



ICAO

SECURITY AND FACILITATION



World Customs Organization
Organisation mondiale des douanes

Acheminer le fret aérien dans le monde entier

Facilitation et sécurisation de la chaîne logistique du
fret et de la poste aériens



Troisième édition

2023



SECURITY AND FACILITATION



Introduction

Les mesures de sûreté de l'aviation sont des éléments clés pour protéger l'aviation civile internationale contre des actes d'intervention illicite. Les attaques ou tentatives d'attaques contre l'aviation civile perpétrées dans le passé par la dissimulation d'explosifs ou d'engins incendiaires improvisés dans des envois prouvent que la vigilance reste de mise, tout comme l'application de mesures de sécurisation du fret et de la poste aériens.

Les failles dans la sûreté du fret et de la poste sont susceptibles de fournir aux terroristes et criminels un angle d'attaque. On distingue deux menaces principales : d'une part, le placement et/ou la dissimulation d'un engin explosif ou incendiaire improvisé dans les expéditions à charger à bord d'un aéronef, et d'autre part, la capture d'un aéronef commercial, qui est ensuite utilisé comme arme de destruction massive.

La grande complexité de l'environnement opérationnel de la poste et du fret aériens, auquel participe une multiplicité d'entités, rend les menaces plus difficiles à déjouer. La présente publication décrit les rôles et les responsabilités de ces différentes entités et souligne la manière dont celles-ci peuvent collaborer efficacement à la sécurisation du fret et de la poste aériens dans le cadre réglementaire.

Acheminer le fret aérien dans le monde entier 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 également 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	9
<i>Cadre réglementaire de l'OACI</i>	
<i>Cadre réglementaire de l'OMD</i>	
<i>Directives/Déclaration conjointes OACI/OMD</i>	
Chaîne logistique du fret aérien et documents connexes	21
<i>Flux des documents liés au fret général</i>	
<i>Flux des documents dans le modèle de transport express</i>	
Poste.....	27
L'incidence des services de fret aérien sur le développement économique	30
<i>Avantages économiques découlant des services de fret aérien</i>	
<i>Le cadre réglementaire</i>	
Rôle des autorités	34
<i>Organisations internationales — OACI</i>	
<i>Organisations internationales — OMD</i>	
<i>Organisations internationales — UPU</i>	
<i>Organisations internationales — ONUDC</i>	
<i>Autorités nationales — Sûreté de l'aviation</i>	
<i>Autorités nationales — Douane</i>	
Parties prenantes	39
<i>ACI; FIATA; GEA; IATA; TIACA</i>	
Glossaire	41

Message du Secrétaire général de l'OACI

La troisième édition d'*Acheminer le fret aérien dans le monde entier* a pour but de mieux faire connaître la chaîne logistique du fret aérien et de la poste.

Elle comporte des mises à jour générales, avec des contributions de parties prenantes, qu'il s'agisse d'organismes de réglementation ou d'entreprises. Elle contient également de nouvelles informations sur l'incidence économique des mouvements du fret, reconnaissant que les chaînes de distribution internationales peuvent constituer un moteur du développement économique régional.

Le maintien de l'efficacité opérationnelle et de la viabilité commerciale a toujours été la pierre angulaire des efforts de l'OACI visant à améliorer la sûreté de l'aviation, comme l'ont démontré l'adaptabilité et la résilience extraordinaires dont le secteur du fret aérien a fait preuve pendant la pandémie de COVID-19.

Cette troisième édition met également en évidence l'importance croissante de la numérisation des processus liés au fret, afin qu'ils s'adaptent mieux aux chaînes logistiques multimodales modernes, et qu'elles soient plus souples, réactives et sûres compte tenu des nouvelles possibilités et des nouvelles menaces.

Depuis la première édition de cette publication coéditée par l'OACI et l'OMD en 2013, le cadre réglementaire est devenu plus solide, les éléments indicatifs ont été approfondis et on constate une bien meilleure compréhension générale de la nature et du niveau des menaces connexes pour la sûreté — ainsi que des moyens de les combattre. À cet égard, de nouvelles mesures ont été instaurées afin d'aborder le transfert et le fret à haut risque et de rehausser les normes en matière de filtrage, y compris des mesures concernant les membres du personnel, afin de réduire la menace posée par les partenaires infiltrés.

En 2021, l'*Année de la culture de la sûreté* de l'OACI a considérablement contribué à cette évolution dans le domaine de la sûreté, en renforçant et en étendant la sensibilisation à la manière de mieux sécuriser les chaînes logistiques de manière durable.

L'OACI estime que cette publication sera une ressource précieuse pour les lecteurs qui découvrent le fret aérien et un outil de référence très utile pour ceux qui disposent déjà de plusieurs années d'expérience.

Acheminer le fret aérien dans le monde entier permettra d'appuyer la mise en œuvre de normes solides et harmonisées à l'échelle du globe, tout en favorisant l'amélioration de la connectivité du transport aérien, qui sera essentielle à la durabilité des sociétés et des économies de toutes les régions du monde à l'avenir.



Juan Carlos Salazar

Message du Secrétaire général de l'OMD

L'Organisation mondiale des douanes (OMD), une organisation intergouvernementale spécialisée dans les questions douanières, travaille activement à la simplification, à l'harmonisation et à la normalisation des régimes douaniers, ainsi qu'à l'élaboration et à la mise en œuvre de programmes de sûreté et de conformité, afin de faciliter et de sécuriser la chaîne logistique internationale et d'appuyer le développement économique.

Avec la croissance rapide de l'industrie du fret aérien, en particulier dans les modèles commerciaux du commerce électronique, et les préoccupations connexes en matière de sûreté, une approche coordonnée et collaborative entre les Douanes, les autorités de l'aviation civile et d'autres parties prenantes aux échelons internationaux, régionaux et nationaux, est essentielle à la réalisation d'un système aéronautique mondial sûr, sécuritaire et durable.

L'OMD et l'OACI œuvrent ensemble pour sécuriser et protéger la chaîne logistique de la poste et du fret aériens des intrusions illicites tout en facilitant la circulation des personnes, l'acheminement des marchandises et les moyens de transport au-delà des frontières grâce à une approche holistique, appuyée par une large variété d'activités conjointes, notamment des groupes de travail sur la sûreté du fret aérien, des conférences, des ateliers et une mise en œuvre harmonisée et efficace de nos normes respectives.

La pandémie de COVID-19 a démontré que des opérations bien huilées concernant le fret aérien ainsi qu'une coopération et une collaboration de bonne qualité parmi les parties prenantes sont cruciales pour faciliter les flux d'échanges transfrontaliers rapides et les voyages ainsi que pour soutenir le bien-être économique et social des pays.

La publication de la troisième édition de cette brochure OACI-OMD est une initiative qui arrive à point nommé pour fournir des informations à jour sur les mesures de sûreté et de facilitation mises en œuvre par l'OMD, l'OACI et les autres parties prenantes. En outre, cette brochure constitue, entre autres, un soutien considérable aux efforts nationaux, régionaux et internationaux consentis par les Douanes et leurs partenaires aéronautiques pour promouvoir la sûreté et la facilitation de bout en bout de la chaîne logistique de la poste et du fret aériens dans le monde entier.



