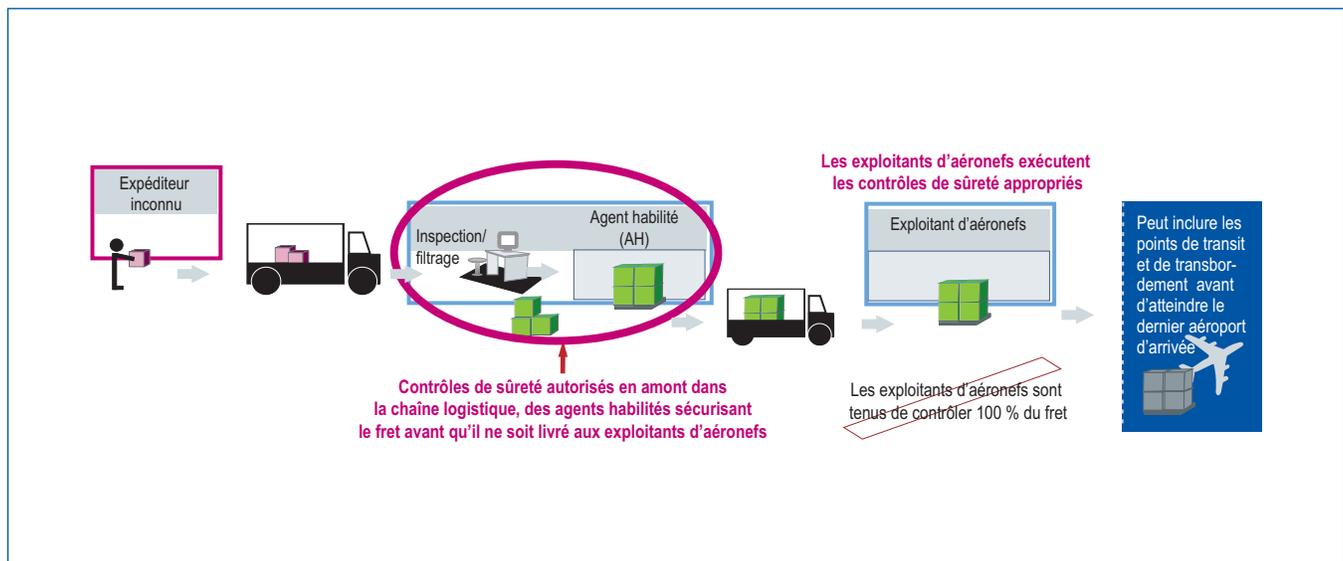


Figure 4 — Contrôles de sûreté exécutés par des agents habilités

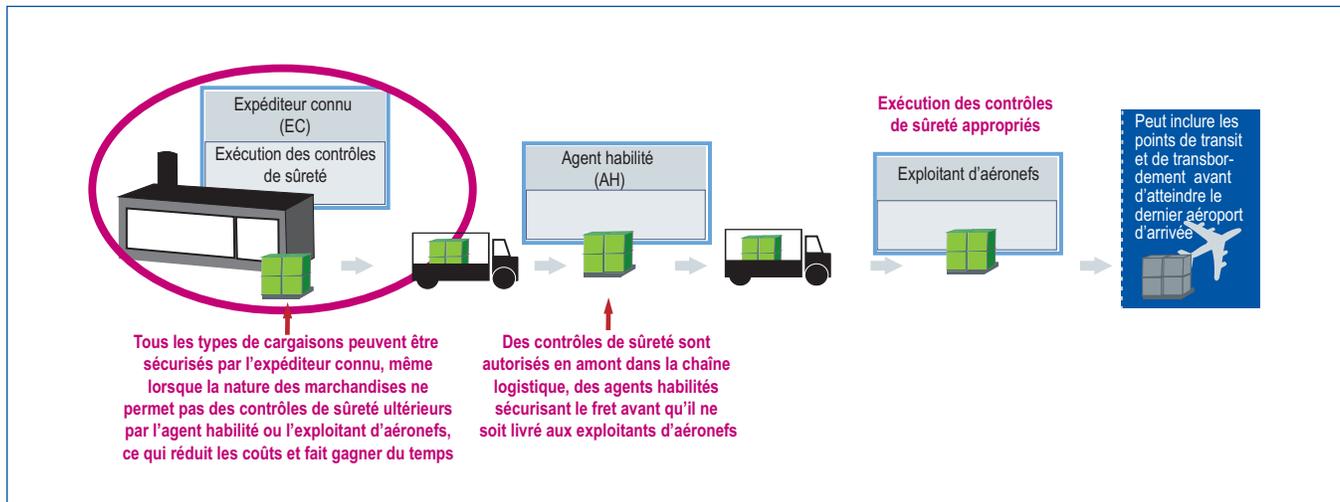


Figure 5 — Contrôles de sûreté exécutés aussi par les expéditeurs connus

Déclaration de sûreté du fret aérien (DSF)

(Pour plus de détails, voir la section sur la chaîne logistique du fret aérien et documents connexes, page 16)

Tout au long de la chaîne logistique, il est crucial de partager les informations sur le statut sécurisé du fret et de la poste, afin de garantir que tout ce qui doit être sécurisé ou resécurisé soit identifié et inspecté de façon adéquate. L'objectif ultime est que 100 % du fret et de la poste soient sécurisés avant le chargement à bord d'un aéronef.

C'est pourquoi l'entité qui sécurise le fret doit délivrer une déclaration de sûreté du fret qui mentionne le statut sécurisé du fret et de la poste et d'autres informations importantes sur la sûreté. Ces informations sont transmises à chaque partie intervenant aux étapes suivantes de la chaîne logistique sécurisée, afin que ces parties puissent appliquer les mesures de sûreté appropriées à l'envoi et protéger celui-ci contre tout accès non autorisé.

Lorsqu'il accepte un envoi, l'agent habilité ou l'exploitant d'aéronefs se référera automatiquement à cette DSF pour déterminer comment manutentionner, préparer,

entreposer et, si nécessaire, inspecter cet envoi. La DSF ne devrait être délivrée que lorsque les contrôles de sûreté appropriés, pouvant inclure l'inspection/filtrage, ont été effectués. Si aucun statut de sûreté n'est mentionné ou qu'aucune déclaration de sûreté du fret n'a été délivrée, il conviendra de déduire qu'aucun contrôle de sûreté n'a encore été pratiqué sur l'envoi. La DSF doit être complétée à chaque étape de la chaîne logistique sécurisée, afin d'indiquer qu'une autre entité autorisée agissant au sein de la chaîne logistique sécurisée assume la responsabilité du statut sécurisé de l'envoi.

Seules les entités agréées par un État en tant qu'agents habilités, expéditeurs connus ou exploitants d'aéronefs sont autorisées à délivrer ou compléter une telle déclaration et leur numéro d'identification unique doit être noté, ce qui engage leur responsabilité et leur homologation administrative. La DSF peut être transmise sur support imprimé ou au format électronique. Dans le modèle opérationnel du transport express, les informations de sûreté du fret pertinentes sont généralement disponibles dans les systèmes informatiques internes.

Sécuriser la chaîne logistique du fret aérien

Cadre réglementaire de l'OMD

Le cadre de normes SAFE de l'OMD est l'instrument des douanes qui couvre tous les modes de transport et vise à sécuriser et faciliter la circulation des marchandises d'un bout à l'autre des chaînes logistiques internationales. Ce cadre a des implications aux niveaux national et international et se compose de normes distinctes qui exigent :

- l'établissement de partenariats entre les administrations douanières, entre celles-ci et le secteur privé et entre les administrations douanières et d'autres organismes publics de contrôle aux frontières ;
- l'harmonisation des exigences en matière d'information électronique préalable pour réaliser des évaluations des risques afin de faire face aux menaces pour la sûreté ;
- l'utilisation d'équipements d'inspection modernes, non intrusifs ;
- l'introduction d'Opérateurs économiques agréés (OEA) qui, après avoir satisfait à des normes de sûreté prédéterminées, bénéficient d'une meilleure facilitation ;
- la reconnaissance mutuelle, entre administrations douanières, de leurs OEA respectifs et de leurs procédures de contrôle douanier.

Traditionnellement, les douanes sont responsables de la mise en œuvre d'une vaste gamme de politiques gouvernementales, couvrant des domaines aussi divers que la perception de recettes, le contrôle et la facilitation des échanges, l'interdiction de substances illicites,

la protection du patrimoine culturel et l'application des lois en matière de propriété intellectuelle.

Ce large éventail de responsabilités reflète le fait que les autorités douanières sont depuis longtemps chargées de gérer des matières dont d'autres ministères et organismes gouvernementaux assument la responsabilité politique, notamment la santé, l'agriculture, l'environnement, les statistiques commerciales et, dans certains cas, l'immigration.

Les douanes sont habilitées à inspecter le fret et les moyens de transport à l'entrée dans un État, à la sortie d'un État ou en transit. Dans certains cas, elles peuvent même refuser l'entrée, le transit ou la sortie. Si ces pouvoirs sont vastes, une approche holistique est néanmoins requise pour optimiser la sécurisation de la chaîne logistique des échanges internationaux tout en garantissant l'amélioration continue de la facilitation des échanges. Les douanes ont dès lors conclu des arrangements de coopération avec d'autres organismes gouvernementaux dans un environnement dit de gestion coordonnée des frontières.

Les régimes douaniers modernes reposent sur la Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (Convention de Kyoto révisée). À la suite des événements du 11 septembre, le Conseil de l'OMD a adopté le cadre de normes SAFE visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial, s'engageant ainsi dans une approche holistique de la chaîne logistique. Cent soixante-six membres de l'OMD ont signé une lettre d'intention aux fins de la mise en œuvre du cadre SAFE, dont la tenue à jour et la pertinence sont assurées par le Groupe de travail SAFE de l'OMD.





Le Dossier SAFE de l'OMD rassemble tous les instruments et directives de l'OMD qui soutiennent la mise en œuvre du cadre SAFE. Ce dossier comprend le Cadre de normes SAFE, les Directives relatives à la gestion de la chaîne logistique intégrée, les Directives sur la mise en œuvre des programmes d'OEA, le Recueil sur les programmes d'OEA, le Modèle de procédures de recours pour les OEA, les Avantages offerts aux OEA : contribution du Groupe consultatif du secteur privé de l'OMD, les Directives relatives à l'acquisition et au déploiement de matériel de scanographie/d'imagerie, le Mécanisme de modification des éléments de données du cadre SAFE, les Directives sur la reprise du commerce, les Opérateurs économiques agréés et les petites et moyennes entreprises (FAQ), les Directives aux fins de l'élaboration d'un accord/arrangement de reconnaissance mutuelle et un Modèle d'OEA.

Le cadre SAFE est un instrument dynamique qui recherche un équilibre entre facilitation et contrôles tout en garantissant la sûreté de la chaîne logistique du commerce mondial.

Procédures de contrôle douanier intégré

Tout ce qui entre dans un territoire douanier ou en sort est soumis à un contrôle douanier. Dans une chaîne de contrôle douanier intégré, l'intégrité d'un envoi doit être garantie depuis le moment où les marchandises quittent leur lieu d'origine jusqu'à ce qu'elles arrivent à leur lieu ultime de destination. Ce processus commence généralement par la transmission électronique préalable des informations requises par l'exportateur ou son agent. Ces informations doivent être communiquées à la douane avant que les marchandises ne soient chargées sur le moyen de transport (ou dans le conteneur) utilisé pour leur exportation.

Une transmission initiale supplémentaire peut être requise par l'exploitant d'aéronefs à un stade ultérieur convenu. À des fins de sûreté, la douane se limite généralement à exiger les informations disponibles dans la documentation ordinaire des exploitants d'aéronefs ainsi que les informations stipulées dans l'Annexe II au Cadre de normes SAFE.

De même, une transmission électronique préalable d'informations requises est effectuée par l'exploitant d'aéronefs ou son agent à l'administration des douanes à l'entrée, suivie par une transmission complémentaire d'informations par l'importateur, à un stade ultérieur convenu.

Le Cadre de normes SAFE de l'OMD prévoit qu'une entreprise intervenant dans des mouvements de marchandises dans la chaîne logistique internationale puisse être approuvée en tant qu'OEA par la douane si elle répond aux exigences de sûreté de la chaîne logistique. Les OEA peuvent soumettre des jeux réduits de données, qui doivent néanmoins contenir les informations minimales nécessaires pour permettre à la douane de mener une évaluation du risque pour la sûreté.

Ces arrangements peuvent être étendus par l'application du concept de chaîne logistique agréée, dans lequel tous les participants opérationnels à une transaction sont approuvés par la douane comme satisfaisant aux normes spécifiées pour le traitement sécurisé des marchandises. Les envois dont la totalité de l'acheminement depuis le point d'origine jusqu'à la destination se passe à l'intérieur d'une telle chaîne seront évalués à l'ordinaire comme à faible risque et pourront bénéficier d'une facilitation améliorée lors du franchissement des frontières. Dans la chaîne de contrôle douanier intégré, la douane effectue en permanence des évaluations des risques pour la sûreté. Ces évaluations peuvent débuter dès la réception de la déclaration initiale d'exportation et peuvent

Sécuriser la chaîne logistique du fret aérien

Cadre réglementaire de l'OMD *(suite)*

être mises à jour à mesure que de nouvelles informations deviennent disponibles à des stades ultérieurs, notamment des données issues de la déclaration de fret. Ce processus permanent évite des duplications inutiles des contrôles.

En tout point de la chaîne logistique où la douane a des raisons de suspecter qu'un envoi présente un risque, elle peut demander de plus amples informations, mener des enquêtes supplémentaires, soumettre les marchandises à une inspection non intrusive ou ouvrir l'envoi pour procéder à un examen physique. La mainlevée (pour exportation ou importation) est donnée dès que toutes les formalités douanières ont été accomplies. La douane signifiera, dans un délai spécifié, à la partie ayant soumis les informations requises, si elle accorde ou non l'autorisation de chargement, de déchargement ou la mainlevée. Les envois acheminés par des OEA à l'intérieur d'une chaîne logistique sécurisée bénéficient d'une facilitation améliorée, notamment d'un traitement prioritaire à l'examen et au dédouanement.

La douane au point de départ prendra généralement des mesures pour permettre à la douane au point de destination d'identifier l'envoi et de détecter toute intervention non autorisée. De plus, les administrations douanières aux points de départ et de destination doivent convenir d'utiliser un système de messagerie électronique pour échanger des données douanières. Cet échange devrait porter, en particulier, sur les résultats des contrôles et sur les notifications d'arrivée concernant les envois à haut risque.

Dans le cadre de la chaîne de contrôle douanier intégré, les administrations douanières tout au long de la chaîne logistique peuvent pratiquer des échanges de données de routine de douane à douane, en particulier pour les envois à haut risque.

Gestion de l'information

Des systèmes électroniques d'échange d'informations entre parties intéressées (appelés systèmes communautaires d'échange d'informations sur le fret), ont été installés aux aéroports par des intervenants de la chaîne logistique. Les douanes participent généralement à ces systèmes afin d'accéder aux données requises pour évaluer les risques. Les administrations douanières modernes utilisent des systèmes automatisés pour gérer les risques pour la sûreté, pour tenter d'éviter les lourdeurs liées à une diversité d'exigences en matière de sécurisation et de facilitation du commerce et, dans la mesure du possible, pour reconnaître d'autres normes internationales et ne pas dupliquer ou contredire d'autres exigences intergouvernementales.

Afin de normaliser et d'harmoniser les données exigées par les douanes à l'importation et à l'exportation, l'OMD a élaboré le Modèle de données de l'OMD, qui définit un ensemble maximal de données nécessaires pour satisfaire aux formalités d'exportation et d'importation et qui précise le format des messages électroniques. Ce Modèle de données inclut les données requises aux fins du contrôle douanier et de l'évaluation des risques, ainsi que les éléments de données requis par d'autres organismes de contrôle aux frontières.



Chaîne logistique du fret aérien et documents connexes

Flux des documents liés au fret général

L'aperçu que voici du processus opérationnel décrit le flux physique des marchandises et le flux d'informations entre les différents intervenants de la chaîne logistique du fret aérien. Cette figure dépeint un processus dans lequel un transitaire groupe des envois de différents chargeurs en

un seul envoi au point d'origine et effectue les activités de courtage et de livraison à la destination finale.

Le tableau ci-dessous reprend les 14 documents principaux pouvant être utilisés au long de la totalité de la chaîne logistique.