Kunio Mikuriya

Aperçu de la chaîne logistique du fret aérien

Les chaînes logistiques du fret, c'est-à-dire le procédé qui consiste à acheminer des expéditions de leur point d'origine à leur destination, sont souvent complexes et soumises à une série d'exigences réglementaires, surtout si elles comprennent des déplacements internationaux et le transport aérien.

Les caractéristiques physiques et la valeur du fret aérien sont de nature diverse. Le lieu d'origine du fret, tout comme son point de destination, peuvent se situer n'importe où dans le monde, et il prend le plus souvent la forme de marchandises envoyées par un vendeur à un acheteur ou par un expéditeur à un destinataire. Il peut être constitué d'effets personnels, de cadeaux et de dons, d'échantillons de produits ou d'équipements et même d'animaux vivants, pour des activités ou événements professionnels. On peut le considérer comme à risque faible (un envoi normal d'une source connue, dans une région relativement sûre) ou à risque élevé (par exemple, un envoi présentant des anomalies ou identifié par des renseignements).

Le fret sera pris en charge tout au long de la chaîne par un certain nombre d'entités aux responsabilités

diverses, dont les exploitants d'aéronefs, les transporteurs express, les opérateurs désignés, les agents habilités, les expéditeurs, les destinataires, les transporteurs et les agents de service d'escale. Le fait que ces entités ne sont généralement pas désignées sous le même nom selon l'État ou la région où elles se trouvent ajoute une autre difficulté.

Il arrive que le fret transite par différents vols avant de parvenir à sa destination ; les expéditions feront alors l'objet d'une série de procédures et d'exigences documentaires, en fonction des cadres juridiques et commerciaux. Les autorités chargées de la sécurité et de la sûreté de l'aviation, de la prévention du crime et de la protection des recettes fiscales, seront toutes interpellées et auront leurs propres règles.

Toutes les entités intervenant dans ces mouvements souvent complexes partagent la tâche d'assurer la sécurité et la sûreté du fret, et ce dans le respect de la loi. Elles sont notamment chargées de veiller à ce que le fret ne contienne rien qui puisse mettre l'aéronef et la vie de ses passagers en danger.

La présente brochure fournit une introduction à la manière dont s'agencent tous ces éléments.

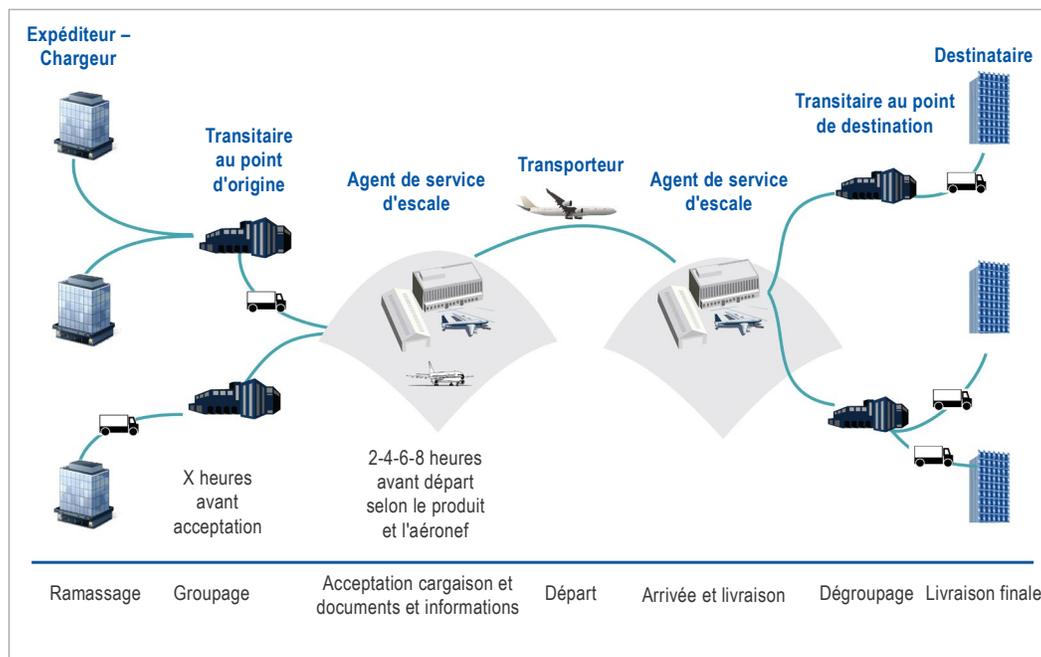


Figure 1 – Aperçu général de l'acheminement du fret aérien

Rôles et responsabilités

Une entité unique peut jouer plusieurs rôles dans la chaîne logistique et assumer les diverses responsabilités qui y sont rattachées.

Agents en douane

Les agents en douane sont mandatés par les parties à qui il incombe de satisfaire aux exigences de la douane et des autres services gouvernementaux à l'importation et à l'exportation. Dans les pays ou territoires où la profession d'agent en douane est réglementée, ces derniers sont habituellement soumis à certaines obligations législatives ou réglementaires ayant trait aux compétences, à la stabilité financière et à la conformité. Pour satisfaire à ces exigences, les agents en douane peuvent agir en qualité d'agent mandaté aux fins d'exécuter différents services, y compris le dépôt des documents exigibles et le paiement des droits et taxes pour le compte de leurs clients, en respectant le cadre de conformité établi pour eux.

Le plus souvent, les agents en douane ont investi dans des processus facilitant la soumission ou la transmission des données et le paiement des droits et taxes aux administrations des douanes et autres services gouvernementaux. La teneur précise des services fournis par l'agent en douane dépend ainsi de l'entente contractuelle conclue avec le client, et de la législation nationale du Membre.

Acheteur

L'acheteur est celui qui acquiert les marchandises et, dans le contexte du commerce international, l'acheteur ou l'importateur soit dédouane les envois lui-même, soit utilise les services d'un agent en douane pour l'aider à remplir les différentes exigences des organismes de réglementation aux frontières.

Vendeur/commerçant

Le rôle du vendeur/commerçant consiste à vendre et fournir un produit à l'acheteur/au consommateur.

Les vendeurs génèrent et détiennent généralement des données clés au cours du processus de vente et de livraison, qui peuvent notamment être exigées pour satisfaire aux obligations douanières et fiscales dans le pays d'importation/de destination.



Le vendeur doit s'assurer que les marchandises satisfont bien aux exigences réglementaires du pays d'importation et est responsable de la transmission des données complètes et précises aux autres parties prenantes telles que les agents en douane, les prestataires de services logistiques, les transporteurs express, les opérateurs postaux et les plateformes/places de marché du commerce électronique, de l'authentification et de la description des marchandises, de la transaction de vente et de la divulgation d'informations sur le risque aux acheteurs, pour protéger les droits des consommateurs et établir un système de traçabilité de la qualité des produits et un mécanisme de prévention et de maîtrise des risques en matière de sécurité.

Expéditeur

L'expéditeur est l'entité ou l'individu qui amorce l'acheminement ou le transport des marchandises. En d'autres termes, c'est la personne qui « envoie ». (Un « expéditeur connu » est une entité reconnue dans certains États comme répondant aux exigences de sûreté spécifiées). Le terme « chargeur » est souvent utilisé pour 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 entité ou personne.