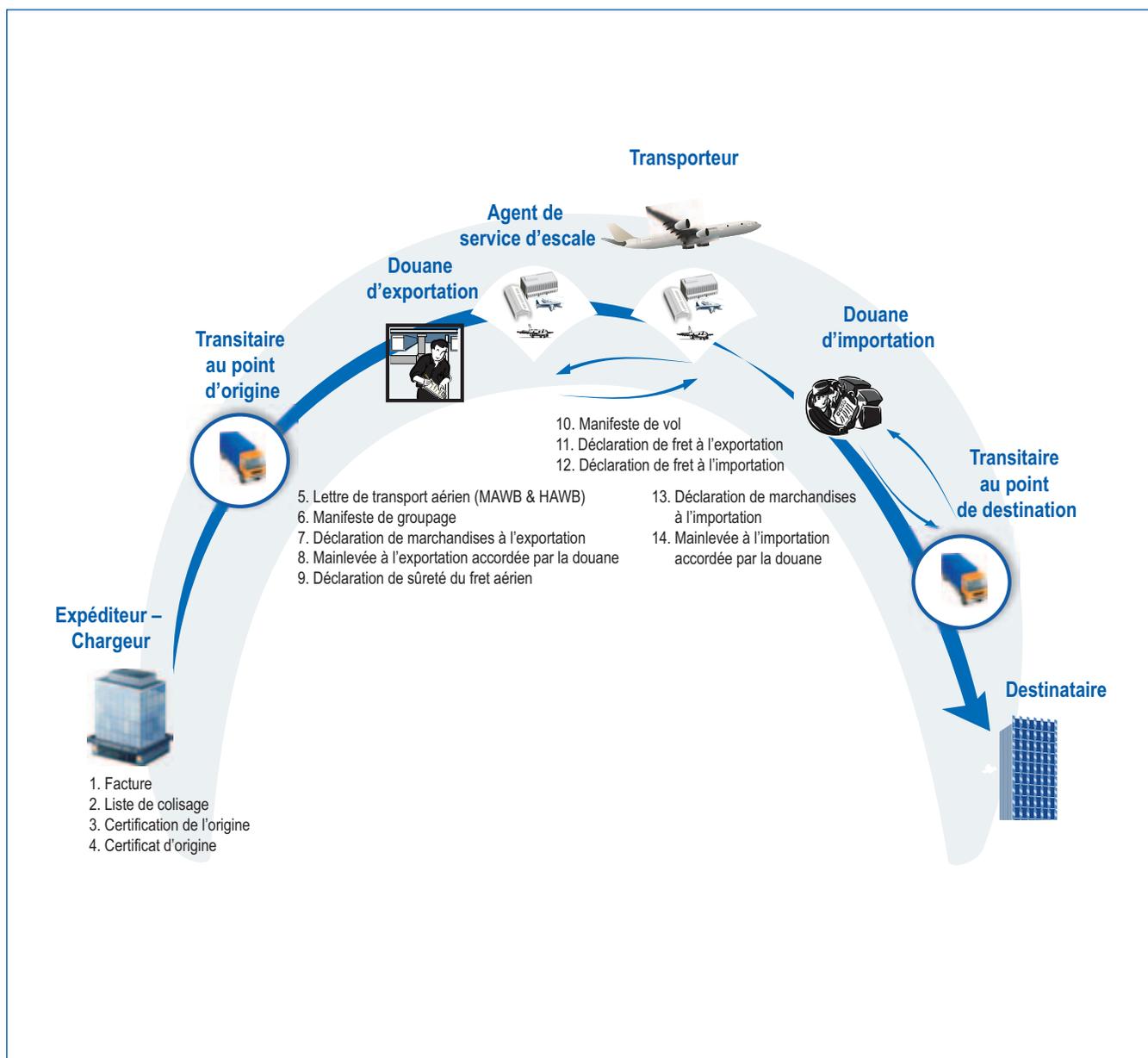


Figure 6 — Fret général : flux des documents les plus courants pour la douane

Chaîne logistique du fret aérien et documents connexes

Tableau 1 : Chaîne logistique — Documents requis

Déclaration de sûreté du fret aérien (DSF)	La déclaration de sûreté du fret est un document utilisé pour établir le statut de sûreté du fret. Elle permet de suivre le statut de sûreté des envois de fret et de poste tout au long de leur cheminement dans la chaîne logistique sécurisée. Elle permet de garantir que les agents habilités, les expéditeurs connus et les exploitants d'aéronefs sont tenus responsables des contrôles de sûreté appliqués au fret. La déclaration de sûreté du fret, sous format imprimé ou électronique, doit être délivrée par l'entité qui sécurise le fret et maintient le fret en état sécurisé. Un modèle de DSF est disponible dans le <i>Manuel de sûreté de l'aviation</i> (Doc 8973 – Diffusion restreinte) de l'OACI.
Manifeste de transport aérien	Document délivré par un exploitant d'aéronefs et disponible sous format imprimé ou électronique. Il contient les détails des envois chargés à bord d'un vol spécifique et fournit une liste de tous les numéros de lettres de transport aérien et lettres de transport aérien de groupage relatives aux marchandises chargées à bord d'un aéronef. Y sont également mentionnés la nature des marchandises, leur poids, le nombre d'articles composant chaque envoi sur un vol spécifié et l'unité de chargement utilisée.
Lettre de transport aérien	Document préparé par ou au nom d'un chargeur, qui témoigne du contrat passé entre le chargeur et le ou les exploitants d'aéronefs pour le transport de marchandises sur les itinéraires du ou des exploitants. La lettre de transport aérien vise plusieurs buts, mais ses deux fonctions principales consistent à servir de contrat de transport (au verso de chaque lettre de transport aérien originale figurent les conditions du contrat de transport) et de preuve de réception des marchandises. La lettre de transport aérien est le document le plus important délivré par l'exploitant d'aéronefs, soit directement ou via son agent habilité (transitaire), et couvre le transport du fret d'un aéroport à un autre. La lettre de transport aérien porte un numéro à onze chiffres utilisé pour faire des réservations et pour vérifier l'état d'une livraison et la localisation de l'envoi. Les trois premiers chiffres constituent le préfixe de l'exploitant d'aéronefs.
Lettre de transport aérien de groupage	La lettre de transport aérien de groupage est délivrée par ou au nom de transitaires offrant un service de groupage. Ce document précise le contrat global passé entre le transitaire (ou groupeur) et un ou plusieurs exploitants d'aéronefs pour le transport de marchandises provenant de plus d'un chargeur mais destinées au même État, aéroport ou autre destination finale. Les lettres de transport aérien de groupage sont liées à plusieurs bordereaux de groupage et leur numéro peut être utilisé pour le suivi d'un envoi auprès d'un exploitant d'aéronefs.
Bordereau de groupage	Le transitaire qui propose un service de groupage délivrera sa propre lettre de transport aérien au chargeur, appelée bordereau de groupage, qui peut servir de document de transport multimodal. Il s'agit d'un contrat conclu entre le transitaire et chacun des chargeurs dont les marchandises ont été groupées. Un bordereau de groupage porte deux numéros de référence : celui de la lettre de transport aérien de groupage à laquelle il est lié et celui du bordereau de groupage lui-même, qui diffère toujours d'un transitaire à l'autre, sans limites ou normes quant au nombre de chiffres, et qui peut être utilisé pour le suivi d'un envoi auprès du transitaire.
Certificat d'origine	Formulaire spécifique identifiant les marchandises, dans lequel l'autorité ou l'organisme compétent pour l'émettre certifie expressément que les marchandises auxquelles ce certificat fait référence proviennent d'un État spécifique. Ce certificat peut aussi inclure une déclaration du fabricant, du producteur, du fournisseur, de l'exportateur ou d'une autre personne compétente.
Mainlevée à l'exportation accordée par la douane	Document par lequel une autorité douanière accorde la mainlevée sur des marchandises placées sous son contrôle, pour les mettre à la disposition de la partie concernée pour exportation (aussi appelé Bon de livraison).
Mainlevée à l'importation accordée par la douane	Document identique au précédent mais pour l'importation.
Déclaration de marchandises dangereuses	Document(s) délivré(s) par l'expéditeur ou le chargeur pour certifier que les marchandises dangereuses transportées ont été conditionnées, étiquetées et déclarées conformément aux dispositions des normes et conventions internationales.
Déclaration de fret à l'exportation (départ)	Terme générique appliqué au document, aussi appelé déclaration de cargaison, mentionnant les données requises par la douane concernant le fret au départ transporté par des moyens de transport commerciaux.
Déclaration de fret à l'importation (arrivée)	Document identique au précédent mais pour le fret entrant
Déclaration de marchandises à l'exportation	Document par lequel des marchandises sont déclarées en vue d'être dédouanées à l'exportation.
Déclaration de marchandises à l'importation	Document par lequel des marchandises sont déclarées en vue d'être dédouanées à l'importation.
Manifeste de groupage	Document contenant les mêmes informations que le manifeste ainsi que des détails supplémentaires concernant les volumes de fret, etc.
Facture	Document requis par la douane d'un État d'importation, dans lequel l'exportateur mentionne le prix facturé ou tout autre prix (par ex. le prix de vente ou le prix de marchandises identiques) et précise les coûts de fret, d'assurance, de conditionnement ainsi que les conditions de livraison et de paiement, aux fins de déterminer la valeur des marchandises en douane dans l'État d'importation.
Liste de colisage	Documents précisant quelles marchandises se trouvent dans chaque colis.