Destinataire

Le destinataire est la partie désignée sur la facture ou le bordereau de marchandises comme le destinataire des marchandises à la fin de l'opération de transport.

Rôles et responsabilités (suite)

Transitaire et fournisseur logistique

Les transitaires font partie du processus 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 fret.

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.

Généralement, il organise des transports multiples avec différents modes de transport et d'autres services qui contribuent à la création 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 le transport maritime, ferroviaire ou le prétransport par camionnage depuis les installations de l'expéditeur 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 consultatifs concernant le mouvement physique des marchandises. Ces services incluront souvent des questions douanières et fiscales, la

déclaration des marchandises à des fins officielles, l'assurance des marchandises, ainsi que la collecte ou la fourniture de paiements ou de documents relatifs aux marchandises.

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 protéger 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 au 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 à la limite entre le côté ville et le côté piste.



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 la réception, la manutention, la préparation et l'étiquetage du fret et de 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 des aspects opérationnels, en fonction des instructions des transitaires et des exploitants d'aéronefs. Une fois que l'envoi est prêt pour être expédié, le transitaire accorde la main levée 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 désigné

Un opérateur désigné est toute entité gouvernementale ou non gouvernementale officiellement désignée par un pays membre de l'Union postale universelle (UPU) pour assurer des services postaux et remplir les obligations connexes découlant des Actes de l'UPU, y compris l'obligation de service postal universel. Aux fins des présentes directives, la poste englobe tous les articles postaux acheminés par des opérateurs désignés, conformément aux conditions stipulées dans la Convention postale universelle, dans son Règlement, ainsi que dans toute norme technique, de messagerie et de sûreté de l'UPU applicable.

Les opérateurs 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 postale universelle.

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

Exploitant d'aéroport

L'exploitant d'aéroport est l'entité chargée de la mise à disposition et de la sûreté de l'infrastructure aéroportuaire. L'exploitant établira un environnement sûr dans lequel seront acheminées les marchandises et pourra également être chargé de la prestation de services de fret « sur site ». Dans certains cas, un exploitant d'aéroport sera en partie responsable des protocoles relatifs aux incidents découlant de l'identification positive d'une menace physique dans le fret aérien, lorsque la cargaison est au sol.

Exploitant d'aéronefs

Les exploitants d'aéronefs, également appelés « compagnies aériennes » et « transporteurs aériens », assurent le transport aérien des marchandises. Un contrat de transport (lettre de transport aérien) 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, notamment pour de courtes distances, les exploitants d'aéronefs peuvent aussi transporter du fret aérien par voie routière. Le contrat de transport reste toutefois une lettre de transport aérien et le segment routier est considéré comme un vol, identifié par un numéro de vol désigné. Ce type d'opération est appelé « service routier de collecte et de livraison ».

Rôles et responsabilités (suite)

Transporteur 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 sous une seule étiquette, et sont donc parfois désignés par le terme « intégrateurs ». La livraison express est ainsi 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 suivre le cheminement d'un envoi spécifique tout au long de leur chaîne, depuis le ramassage jusqu'à la livraison. Les transporteurs express acheminent en général des envois à haute valeur ajoutée, aux délais de livraison critiques, dans un temps défini.

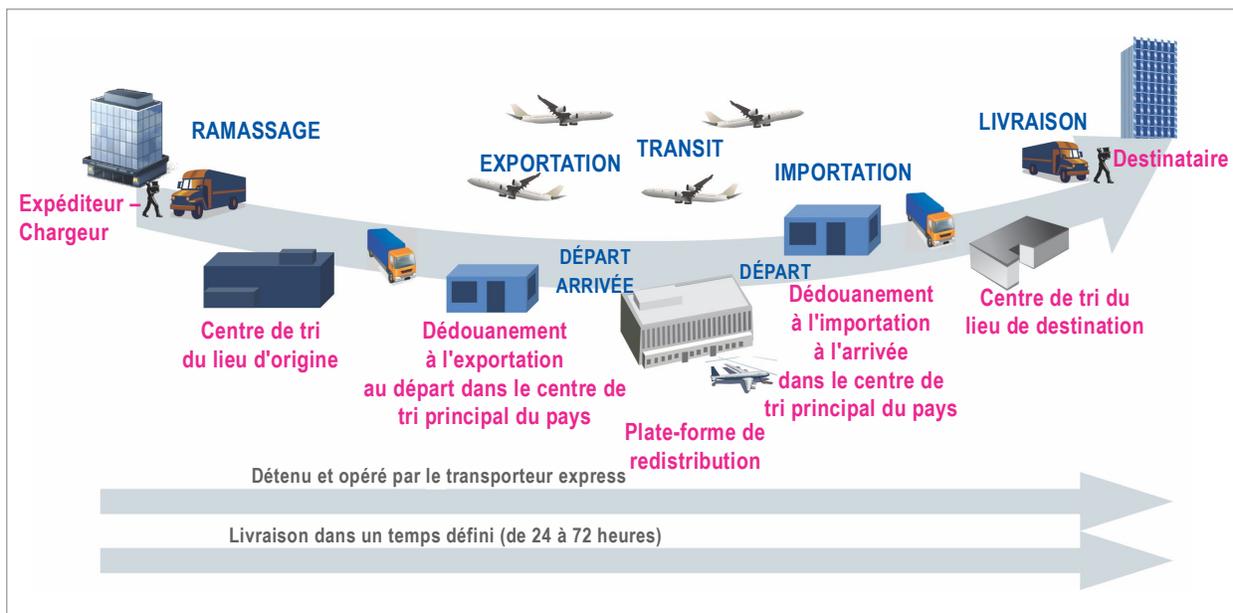


Figure 2 – Modèle de livraison express

Cadre réglementaire de l'OACI¹

Le cadre réglementaire de l'OACI visant à sécuriser la chaîne logistique du fret aérien, qui a été élaboré progressivement au fil du temps, se présente sous la forme d'une série de normes et de pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation*, à la Convention de Chicago, appuyées par des éléments indicatifs figurant dans le *Manuel de sûreté de l'aviation* (Document 8973 — Diffusion restreinte), et, plus particulièrement, dans son Chapitre 13, Fret et poste, ainsi que d'autres documents d'orientation ad hoc, comme ceux publiés² pendant la pandémie de COVID-19. Ce cadre réglementaire est soumis à révision constante et régulièrement mis à jour de manière à apporter les meilleures réponses à l'évolution des menaces.

Ce cadre s'applique aux entités suivantes dans la chaîne logistique :

Exploitants d'aéronefs

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

Toutefois, si l'inspection/filtrage de tous les passagers et de leurs bagages peut être réalisée juste avant le départ, son application à l'ensemble du fret au départ est généralement peu pratique.

L'autre solution est une chaîne logistique sécurisée, dans laquelle les contrôles de sûreté sont appliqués au point d'origine ou à un point intermédiaire avant l'aéroport, et où le fret reste protégé contre les interférences non autorisées à partir du moment où ces contrôles de sûreté sont appliqués jusqu'à ce qu'il soit chargé dans l'aéronef, ce qui permet :

- de respecter les obligations existantes des entreprises actives dans la chaîne logistique du fret aérien ;
- de répartir les coûts et les responsabilités entre tous les intervenants et de permettre une sécurisation du fret en amont de la chaîne logistique afin de réduire le fardeau des contrôles de sûreté imposés aux exploitants d'aéronefs ;
- de faciliter le flux du fret transporté par voie aérienne et de réduire ou limiter les retards éventuels résultant de l'application de contrôles de sûreté ;
- d'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 emballage, de leur taille ou de leur volume ;
- de préserver les avantages principaux du transport aérien, à savoir la rapidité, la sécurité et la sûreté.

1 Cette section repose sur les normes et éléments indicatifs en vigueur au moment de la rédaction de la présente publication (2022).

2 [Directives concernant les mesures d'urgence pour la sûreté de l'aviation pendant la pandémie de COVID-19 – EB 2020/32](#) ou [la distribution de vaccins contre la COVID-19 et la sûreté du fret aérien](#)

Cadre réglementaire de l'OACI (suite)

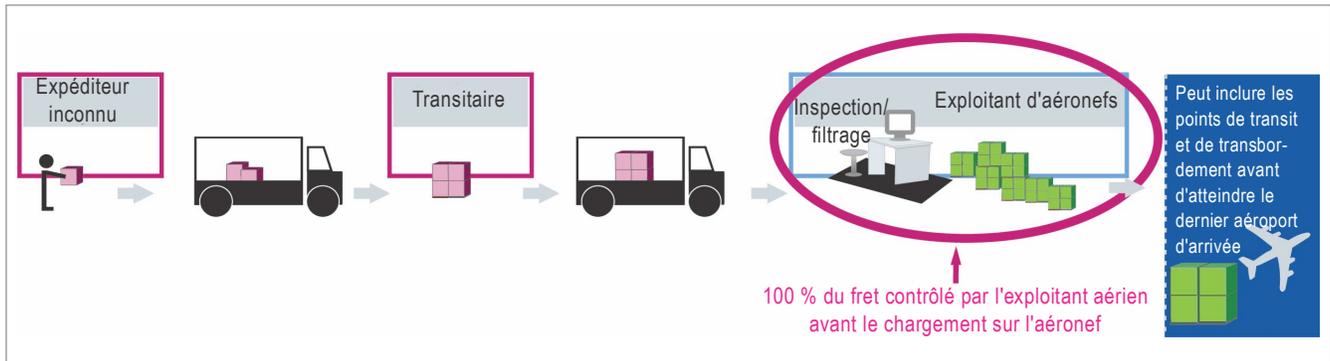


Figure 3 – Contrôles de sûreté appliqués par les exploitants d'aéronefs

L'OACI et ses États membres ont élaboré des normes pour appuyer la mise en œuvre d'une chaîne logistique sécurisée par des réseaux d'agents habilités et d'expéditeurs connus. Ces entités, approuvées par l'autorité compétente peut appliquer des contrôles de sûreté, notamment l'inspection/filtrage, en amont de la chaîne logistique du fret aérien. Elles 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 des exploitants d'aéronefs tout en facilitant le traitement du fret sécurisé à son arrivée à l'aéroport.



Agents habilités

Un agent habilité (AH) est un transitaire ou toute autre entité (par ex. un agent de service d'escale, un opérateur désigné) qui traite avec un exploitant d'aéronefs et assure les contrôles de sûreté acceptés ou exigés par l'autorité compétente pour le fret ou la poste. Une fois approuvée comme agent habilité, une entité peut exécuter des contrôles de sûreté pour le fret, dont l'inspection/filtrage de marchandises. Un exploitant d'aéronefs peut recevoir du fret sécurisé par un agent habilité, qui atteste du niveau de sûreté des expéditions. Les agréments des agents habilités sont généralement propres à chaque site.

Les candidats au statut d'agent habilité doivent répondre à des exigences spécifiques, déterminées par l'autorité compétente. L'agent habilité doit établir et tenir à jour un programme de sûreté où sont décrites toutes les mesures de sûreté mises en œuvre dans ses locaux et durant toutes les opérations, pour sécuriser le fret et maintenir son intégrité jusqu'à sa livraison à l'entité suivante. 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, 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.

Un agent habilité ne peut toutefois que maintenir la sûreté d'une expédition ou la soumettre à une inspection/ filtrage. Or l'inspection/filtrage complet de certains types de fret prend beaucoup de temps. Dans ces cas, la mise en œuvre d'un régime d'expéditeurs connus permet d'appliquer des contrôles de sûreté efficaces au stade de la fabrication, de l'assemblage ou de l'emballage.

Difficultés inhérentes à l'inspection/filtrage 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 démonter les palettes ;
- Certains colis et/ou envois groupés sont trop grands pour être soumis à l'inspection ordinaire par rayons X, qui est l'une des méthodes d'inspection/filtrage les plus courantes aux aéroports ;
- 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 nécessiter des équipements non disponibles sur le site de 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.



Cadre réglementaire de l'OACI (suite)

Expéditeurs connus

Une entité peut agir en tant qu'expéditeur connu (EC) 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 de sécurité du fret, l'envoi peut être livré à un agent habilité, autre entité approuvée, ou directement à l'exploitant d'aéronefs, qui est alors chargé d'en assurer la sécurité jusqu'à son chargement à bord d'un aéronef.

Pour être désignée comme expéditeur connu, une entité telle qu'un fabricant ou un assembleur doit démontrer qu'elle se conforme au programme de sûreté de l'expéditeur connu, c'est-à-dire que ses activités seront menées de manière reconnue et approuvée par l'autorité compétente ou toute autre entité autorisée par l'État à agir en son nom. Les expéditeurs connus doivent soumettre, à intervalles réguliers et au moins tous les cinq ans, une demande de désignation, d'approbation ou d'inscription à l'autorité compétente. Les agréments des expéditeurs connus sont généralement propres à chaque site.

Leur place dans la chaîne logistique est illustrée dans la Figure 5 ci-dessous.