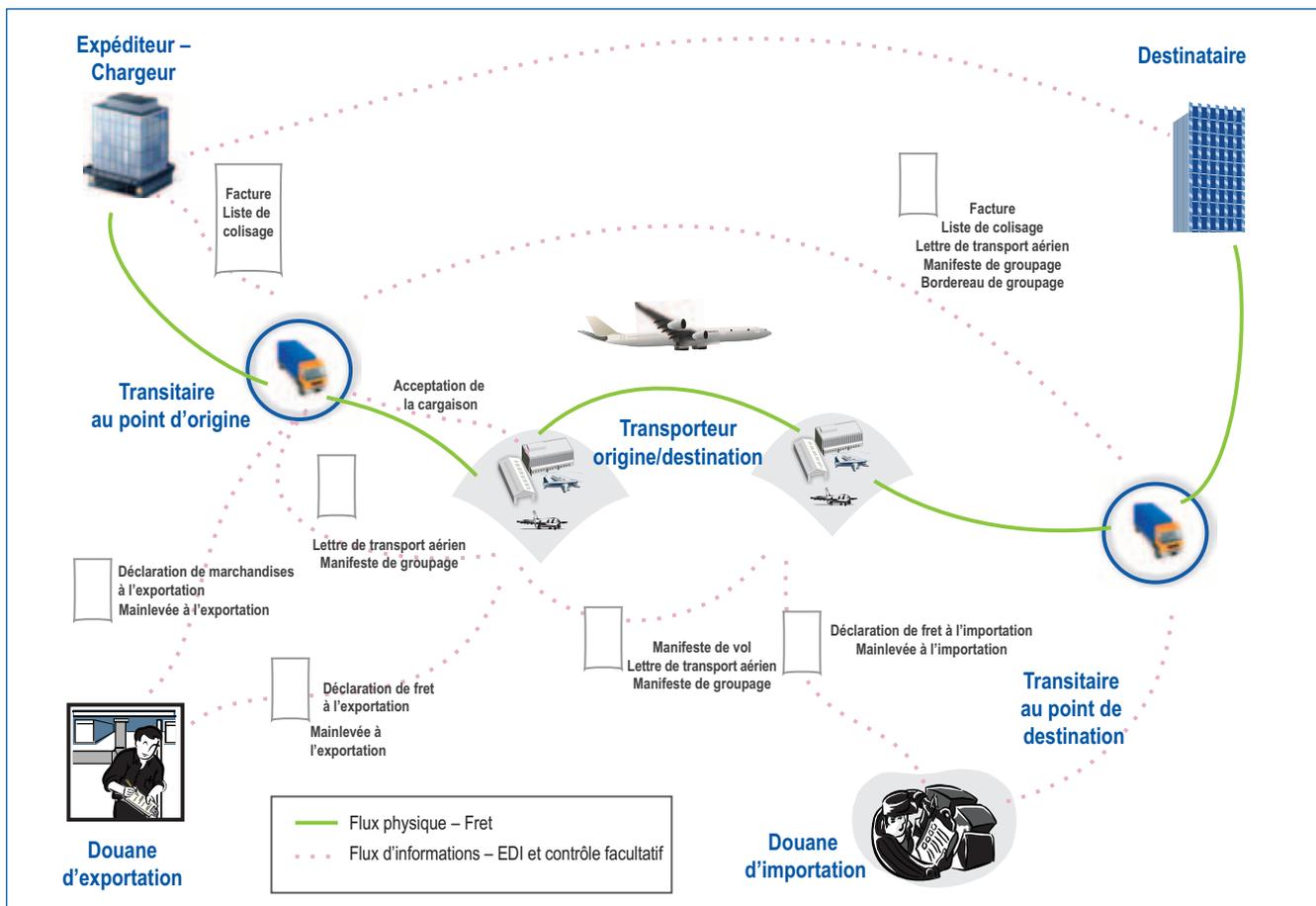


Figure 7 — Aperçu du processus opérationnel. Échanges entre parties prenantes. Les doubles flèches indiquent une réponse.

Le transitaire au point d'origine, lorsqu'il agit en qualité d'agent ou de courtier en douane, utilise les informations reçues du chargeur (expéditeur) pour préparer et envoyer à la douane une déclaration des marchandises à l'exportation. La douane accorde la mainlevée sur les marchandises à l'exportation et en informe le transitaire au point d'origine en lui envoyant, par voie électronique, une mainlevée à l'exportation. Le transitaire du lieu d'origine prépare le manifeste de groupage ainsi que la lettre de transport aérien de groupage et les envoie à l'exploitant d'aéronefs du lieu d'origine. Le transitaire peut, au nom de l'exploitant d'aéronefs ou du chargeur, transmettre des informations préalables sur l'évaluation des risques pour la sûreté, à la douane du pays de destination, si ces informations n'ont pas été communiquées par l'exploitant. La douane peut alors effectuer une évaluation préalable du risque pour la sûreté et, en fonction des résultats et de l'État, elle peut donner une réponse par voie électronique. Le transitaire du lieu d'origine peut envoyer une préalerte au transitaire du lieu de destination, afin de permettre à ce dernier de préparer le dédouanement à l'avance.

La préalerte peut inclure la facture, la liste de colisage, le bordereau de groupage, le manifeste de groupage et la lettre de transport aérien de groupage ou d'autres documents requis.

Si un agent des douanes ou un courtier en douane est associé au processus, le transitaire du lieu de destination transmettra les informations de préalerte nécessaires à l'agent des douanes ou au courtier du lieu de destination.

Le transitaire du lieu d'origine présente l'envoi à l'exploitant d'aéronefs du lieu d'origine, qui effectue les contrôles nécessaires avant de réceptionner le fret comme « prêt pour le transport ».

Un agent de service d'escale peut réceptionner du fret au nom de l'exploitant d'aéronefs.

L'exploitant d'aéronefs du lieu d'origine transmet à la douane d'exportation une déclaration de fret à l'exportation et reçoit de la douane d'exportation une réponse donnant la mainlevée sur le fret au départ. L'exploitant d'aéronefs du lieu d'origine établit le manifeste du vol et transmet, au moment du décollage, une préalerte à l'exploitant du lieu

Chaîne logistique du fret aérien et documents connexes

Flux de documents liés au fret général *(suite)*

de destination. Cette préalerte se compose du manifeste de vol ainsi que du manifeste de groupage et de la lettre de transport aérien de groupage. Avant l'arrivée du vol, certaines autorités douanières nationales peuvent exiger de l'exploitant du lieu de destination qu'il transmette, par voie électronique, un rapport d'acheminement indiquant l'identification du vol et l'heure d'arrivée prévue.

Certaines des activités de l'exploitant d'aéronefs peuvent être effectuées par des agents de service d'escale pour le compte de l'exploitant.

À ou avant l'arrivée du vol, l'exploitant d'aéronefs du lieu de destination transmet à la douane d'importation une déclaration de fret à l'importation et reçoit une réponse donnant la mainlevée sur le fret pour livraison au transitaire du lieu de destination ou à une autre partie « de livraison ». Le transitaire du lieu de destination prend livraison du fret, le cas échéant, et transmet la déclaration de marchandises à l'importation (souvent préparée à l'avance) à la douane d'importation, pour

procéder au dédouanement des marchandises (mainlevée physique et fiscale). La douane d'importation procède à une évaluation du risque et, en fonction des résultats, peut demander des informations complémentaires au transitaire du lieu de destination (par ex. facture, liste de colisage ou autres documents réglementaires requis).

Si un agent des douanes ou un courtier en douane est associé à ce processus, le dédouanement est effectué par l'agent ou le courtier et non par le transitaire du lieu de destination. L'agent ou le courtier peut recevoir des instructions du transitaire ou de l'importateur (parfois aussi du destinataire).

La douane d'importation peut transmettre une réponse par voie électronique au transitaire du lieu de destination (ou à une autre des parties déclarantes), en vue de donner la mainlevée sur les marchandises à l'importation. Une fois les marchandises dédouanées, le transitaire du lieu de destination veille à ce qu'elles soient chargées sur le moyen de transport qui les livrera au destinataire final ou à un autre lieu de livraison stipulé.

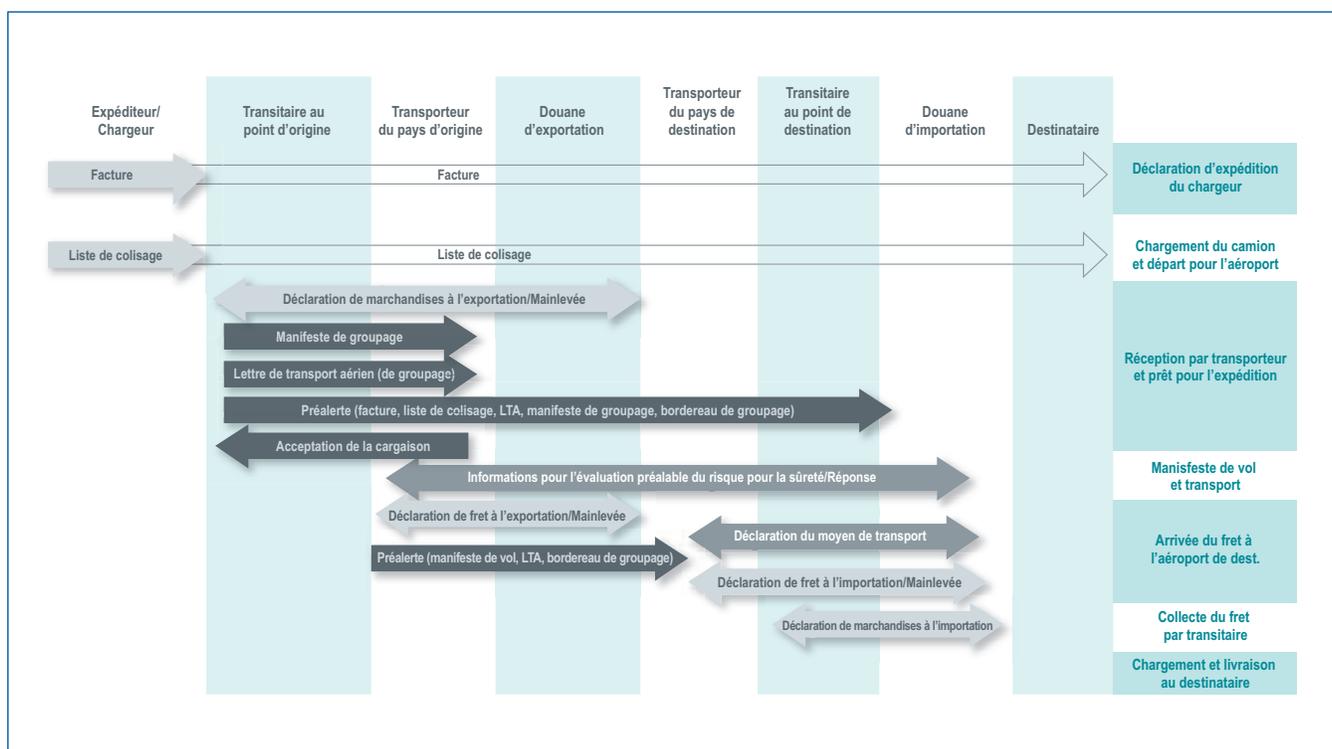


Figure 8 — Suite des documents de la chaîne logistique du fret aérien

Flux des documents dans le modèle de transport express

Le secteur du transport express utilise des systèmes informatiques totalement intégrés et hautement complexes permettant le traitement des données pertinentes de la chaîne logistique et la gestion du flux d'informations précédant le flux physique du fret qui y est associé. Ces systèmes informatiques exclusifs rendent possible l'environnement totalement dématérialisé nécessaire pour offrir des services de livraison express. Les entreprises de livraison express préfèrent le

dépôt électronique de la documentation officielle requise, comme les manifestes et les déclarations de marchandises. Les documents d'accompagnement, tels qu'une facture commerciale, sont numérisés et disponibles pour dépôt électronique ou accès direct, selon les besoins et les exigences. Toutefois, lorsque le droit national exige encore de la documentation sur support papier, ces documents peuvent être imprimés sur demande et selon les exigences exprimées.

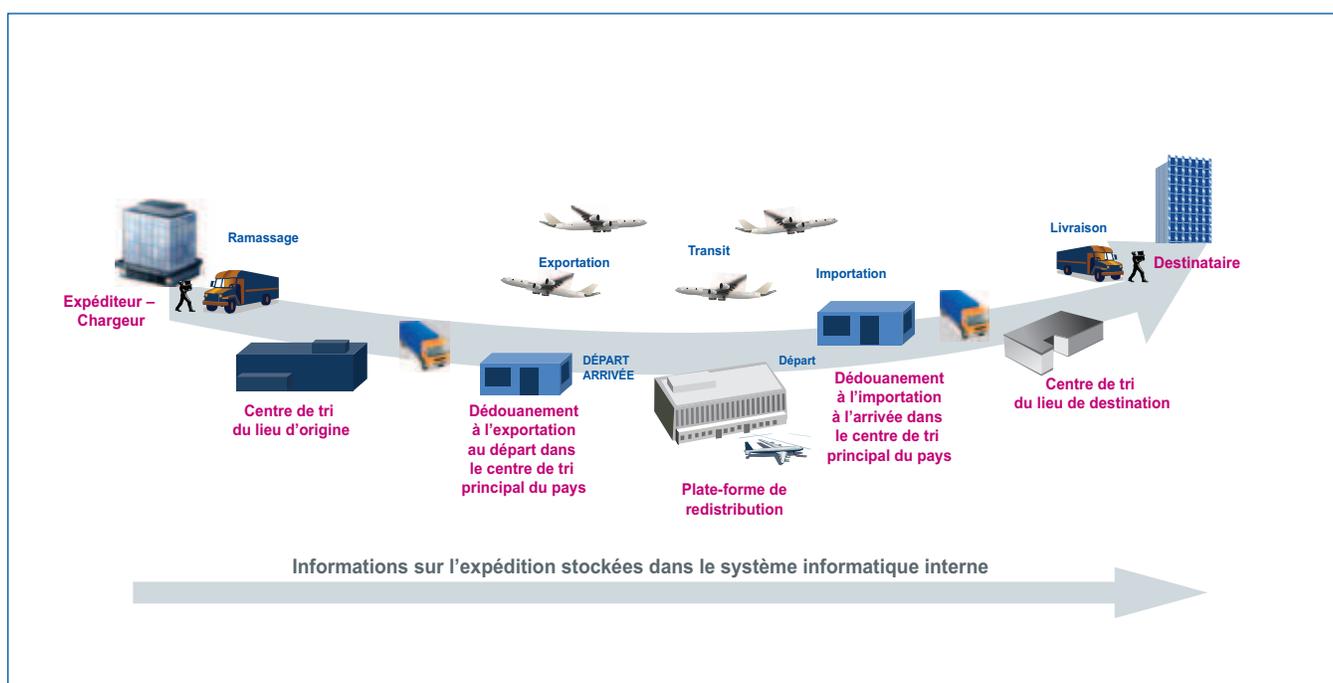


Figure 9 — Flux d'informations dans le modèle de transport express

Poste

Les opérations postales internationales sont régies par les Actes de l'Union postale universelle (UPU). Dans le contexte de la présente publication, le terme « poste » désigne tout ce qui doit être déclaré en douane et exclut les cartes postales et autres correspondances. Le premier maillon de la chaîne logistique postale est la réception de la poste des expéditeurs dans les postes d'exportation. Les expéditeurs sont invités à confirmer au point de réception que le colis à envoyer ne contient aucun élément dangereux ou interdit par la législation de la poste d'importation. Un formulaire de déclaration en douane est alors joint à l'envoi.

Après traitement dans les installations du bureau de poste d'exportation, y compris un éventuel examen par la douane d'exportation, la poste est remise par la poste d'exportation à l'exploitant d'aéronefs. Chaque envoi postal est accompagné des documents de transport requis par l'exploitant d'aéronefs et des documents opérationnels destinés à la poste d'importation. La poste subit une inspection/filtrage de sûreté avant d'être chargée à bord d'un aéronef. L'article 9 de la Convention de l'UPU spécifie la responsabilité de la poste en matière d'inspection/filtrage, de sûreté et de sécurité.

En outre, certains agents des postes ont été autorisés à agir en tant qu'agents habilités et donc à procéder à l'inspection/filtrage de la poste.

La poste est ensuite transportée à l'aéroport desservant la poste d'importation, soit directement ou après passage par un ou plusieurs postes de transit. Elle est ensuite remise à la poste d'importation par l'exploitant d'aéronefs chargé de la livraison. La douane d'importation inspecte ensuite toutes les pièces de la poste entrante afin d'établir leur admissibilité et d'évaluer les droits de douane, si nécessaire. Après dédouanement par la douane d'importation, la poste est traitée sur le plan opérationnel dans les installations de la poste d'importation. Enfin, elle est livrée au destinataire.

La figure ci-dessous illustre de façon simplifiée la chaîne logistique postale.

L'acheminement de la poste internationale requiert trois séries d'échanges d'informations : entre postes, entre postes et exploitants d'aéronefs et entre postes et douanes. Ces échanges d'informations se font de plus en plus par voie électronique. Des messages normalisés ont été mis au point pour chacune de ces trois catégories d'échanges d'informations. L'OMD et l'Association internationale du transport aérien (IATA) ont collaboré étroitement avec l'UPU pour élaborer les messages entre poste et douane et entre poste et exploitant d'aéronefs, respectivement.