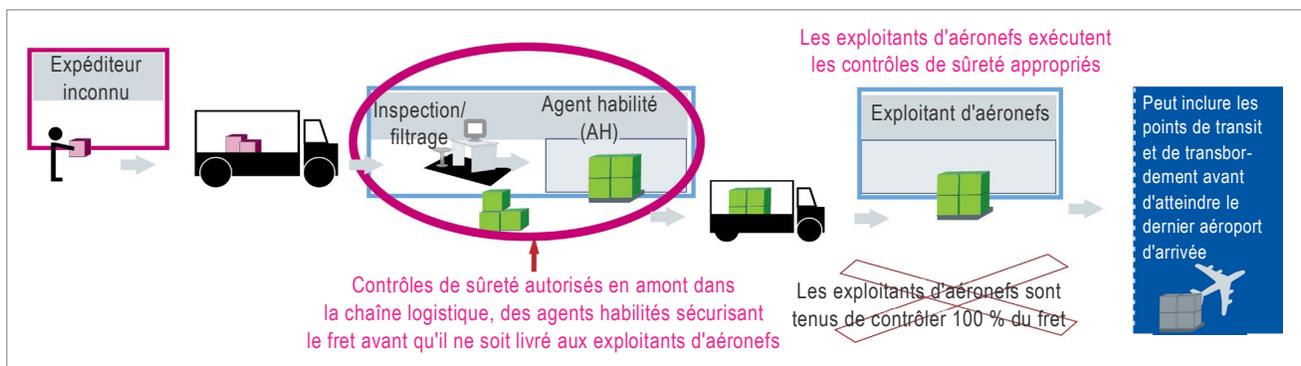


Figure 4 – Contrôles de sûreté appliqués par des agents habilités

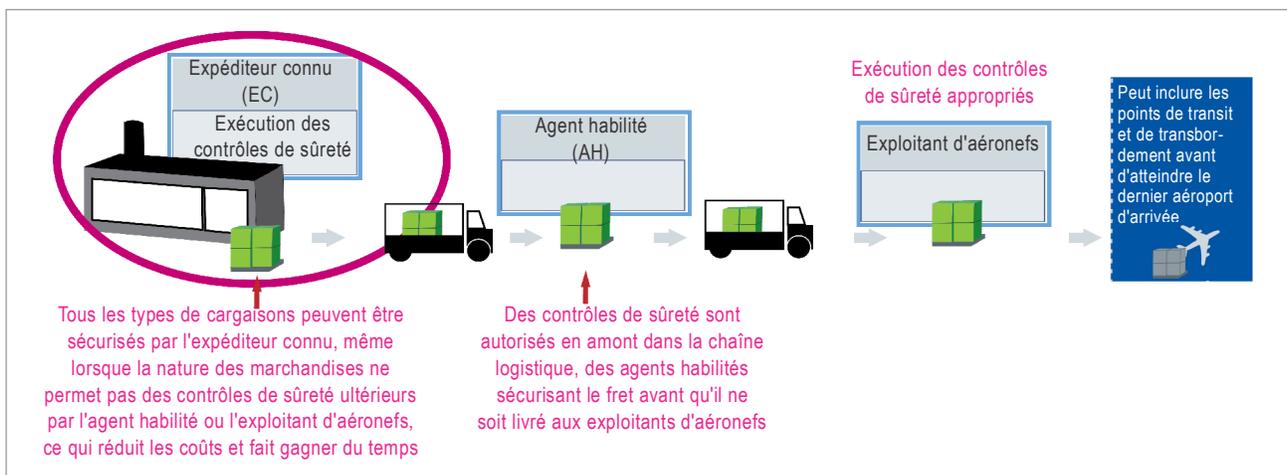


Figure 5 – Contrôles de sûreté appliqués par les expéditeurs connus

Inspection/filtrage

L'inspection/filtrage est l'application, aux fins de la sûreté de l'aviation, de moyens techniques ou autres afin d'identifier et/ou de déceler des armes, des explosifs ou d'autres engins, substances ou objets dangereux susceptibles d'être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite. Différentes options de filtrage de sûreté du fret aérien sont à la disposition des États, y compris la fouille manuelle, les images radiographiques (simple ou multivues), les systèmes de détection des explosifs, la détection de traces d'explosifs et les chiens de détection des explosifs.

L'entité qui sécurise le fret doit veiller à ce que l'inspection/filtrage soit menée selon le moyen ou la méthode approprié(e), compte tenu de la nature de l'expédition, car tous les moyens ou méthodes ne conviennent pas à toutes les expéditions. En outre, certaines expéditions peuvent être classées comme étant « à haut risque », sur la base de renseignements par exemple, et devraient dans ce cas faire l'objet d'une inspection/filtrage supplémentaire ou d'autres contrôles de sûreté³.

Déclaration de sûreté du fret aérien (DSF)

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

Tout au long de la chaîne logistique, notamment aux points de transbordement, il est crucial de partager les informations sur l'état de sûreté 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. Pour assurer une telle transmission d'informations, l'entité chargée de sécuriser le fret émet un statut de sûreté qui comporte des informations importantes relatives à la sûreté appliquée aux envois de fret et de courrier. Il peut s'agir d'une déclaration de sûreté du fret qui accompagne l'envoi et est transmise à chacune des parties intervenant aux étapes suivantes de la chaîne logistique sécurisée, pour donner des informations sur les mesures de sûreté qui ont été appliquées à l'envoi. Tous les envois de fret ou de courrier sécurisés doivent être protégés contre les accès non autorisés.

La version électronique d'une DSF (ou DSF électronique) vient compléter l'automatisation croissante des procédures liées au

fret aérien et permet aux exploitants d'échanger et de stocker électroniquement des informations de sûreté.

Lorsqu'il accepte un envoi, l'agent habilité ou l'exploitant d'aéronefs se référera automatiquement à la DSF pour déterminer la manutention du fret, sa préparation, son entreposage et, s'il y a lieu, son inspection. La DSF ne serait délivrée que lorsque les contrôles de sûreté appropriés ont été effectués. En l'absence d'indication de l'état de sûreté ou de déclaration de sûreté du fret, il faudrait en déduire que l'envoi n'a fait l'objet d'aucun contrôle de sûreté. Une DSF doit être émise 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 de l'état de sûreté du fret.

Seules les entités reconnues par un État comme agents habilités (y compris les opérateurs désignés avec un statut d'agent habilité), expéditeurs connus ou exploitants d'aéronefs sont autorisées à délivrer ou compléter une telle déclaration, en inscrivant leur numéro d'identification unique, de manière à indiquer leur responsabilité et leur homologation administrative. La DSF peut être transmise sur papier imprimé ou en format électronique.

Par contre, dans le modèle opérationnel du transport express, les informations de sûreté du fret pertinentes sont généralement disponibles dans les systèmes informatiques internes.

Les envois postaux utilisent les documents types de l'UPU, qui intègrent de toute façon les informations de sûreté pertinentes concernant le fret telles qu'établies par l'autorité compétente en matière de sûreté de l'aviation.

Le bordereau de livraison (par ex. CN 38) et les étiquettes de réceptacle (par ex. CN 35, CN 36, CP 84, CP 85) sont les plus importants – pour les services postaux et les compagnies aériennes/transporteurs – pour de nombreuses raisons, y compris pour la douane dans les aéroports. Pour les compagnies aériennes, le bordereau de livraison et les étiquettes types de réceptacles de l'UPU définissent un envoi en tant que courrier, plutôt que comme fret, et leur permettent de simplifier les processus liés au courrier qu'il convient d'appliquer.

3 Actuellement, les possibilités d'analyse électronique des données liées aux envois afin de repérer les envois qui peuvent représenter un risque plus élevé sont mises en œuvre par certains États. Tout envoi repéré de la sorte est soumis à un contrôle supplémentaire et éventuellement à des exigences supplémentaires en matière de sûreté. Ces systèmes de renseignements préalables concernant le fret avant chargement (RPCF-AC) sont à même de fournir une couche supplémentaire de sûreté.

Cadre réglementaire de l'OMD

Cadre de normes SAFE 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 incidences aux niveaux national et international et se compose de normes distinctes régissant :

- l'établissement de partenariats entre les administrations douanières, entre celles-ci et le secteur privé, et enfin, entre les administrations douanières, les autorités aéronautiques et d'autres organismes gouvernementaux aux frontières ;
- l'harmonisation des exigences en matière de renseignements électroniques préalables et/ou de renseignements préalables sur le fret avant chargement, aux fins de l'évaluation des risques pour faire face aux menaces de sûreté ;
- l'inspection au départ du fret et/ou des moyens de transport à haut risque ;
- l'utilisation d'équipements d'inspection modernes, non intrusifs et de dispositifs de sécurité intelligents ;
- l'introduction du concept d'Opérateurs économiques agréés (OEA) ; il s'agit d'entités qui, ayant satisfait à des normes de sûreté prédéterminées, bénéficient d'une meilleure facilitation ;
- connaissance mutuelle, entre administrations douanières, de leurs OEA et procédures de contrôle douanier respectifs.