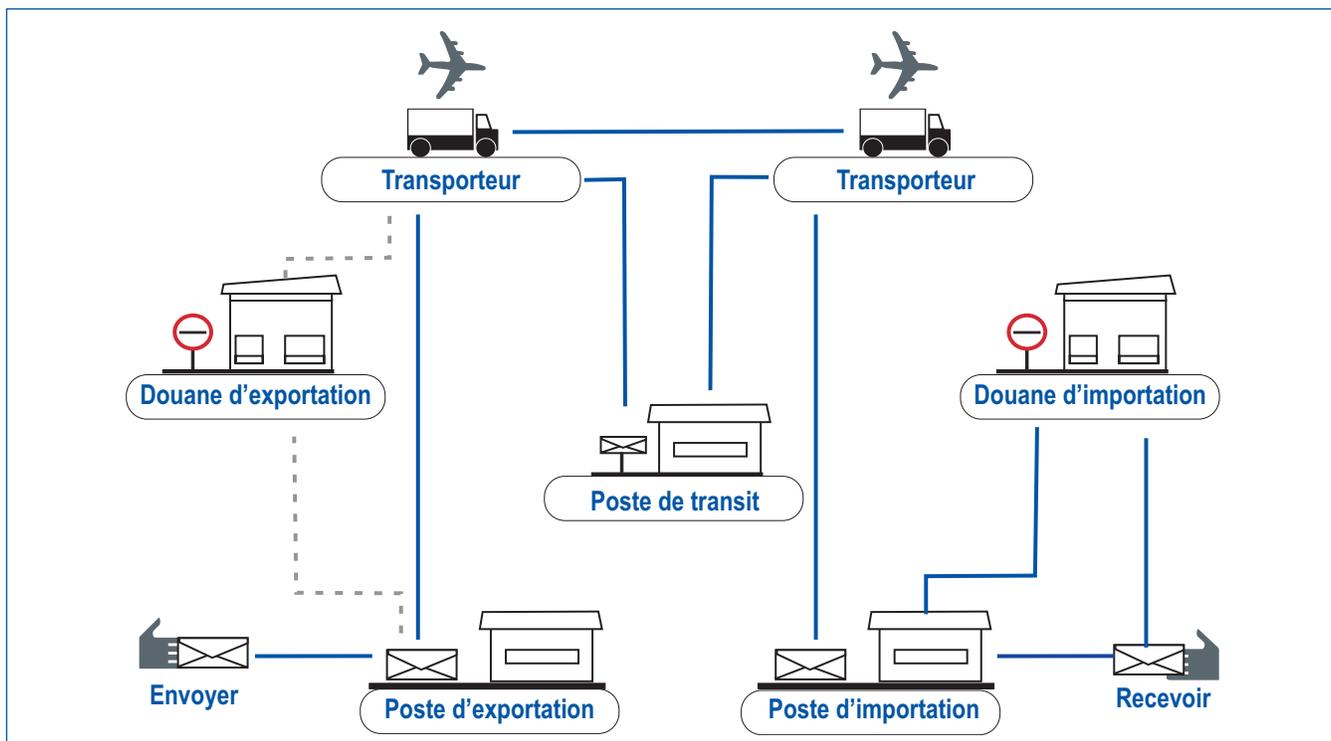


Figure 10 — Chaîne logistique postale

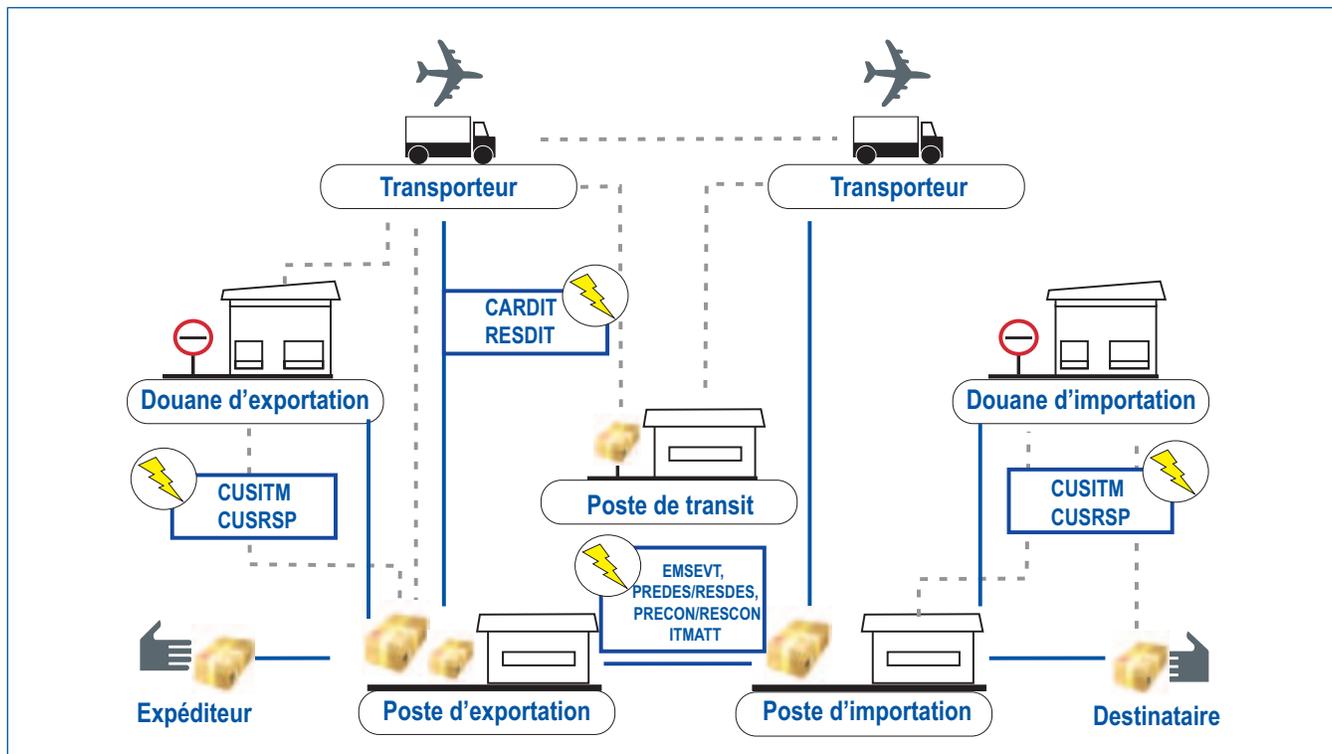


Figure 11 — Échanges d'informations électroniques

L'UPU collabore aussi étroitement avec l'OMD, l'OACI et d'autres organisations pour mettre au point un modèle postal qui fournisse, par voie électronique, des informations préalables aux intervenants appropriés, à des fins de sûreté. Le Congrès de l'UPU de 2012 a amendé la Convention de l'UPU pour rendre la transmission de ces informations préalables obligatoire.

L'UPU et l'OMD ont élaboré conjointement les messages CUSITM (Article de douane) et CURSRP (Réponse de la douane). Les messages CUSITM de prénotification sont destinés à être envoyés à l'autorité douanière locale par la poste réceptionnant un envoi. Ces messages, comme le montre le diagramme ci-dessous, fournissent à la douane des informations préalables sur un envoi, y compris l'expéditeur, le destinataire, le contenu, les frais de port payés et la valeur déclarée. Ces informations permettent à l'autorité douanière de décider s'il faut ou non envoyer un envoi à l'inspection de sûreté, et s'il faut calculer des taxes et des droits de douane. Les messages CURSRP, destinés à être envoyés d'une autorité douanière à la poste (généralement en réponse à un message de prénotification CUSITM), signalent à la poste si un envoi peut être libéré pour poursuivre son

cheminement dans la chaîne logistique ou s'il doit être retenu pour inspection de sûreté ou calcul des taxes et droits de douane.

L'UPU a mis au point un Système de déclaration en douane (CDS) pour traiter les déclarations en douane électroniques de bout en bout, entre postes et entités de contrôle douanier/frontalier. Ce logiciel offre de vastes fonctions aux utilisateurs des postes et des entités de contrôle douanier/frontalier. Le Système de déclaration en douane facilitera les contrôles de sûreté et favorisera le commerce postal en ligne.

La collaboration entre l'UPU et l'OACI s'est intensifiée en raison du renforcement des exigences de sûreté et de sécurité de l'aviation. Ces deux organisations participent aux travaux de leurs organes de sûreté respectifs et l'UPU collabore avec l'OACI pour élaborer du matériel de formation à l'intention du personnel postal. L'UPU a récemment rédigé des normes de sûreté basées sur les exigences de l'Annexe 17 de l'OACI. Le respect de ces normes de sûreté sera bientôt obligatoire pour les États membres de l'UPU. Un Protocole d'accord entre ces deux organisations a été signé en 2009.

Rôle des autorités — Organisations internationales

OACI

L'Organisation de l'aviation civile internationale a été créée en 1944 par la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago) pour promouvoir le développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale dans le monde entier. Cette agence spécialisée des Nations Unies permet à ses 191 États membres de collaborer dans tous les domaines de l'aviation civile et fixe les normes et les réglementations nécessaires pour assurer la sécurité, la sûreté, l'efficacité et la régularité de l'aviation ainsi que la protection de l'environnement en aviation. Avec la collaboration de ses États membres, l'OACI joue un rôle de chef de file essentiel dans le domaine de la sûreté de l'aviation dans le but ultime de renforcer la sûreté de l'aviation civile dans le monde entier. À cette fin, elle s'emploie en particulier à élaborer et coordonner une politique globale et un cadre juridique efficaces, face à l'évolution constante des menaces pour l'aviation civile. La fonction de réglementation la plus importante assumée par l'OACI est la formulation et l'adoption de normes et pratiques recommandées (SARP) pour l'aviation civile internationale.

Les SARP relatives à la sûreté de l'aviation figurent dans l'Annexe 17 à la Convention de Chicago et toutes les dispositions concernant la facilitation sont incluses dans l'Annexe 9. Une norme est une règle à laquelle les États contractants sont tenus de se conformer, à moins qu'ils ne notifient leur impossibilité de la respecter, tandis qu'une pratique recommandée est une règle dont l'application est souhaitable.

Le *Manuel de sûreté de l'aviation* (Doc 8973 — Diffusion restreinte) aide les États membres à mettre en œuvre les SARP de l'Annexe 17 en donnant des orientations sur les modalités d'application des dispositions. L'Annexe 17 et le manuel sont constamment revus et amendés à la lumière des nouvelles menaces et évolutions technologiques qui ont une incidence sur l'efficacité des mesures conçues pour prévenir les actes d'intervention illicite. Après les tentatives de sabotage d'octobre 2010, dans lesquelles des engins explosifs improvisés ont été découverts dissimulés dans des cartouches d'encre à bord d'aéronefs cargos, l'OACI a joué un rôle important dans l'élaboration de nouvelles SARP tenant compte des nouvelles menaces pesant sur l'environnement du transport aérien de fret.

De plus, une coopération accrue avec les parties prenantes du secteur et d'autres organisations internationales telles que l'OMD et l'UPU, concernant les cadres de la facilitation et de la sûreté du fret aérien prouve l'importance accordée par la communauté internationale à la sûreté et à la facilitation du fret aérien. L'acquisition de savoir-faire technique et la création de groupes de travail chargés de la sûreté du fret aérien s'inscrivent aussi dans le cadre de ces efforts visant à accroître tant le niveau que la qualité des exigences de base en matière de sûreté du fret aérien mises en œuvre dans le monde. Enfin, le Programme de soutien de la mise en œuvre et du développement — Sûreté, placé sous la responsabilité de la Sous-Direction de la sûreté de l'aviation, aide les États à mettre en œuvre les SARP de l'Annexe 9 et de l'Annexe 17, y compris les aspects relatifs à la sûreté du fret aérien.

OMD

Créée en 1952 sous le nom de Conseil de coopération douanière, l'Organisation mondiale des douanes a pour mission principale d'assurer l'harmonisation et la normalisation des procédures douanières ainsi que l'élaboration de techniques douanières visant à faciliter et à sécuriser le commerce international. L'OMD constitue un lieu où les gouvernements peuvent comparer leurs expériences en matière de politique, rechercher des réponses à des problèmes communs, identifier les meilleures pratiques et normes et coordonner les politiques douanières. Cette organisation est aussi connue pour son travail dans les domaines couvrant l'élaboration de normes mondiales concernant la facilitation du commerce, la classification des marchandises, l'évaluation et les règles d'origine, ainsi que les questions de conformité, la sûreté d'un bout à l'autre de la chaîne logistique, la protection de la santé et de la sécurité des personnes, la promotion de l'intégrité et des initiatives durables de renforcement des capacités douanières.

En tant qu'organisation intergouvernementale, l'OMD est le centre d'excellence qui joue un rôle de chef de file en matière douanière au niveau international et conseille les administrations des douanes du monde entier sur les pratiques, les outils et les techniques de gestion permettant d'améliorer leur capacité de mettre en œuvre des contrôles transfrontaliers efficaces et efficaces ainsi que sur des procédures normalisées et harmonisées visant à faciliter les échanges et les voyages licites et à empêcher les transactions et activités illicites. L'OMD s'est taillé une réputation en tant que force positive aidant les gouvernements à réaliser leurs objectifs de politique en renforçant la coopération entre les administrations des douanes et en mettant en œuvre les instruments de l'OMD et les meilleures pratiques internationales, en ces temps où les défis mondiaux transcendent les frontières et appellent des réponses mondiales. Pour sécuriser

OMD *(suite)*

les échanges et lutter contre les trafics illégaux et la fraude commerciale sans perturber le commerce licite, il faut un haut degré de coopération entre les États et une application de méthodes et normes uniformes, reconnues et appliquées par tous. En tant qu'agence frontalière de première ligne gérant principalement les mouvements transfrontaliers de marchandises, de personnes et de moyens de transport, la douane est le mieux placée pour garantir la sûreté du commerce international et ainsi contribuer à la compétitivité économique nationale.

Forte de ses 179 membres chargés de traiter plus de 98 % du commerce mondial, l'OMD entend être la voix des douanes et le centre mondial d'excellence pour l'élaboration et la fourniture de procédures et normes douanières efficaces, efficaces et modernes, sous-tendues par la coopération internationale, le partage des connaissances, la bonne gouvernance et des programmes de premier plan de renforcement des capacités, pour ainsi répondre à l'aspiration des gouvernements et de la société à un monde meilleur, en étant visionnaire, pertinente et indispensable.

UPU

Créée en 1874 par le Traité de Berne, l'Union postale universelle est une organisation intergouvernementale dont le siège se situe à Berne, en Suisse. Les règles applicables aux services postaux internationaux sont énoncées dans la Convention de l'UPU et ses Règlements, qui sont contraignants pour les 192 États membres.

L'UPU est le principal forum de coopération entre les gouvernements, les postes et les autres intervenants du secteur postal mondial. Elle entretient un réseau universel qui fournit des produits et services modernes et elle s'emploie à stimuler la croissance du volume de poste et à améliorer la qualité des services proposés à la clientèle. Les réseaux postaux nationaux sont interconnectés par des règlements, des normes et des applications technologiques qui contribuent à garantir la cohérence et à améliorer la qualité des services postaux dans le monde.

Le secteur postal mondial est confronté à de nombreux défis découlant de la libéralisation des marchés, d'une concurrence accrue et de l'évolution permanente des technologies de la communication. Ces défis modifient le visage des services postaux dans le monde. À mesure que les volumes de poste physique diminuent, les nouvelles technologies de l'information et de la communication et la croissance du commerce électronique ouvrent tout un éventail de nouvelles opportunités. Aujourd'hui, les postes se diversifient en offrant des services financiers, la livraison de petits colis, des services de logistique et des services postaux électroniques afin de répondre à ces nouveaux besoins du marché. Les ressources de l'UPU sont de plus en plus utilisées pour développer ces nouvelles opportunités et répondre à ces nouveaux défis.

Le secrétariat de l'UPU, le Bureau international, compte environ 220 employés du monde entier et supervise le travail de l'UPU dans toute une gamme de domaines, depuis l'aide aux États membres pour améliorer la qualité

de leurs services postaux jusqu'à la mise sur pied de services postaux en ligne et la gestion des relations avec les douanes internationales, les exploitants d'aéronefs et les organes de normalisation afin d'accélérer les volets expédition, traitement et livraison des services postaux dans le monde. L'UPU a récemment lancé le nom de domaine .post, parrainé à un haut niveau. Il s'agit d'un espace internet sécurisé qui permet au secteur postal de s'interconnecter et de sécuriser les services postaux mondiaux, créant ainsi un nouveau terrain pour l'échange de poste et de nouveaux services postaux numériques de pointe. La création de .post et le développement concomitant du commerce en ligne devraient stimuler le trafic postal.

L'UPU a aussi une longue tradition en matière de sécurité et de sûreté, qui trouve son origine dans les contrôles douaniers. La poste internationale est soumise aux contrôles douaniers depuis la création des premiers services de poste organisés. Traditionnellement, les paquets et colis postaux ont toujours été inspectés à des fins douanières au point d'acceptation. Avec l'avènement du terrorisme organisé dans les années 1970 et au début des années 1980, les efforts de sûreté consentis par la poste ont principalement visé l'identification et l'élimination d'explosifs dissimulés dans la poste. Aujourd'hui, les unités de sûreté postale du monde entier coopèrent avec les agences nationales chargées de l'application des lois en vue de protéger les travailleurs et les clients, les biens et les revenus et de préserver l'intégrité de la poste. En 1996, l'UPU a créé un Groupe de « Sûreté postale » pour répondre au besoin de renforcer les efforts consentis en matière de sécurité et de sûreté de la poste dans le monde et à la nécessité d'encourager le développement d'une culture solide de la sûreté au sein de la communauté mondiale de l'UPU. L'UPU collabore également avec d'autres organisations internationales et intergouvernementales pour garantir le maintien de la sûreté de la poste pour le transport.

Sûreté de l'aviation

L'autorité compétente pour la sûreté de l'aviation est habituellement le ministère des Transports ou la Direction générale de l'aviation civile (autorité de l'aviation civile). Elle est chargée de plusieurs responsabilités et tâches destinées à mettre en œuvre les SARP au niveau national. De plus, l'autorité compétente élabore des politiques et réglementations en matière de fret aérien dans le respect des obligations internationales et en vue de gérer avec efficacité les risques liés à la chaîne logistique du fret aérien, en tenant compte des menaces et vulnérabilités connues et des évaluations des menaces fournies par les agences nationales d'évaluation du renseignement.

L'autorité compétente assume la responsabilité de conférer, via un processus établi, le statut d'agent habilité à des entités candidates audit statut. Elle veille à ce que le programme de sûreté de l'agent habilité soit pleinement conforme aux réglementations applicables en vigueur au niveau national et offre un niveau satisfaisant de sûreté à tous les éléments de fret à charger à bord d'un aéronef.

Si le programme de sûreté est jugé satisfaisant, l'autorité compétente vérifie sur place la mise en œuvre ainsi que l'efficacité et l'efficience des mesures de sûreté énoncées dans ledit programme. Après validation complète, l'entité est considérée comme agent habilité pendant une période limitée. L'autorité compétente poursuit sa supervision afin de garantir que le programme de sûreté soit mis à jour selon les besoins et que le niveau de mise en œuvre des mesures de sûreté soit maintenu tout au long de la période de validité du statut d'agent habilité.

À cette fin, elle peut exercer son droit d'exiger des informations ou des documents et de mener des inspections. L'autorité compétente peut suspendre ou retirer le statut d'agent habilité si des lacunes sont repérées ou signalées, et l'entité ne pourra alors plus agir en tant qu'agent habilité tant que ces lacunes détectées n'auront pas été corrigées.

Les États doivent aussi adopter un cadre législatif ou réglementaire approprié qui établit un régime d'expéditeur connu, définissant les exigences en matière de sûreté que les expéditeurs connus sont tenus de respecter, le processus d'approbation et de révocation des entités souhaitant opérer en tant qu'expéditeurs connus, ainsi que les rôles et responsabilités, afin de permettre la mise en œuvre efficace du programme de sûreté des expéditeurs connus.

Avant d'accorder le statut d'expéditeur connu, l'autorité compétente (ou une entité désignée pour agir en son nom) doit inspecter le site du demandeur afin de confirmer que celui-ci y applique effectivement les exigences nationales de sûreté pour les expéditeurs connus.

Si un demandeur satisfait aux exigences requises, l'autorité compétente peut désigner l'entité en tant qu'expéditeur connu et ajouter son nom à la liste ou à la base de données officielle du fret aérien qu'elle gère. Des éléments indicatifs sur les exigences en matière de sûreté imposées aux expéditeurs connus, y compris un modèle type de programme de sûreté d'expéditeur connu, figurent dans le *Manuel de sûreté de l'aviation* de l'OACI (Doc 8973 — Diffusion restreinte).



Crédit photo : Services des douanes de l'Australie

Douane

La douane est l'autorité nationale chargée de collecter les droits de douane, de les conserver en lieu sûr et de contrôler le flux de passagers et de marchandises, y compris les animaux, les moyens de transport, les effets personnels et les marchandises dangereuses à l'entrée et à la sortie d'un État.

La douane applique les dispositions et réglementations liées à l'interdiction ou aux restrictions frappant l'importation ou l'exportation de marchandises et est bien placée pour jouer un rôle dans la gestion coordonnée des frontières, qui demande une coopération entre toutes les autorités et entités compétentes concernées par la sûreté des frontières et par les exigences réglementaires régissant le franchissement des frontières par des passagers, des marchandises et des moyens de transport. Dans le cadre de la gestion coordonnée des frontières, les États ont créé des guichets uniques permettant aux parties concernées par le commerce et le transport de déposer des informations et documents normalisés en un seul point pour satisfaire à toutes les formalités réglementaires requises pour l'importation, l'exportation et le transit.

Non seulement ce guichet unique facilite les échanges mais il rend aussi la gestion du risque plus efficace et plus efficiente pour les administrations gouvernementales.

PARTIES PRENANTES

L'OACI et l'OMD remercient les parties prenantes suivantes pour leur contribution à la présente publication. Les sections ci-dessous ont été rédigées respectivement par l'ACI, la FIATA, la GEA, l'IATA et la TIACA.