Certaines régions appliquent déjà un certain niveau de reconnaissance mutuelle d'OEA et du statut d'agent habilité/expéditeur connu, qui pourrait être harmonisé et élargi ultérieurement.

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 s'explique par le fait que les autorités douanières sont depuis longtemps chargées de gérer des domaines 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 tous les moyens de transport à l'entrée d'un État, à sa sortie, ou en transit. Dans certains cas, elles peuvent même refuser l'entrée, le transit ou la sortie. Malgré ces vastes pouvoirs, une approche holistique est néanmoins requise pour optimiser la sécurisation de la chaîne logistique du commerce international 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-douze 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 par un processus d'examen périodique.

Les dispositions relatives à la facilitation du fret figurant dans l'Annexe 9 — *Facilitation*, de l'OACI sont modifiées de temps à autre pour s'aligner autant que possible sur la Convention de Kyoto révisée et le cadre SAFE. Leur dernière modification, qui date de 2015, vise à incorporer le concept d'OEA à l'Annexe.

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 et la validation des programmes d'OEA, y compris la possibilité de pratiques de validation virtuelle, le Recueil en ligne sur les programmes d'OEA, le Modèle de procédures de recours pour les OEA, les Directives pour l'acquisition et le déploiement du matériel de scanographie/d'imagerie, notamment les éléments indicatifs relatifs aux menaces et aux solutions technologiques, la Recommandation de

l'OMD concernant les formalités douanières relatives aux dispositifs de sécurité des conteneurs, le Mécanisme de modification des éléments de données du cadre SAFE, les Directives sur la reprise du commerce, les Directives aux fins de l'élaboration d'un accord/arrangement de reconnaissance mutuelle, la boîte à outils pour le Pilier 1 (Douane — Douane) et le Recueil sur la gestion coordonnée des frontières, le Recueil sur le guichet unique — Volumes 1 et 2, la brochure conjointe OMD/OACI, les Orientations concernant les partenariats douane-entreprises, et la Recommandation du Conseil de coopération douanière concernant les principes directeurs relatifs à la qualité des données (juin 2015).

Le cadre SAFE est un instrument dynamique qui fait l'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 ultime 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.

Cadre réglementaire de l'OMD (suite)

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 III 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 peut 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 avant l'arrivée, 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 élargis 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 normalement 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 débiter dès la réception de la déclaration initiale d'exportation et peuvent 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 message 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 effectuer des échanges de données de routine de douane à douane, en particulier pour les envois à haut risque.

Numérisation et gestion de l'information

La numérisation implique le recours aux technologies numériques afin de changer un modèle commercial et de générer de nouvelles recettes et possibilités produisant de la valeur. Les plateformes numériques liées au fret, qui permettent l'échange de renseignements entre les parties intéressées (par ex. les systèmes communautaires pour le fret), sont de plus en plus monnaie courante parmi les parties prenantes de la chaîne logistique. Les douanes participent généralement à ces systèmes afin de consulter les données nécessaires à l'évaluation des risques. Les administrations des douanes modernes utilisent des systèmes automatisés afin de gérer les risques de sécurité et, ce faisant, cherchent à disposer de normes

interopérables au niveau mondial pour éviter la charge que représentent différents ensembles de règles visant à sécuriser et faciliter le commerce. Pour être acceptés, les efforts émergents en matière de normalisation devraient s'appuyer sur le principe d'interopérabilité afin de pouvoir relier ensemble plusieurs domaines et faciliter la conformité avec différentes exigences nationales et intergouvernementales, tout en respectant pleinement la vie privée et en répondant aux besoins en matière de cybersécurité.

Pour répondre aux exigences en matière de normes et de données douanières harmonisées à l'importation et à l'exportation, l'OMD a élaboré le [Modèle de données](#) de l'OMD, qui définit un ensemble de données maximal pour l'accomplissement des formalités à l'exportation et à l'importation ainsi que les formats de message électronique. Le Modèle de données inclut les données nécessaires au contrôle de la douane et à l'évaluation des risques, ainsi que des éléments de données essentiels requis par d'autres organismes aux frontières.

En plus de démontrer au monde le rôle essentiel du fret aérien et des chaînes logistiques mondiales, la pandémie de COVID-19 a montré aux parties prenantes de la chaîne logistique l'importance des technologies numériques qui permettent aux acteurs de la chaîne logistique d'assurer la distanciation sociale et de remplir à distance leurs devoirs pendant des situations urgentes, avec un minimum d'interruption. L'OACI, l'OMD et d'autres parties prenantes intensifient leur collaboration afin de mettre au point des solutions innovantes et communes pour garantir la sécurité et la santé des travailleurs tout au long de la chaîne logistique, ainsi que de renforcer l'efficacité et la fiabilité opérationnelles du fret aérien. Grâce à la numérisation, les processus seront plus simples, les redondances disparaîtront et l'empreinte sur l'environnement de l'ancien système fondé sur le papier laissera finalement la place à un écosystème numérique.

Cadre réglementaire de l'OMD (suite)

Renseignements préalables

Depuis un certain nombre d'années, les autorités douanières utilisent les renseignements préalables sur le fret avant l'arrivée (ACI), fondés sur des dispositions établies dans le cadre de normes SAFE de l'OMD, comme outil essentiel dans le processus de ciblage et d'évaluation des risques des envois pour la sûreté et la facilitation. À présent, on examine également la possibilité d'utiliser des renseignements préalables concernant le fret avant embarquement (PLACI) dans le cadre d'une approche à niveaux multiples fondée sur les risques pour la sûreté du fret aérien comme niveau optionnel supplémentaire dans le continuum d'évaluation des risques. Déterminer la façon dont les PLACI électroniques peuvent être utilisés pour soutenir la gestion des risques dans la sûreté du fret aérien est l'un des domaines sur lequel collaborent actuellement l'OACI et l'OMD.

Les avantages potentiels de l'adoption d'un système PLACI sont les suivants :

- Niveau de sûreté supplémentaire, qui renforcerait l'efficacité d'un système à niveaux multiples et d'une approche fondée sur les risques ;
- Focalisation sur les envois de fret aérien à haut risque pour la sûreté et identification plus aisée de ces envois ;
- Délais superflus évités pour les envois de fret aérien à faible risque ;
- Besoins des douanes et de la sûreté de l'aviation comblés grâce à un processus conjoint unique, qui évite tout double emploi ;
- Flexibilité permettant de s'adapter aux divers modèles de chaînes logistiques qui offrent des niveaux de sûreté comparables ;
- Facilitation de l'acheminement du fret au moyen de chaînes logistiques mondiales, complexes, transfrontalières et multimodales.