ACI — Conseil international des aéroports

L'ACI compte 573 membres exploitant 1 751 aéroports dans 174 pays et territoires, ce qui représente plus de 95 % du trafic aéroportuaire mondial. Il s'agit d'une organisation sans but lucratif dont le principal objectif est de défendre les intérêts des aéroports et de promouvoir l'excellence professionnelle dans la gestion et l'exploitation des aéroports. Ce mandat est exécuté via les multiples opportunités de formation proposées par l'organisation ainsi que via le programme d'analyse comparative des services à la clientèle, une large gamme de conférences, la production de statistiques sectorielles et des publications sur les bonnes pratiques.

Les aéroports font office de facilitateurs au sein de la chaîne logistique du fret aérien et fournissent l'infrastructure et les installations qui assurent la fluidité des activités commerciales des transporteurs de fret aérien. La relation entre l'exploitant d'aéroport et le transporteur de fret aérien dépendra, dans une large mesure, du type de vol cargo et de la combinaison de vols (services tout-cargo, transport express, transport de passagers uniquement) et des exigences spécifiques de chacune des composantes.

La garantie de la sûreté du fret aérien à l'aéroport dépend de la configuration matérielle de l'aéroport, de la relation entre toutes les entités opérant à l'aéroport et du cadre réglementaire en place dans l'État concerné.

FIATA — Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés

La FIATA, la Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés (en anglais, International Federation of Freight Forwarders Associations et en allemand, Internationale Föderation der Spediteurorganisationen) a été fondée à Vienne, Autriche, le 31 mai 1926.

Aujourd'hui, la FIATA est la principale organisation non gouvernementale dans le domaine du transport et de la logistique. Elle représente plus de 40 000 entreprises employant quelque 10 millions de personnes dans plus de 150 pays. Ses membres institutionnels sont 112 associations membres avec droit de vote et plus de 5 600 membres individuels. La FIATA est donc la mieux placée pour représenter la position unique du transitaire dans la chaîne logistique mondiale. Le

savoir-faire de ses membres touche tous les aspects des transports internationaux et de la logistique et est renforcé par un programme autonome de formation déployé dans près de 100 pays.

La FIATA s'emploie activement à exécuter son mandat, qui consiste à définir, forger et promouvoir le rôle du transitaire dans le transport aérien international de fret, et consacre d'importants efforts à améliorer les normes professionnelles des transitaires dans le fret aérien en matière de facilitation, de sécurité et de sûreté. Tous ces objectifs sont ancrés dans les statuts de la FIATA, qui sont en libre accès sur le site web de la FIATA (www.fiata.com), où figurent également un vaste ensemble d'informations complémentaires sur l'expédition de fret et sur la logistique.

GEA — Global Express Association

La Global Express Association est une organisation non gouvernementale qui représente les quatre plus grandes entreprises de transport express : DHL Express, FedEx, TNT Express et UPS. La GEA a été créée en Suisse en 1983 sous le nom de Conférence

internationale des transporteurs express, et jouit d'un statut d'observateur aux Nations Unies, à l'UPU et à l'OMD. La GEA participe fréquemment aux travaux de plusieurs organes et comités de l'OACI.

IATA — Association internationale du transport aérien

L'Association internationale du transport aérien a été fondée à Cuba en 1945. L'IATA est le principal instrument de coopération entre compagnies aériennes pour promouvoir des services aériens sûrs, fiables et économes, au bénéfice des consommateurs du monde entier. Le secteur du transport aérien international régulier est aujourd'hui 100 fois plus important qu'en 1945. Peu de secteurs peuvent égaler le dynamisme de cette croissance, qui aurait été nettement moins spectaculaire sans les normes, pratiques et procédures élaborées au sein de l'IATA.

À sa fondation, l'IATA comptait 57 membres de 31 pays, principalement d'Europe et d'Amérique du Nord. Aujourd'hui, elle s'enorgueillit de 240 membres venant de 126 pays de tous les continents, représentant 84 % du trafic aérien total. L'IATA moderne est le successeur de l'association internationale du trafic aérien fondée à La Haye en 1919, l'année des premiers vols internationaux réguliers du monde. Le transport aérien est un des secteurs les plus dynamiques du monde et l'IATA le représente au niveau mondial. En 60 ans d'existence, l'IATA a élaboré les normes commerciales nécessaires au développement d'un secteur mondial.

TIACA — L'Association internationale du fret aérien

La TIACA est une association professionnelle mondiale à but non lucratif représentant tous les principaux segments du secteur du fret aérien et de la logistique aérienne, y compris les exploitants d'aéronefs passagers uniquement et tout-cargo, les transitaires, les aéroports, les agents de service d'escale, les transporteurs routiers, les courtiers en douane, les entreprises de logistique, les chargeurs, les entreprises spécialisées dans les technologies de l'information, les constructeurs d'aéronefs et d'équipements, la presse spécialisée et les institutions d'enseignement.

Pour accomplir sa mission, la TIACA entreprend des activités visant à améliorer la coopération dans le secteur, à promouvoir l'innovation, à partager les

connaissances, à améliorer la qualité et l'efficacité et à promouvoir la formation. Elle entend informer le grand public et ses membres du rôle et de l'importance du fret aérien, des évolutions sectorielles et des tendances techniques. Elle intervient auprès des autorités compétentes et publie des documents de position sur des questions sectorielles ainsi que le bulletin d'information TIACA Times. Le site web de la TIACA constitue une ressource précieuse pour le secteur car il contient une base de données permettant d'effectuer des recherches d'informations sur des questions sectorielles. La TIACA a établi des partenariats de recherche avec plusieurs universités via des projets conjoints et des programmes de bourses d'études.

Côté piste

L'aire de mouvement d'un aéroport et la totalité ou une partie des terrains et bâtiments adjacents, dont l'accès est contrôlé.

Côté ville

La zone d'un aéroport et ses bâtiments auxquels tant les passagers que le grand public ont un accès illimité (zone à accès non réglementé).

Envoi

Une ou plusieurs marchandises acceptées par le transporteur auprès d'un chargeur, à un moment et à une seule adresse, réceptionnées en un seul lot et acheminées sur la base d'une seule lettre de transport aérien ou bon d'expédition jusqu'à un seul destinataire à une seule adresse de destination.

Groupage

Action de réunir plusieurs envois provenant de plusieurs expéditeurs qui ont chacun signé une convention de transport avec un transitaire. Les conditions appliquées à cette convention peuvent être identiques ou non à celles qui sont appliquées au même transport par l'exploitant d'un vol régulier.

Généralement, un groupage implique l'émission d'une lettre de transport aérien de groupage, à laquelle sont liés plusieurs bordereaux de groupage et un manifeste.

Zone de sûreté à accès réglementé

Les zones côté piste d'un aéroport, identifiées comme étant des zones particulièrement sensibles où, en plus du contrôle d'accès, d'autres contrôles de sûreté sont réalisés. En règle générale, ces zones comprennent, entre autres, toutes les zones de départ des passagers de l'aviation commerciale comprises entre les postes d'inspection/filtrage et l'aéronef, l'aire de trafic, les zones de tri des bagages, incluant celles où l'aéronef est mis en service et où se trouvent les bagages et les expéditions de fret ayant fait l'objet d'une inspection/filtrage, et les hangars de fret, les centres postaux et les locaux des services de nettoyage des aéronefs et de restauration situés côté piste.

Identify the trends. Optimize your planning.



The ICAO [Global Air Transport Outlook \(GATO\)](#) to 2030 summarizes the latest and most expansive passenger and freight traffic forecasts ever produced by ICAO. Designed to help regulators and the aviation industry respond to evolving passenger and shipper needs over the next 20 years, the publication also includes forecasts of corresponding aircraft movements and extended global

forecasts of passenger and freight traffic to 2040, in support of greenhouse gas emissions analyses.

This unique document benefits from an expanded system of routes and more sophisticated econometric techniques, as well as the worldwide expertise of ICAO and the extensive data provided by its Member States.



| ICAO

www.icao.int/store

Acheminer le fret aérien dans le monde entier

La présente publication a pour objectif de mieux faire connaître la chaîne logistique du fret et de la poste aériens, tout en mettant l'accent sur les procédures connexes de sûreté et de facilitation élaborées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Organisation mondiale des douanes (OMD).

Elle vise à donner une meilleure compréhension de la sûreté de la chaîne logistique aux travailleurs du secteur du fret et, de façon plus générale, à quiconque aurait intérêt à mieux connaître les normes internationales de sûreté du fret et de la poste aériens.

Ce document permet au lecteur de se familiariser avec les rôles et responsabilités de toutes les entités participant à la chaîne logistique du fret et de la poste aériens. Il porte sur les divers aspects opérationnels, les facteurs de sûreté, les processus de facilitation et la documentation de cette chaîne logistique.

Le lecteur comprendra mieux les cadres réglementaires applicables et les efforts déployés par les autorités de l'aviation civile internationale et des douanes pour soutenir le partage d'informations et la poursuite du développement d'un secteur du fret aérien sécurisé. Ces dispositions et activités améliorent l'acheminement des marchandises en favorisant une sûreté effective d'un bout à l'autre de la chaîne logistique.



OACI

SÛRETÉ ET FACILITATION

Organisation de l'aviation civile internationale
999, rue University
Montréal, Québec, Canada
H3C 5H7

Courriel : sfp@icao.int
Courriel : aircargo@icao.int
Tél. : +1 514-954-8219
Fax : +1 514-954-6077

www.icao.int/security/aircargo



ORGANISATION MONDIALE DES DOUANES

Organisation mondiale des douanes
Rue du Marché, 30
B-1210 Bruxelles
Belgique

Courriel : information@wcoomd.org
Tél. : +32 (0)2 209 92 11
Fax : +32 (0)2 209 92 62

www.wcoomd.org