Actuellement, cinq programmes de RPCF-AC sont en place ou en cours de développement, notamment le système ACAS des États-Unis, le système de contrôle à l'importation 2 de l'UE, le PACT du Canada, le PreDICT du Royaume-Uni et le système des EAU. Ces systèmes ne sont pas repris dans les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 17 – *Sûreté de l'aviation* de l'OACI et sont mis en œuvre en tant que couche de sûreté supplémentaire par ces États.

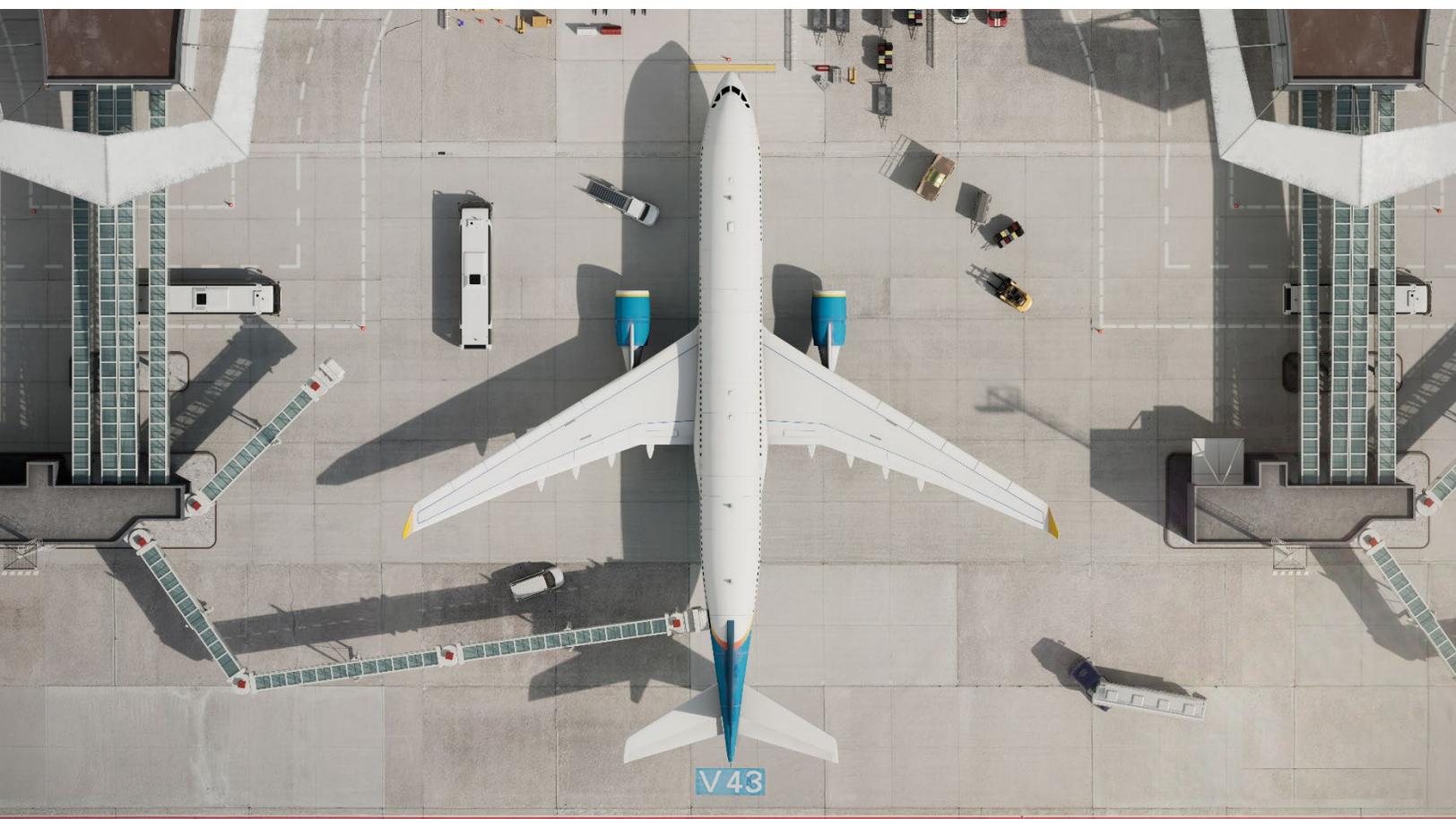
Le Cadre de normes de l'OMD pour le commerce électronique

Le Cadre de normes de l'OMD pour le commerce électronique, adopté pour la première fois en juin 2018 et mis à jour en juin 2022, énonce 16 normes mondiales de base axées sur l'échange de données électroniques préalables aux fins d'une gestion des risques efficace et d'une facilitation renforcée des volumes croissants de petits envois transfrontaliers de faible valeur d'entreprise à consommateur (B2C) et de consommateur à consommateur (C2C), grâce à des procédures simplifiées dans des domaines tels que le dédouanement, la perception des recettes et le renvoi, en partenariat étroit avec les parties prenantes du commerce électronique. Le Cadre encourage

également le recours au concept d'Opérateur économique agréé (OEA), à des équipements d'inspection non intrusive (INI), à l'analyse de données et à d'autres technologies de pointe pour accompagner l'essor d'un commerce électronique transfrontalier sûr, sécurisé et durable.

Le Cadre de normes pour le commerce électronique est complété par un ensemble d'outils contenant des orientations détaillées et des bonnes pratiques visant à contribuer à la mise en œuvre du Cadre.

Le [Dossier sur le commerce électronique](#) peut être consulté sur le site Web de l'OMD et est disponible en anglais et en français.



Directives/Déclaration conjointes OACI/OMD

Depuis la dernière session, les Secrétariats et les Membres de l'OACI et de l'OMD ont entretenu un dialogue actif afin d'élaborer plusieurs Directives conjointes visant à aider les Membres à intensifier la collaboration pour favoriser et faciliter les échanges.

Directives conjointes pour l'alignement des programmes de la douane et des programmes de sûreté de l'aviation (OEA et AH/EC)

Comme indiqué ci-dessus, le programme d'Opérateur économique agréé (OEA) et celui des Agents habilités/Expéditeurs connus (AH/EC) sont les deux programmes de sécurité mis au point respectivement par l'OMD et l'OACI. Malgré les différences entre ces deux programmes, ceux-ci partagent de nombreux points communs. L'OMD et l'OACI ont œuvré à renforcer la coopération entre la douane et les autorités compétentes en matière de sûreté de l'aviation (AVSEC) et à encourager l'alignement et les synergies entre les deux programmes de sûreté de la chaîne logistique.

Le Manuel de l'OACI sur la sûreté de l'aviation fixe des directives pour l'habilitation des opérateurs qui, en tant qu'AH ou EC, détiennent ou demandent le statut d'OEA. Dans la Norme 3 du Pilier 3 du Cadre de normes SAFE, l'OMD encourage l'alignement des programmes en place, afin d'améliorer la sécurité de la chaîne logistique internationale.

L'objectif des Directives conjointes est d'aider les Membres de l'OMD et de l'OACI qui souhaitent savoir quels sont les points communs entre les programmes concernant la douane et les programmes de sûreté de la chaîne logistique dans l'aviation, pour en poursuivre l'alignement, éviter les redites, mieux exploiter les ressources disponibles et rendre la chaîne logistique plus sûre. Cela devrait aboutir à la simplification des procédures et à l'élimination des exigences de sécurité et de contrôle qui font double emploi, dans l'intérêt des services concernés et du secteur.

Les Directives conjointes sont disponibles [ici](#).

Principes directeurs communs pour les Renseignements préalables concernant le fret avant le chargement (RPCF-AC)

Ce document contient des principes directeurs et orientations générales, ainsi qu'une description de la procédure d'évaluation des risques, à l'intention des États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et des Membres de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) qui envisagent de mettre en œuvre un programme de Renseignements préalables concernant le fret avant chargement (RPCF-AC), en tant que mécanisme de sécurité supplémentaire dans le domaine du transport aérien. Il constitue un bon point de départ pour de plus amples discussions entre la douane, les autorités chargées de la sûreté de l'aviation (AVSEC) et le secteur privé, dont l'objectif sera d'affiner les éléments clés des RPCF-AC et de parvenir au meilleur niveau d'alignement possible entre les différents programmes actuels et futurs dans ce domaine.

Les Principes directeurs communs sont disponibles à la fois sur le site Web de l'[OACI](#) et sur celui de l'[OMD](#) en plusieurs langues.

Déclaration conjointe des Secrétaires généraux de l'OACI et de l'OMD

Au début de la pandémie de COVID-19, l'OACI et l'OMD ont collaboré étroitement et publié une Déclaration conjointe appelant les gouvernements à faire preuve d'un maximum de souplesse concernant le dédouanement aux frontières et les opérations de la chaîne logistique du transport aérien essentielles à la distribution efficace des vaccins contre la COVID-19 et des fournitures médicales connexes.

Signée par les Secrétaires généraux de l'OACI et de l'OMD, la Déclaration conjointe a demandé instamment l'établissement rapide de l'infrastructure nécessaire pour soutenir le stockage de bout en bout des vaccins et la logistique pour les fournitures publiques.

L'accent était aussi fortement placé sur l'amélioration de la collaboration ouverte entre les communautés de l'aviation et de la douane.

De plus, l'OACI et l'OMD encouragent les pays à désigner le personnel aéronautique comme « travailleurs clés » fournissant un service essentiel, selon la feuille de route de l'OMS concernant les priorités en matière d'utilisation des vaccins contre la COVID-19.

De plus amples informations sur la Déclaration conjointe sont disponibles sur le site Web de l'[OACI](#) et celui de l'[OMD](#) en plusieurs langues.

Flux des documents liés au fret général

L'aperçu du processus opérationnel ci-après (Figure 6) décrit le flot physique des marchandises et le flux d'informations entre les différents intervenants de la chaîne logistique du fret aérien. La 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 1 à la page suivante énumère les 14 documents principaux pouvant être utilisés au long de la totalité de la chaîne logistique.

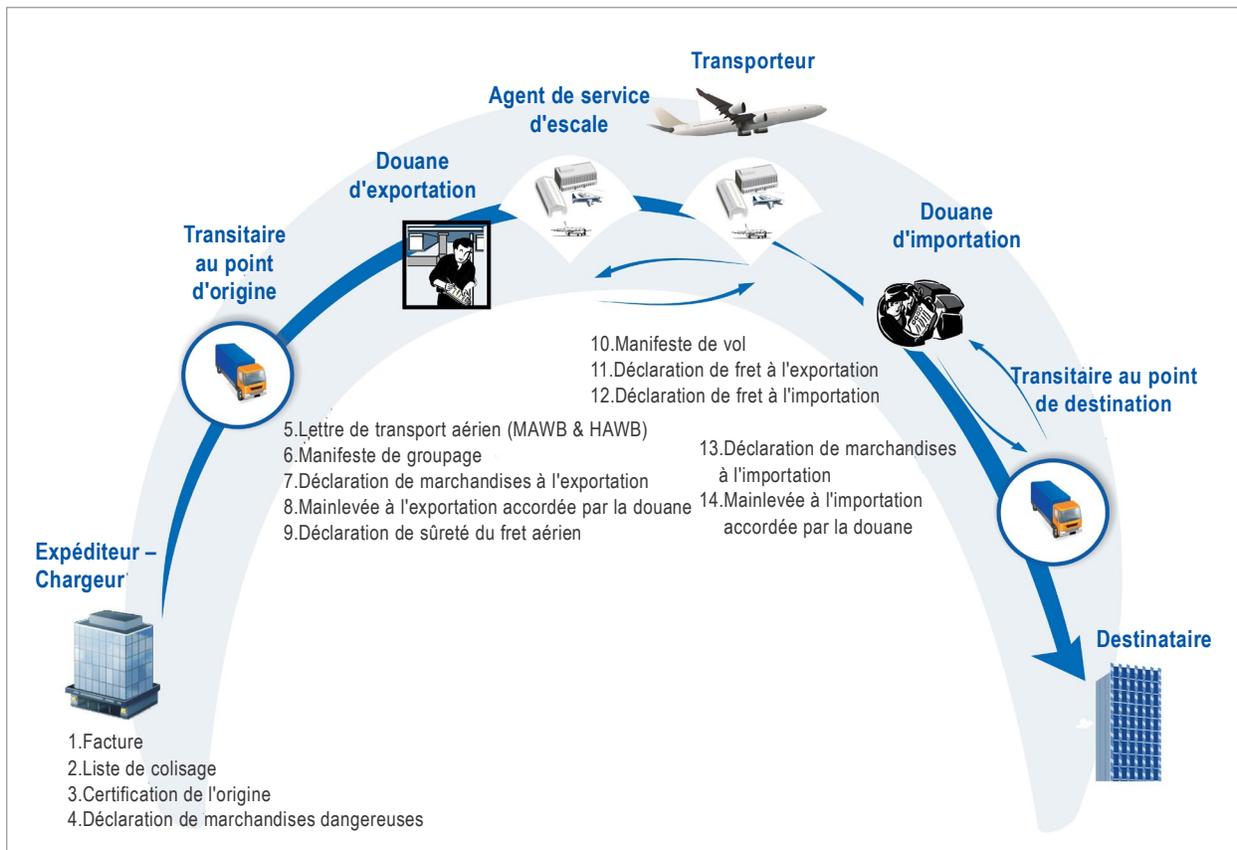


Figure 6 — Fret général : flux des documents les plus courants pour la douane

Tableau 1 : Documentation requise dans la chaîne logistique

Manifeste de fret 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. Sont également indiqués 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 un chargeur ou en son nom, qui atteste le 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 sont de 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.
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.
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.
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.
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.
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 emballées, 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 marchandises à l'exportation	Document par lequel des marchandises sont déclarées en vue d'être dédouanées à l'exportation.
Manifeste de groupage	Document contenant les mêmes informations que le manifeste de fret, ainsi que des détails supplémentaires concernant les volumes de fret, etc.
Déclaration de fret à l'importation (arrivée)	Document identique au précédent mais pour le fret à l'arrivée.
Déclaration de marchandises à l'importation	Document par lequel des marchandises sont déclarées en vue du dédouanement à l'importation.
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, afin de déterminer la valeur des marchandises en douane dans l'État d'importation.
Liste de colisage	Documents précisant quelles marchandises se trouvent dans chacun des colis.

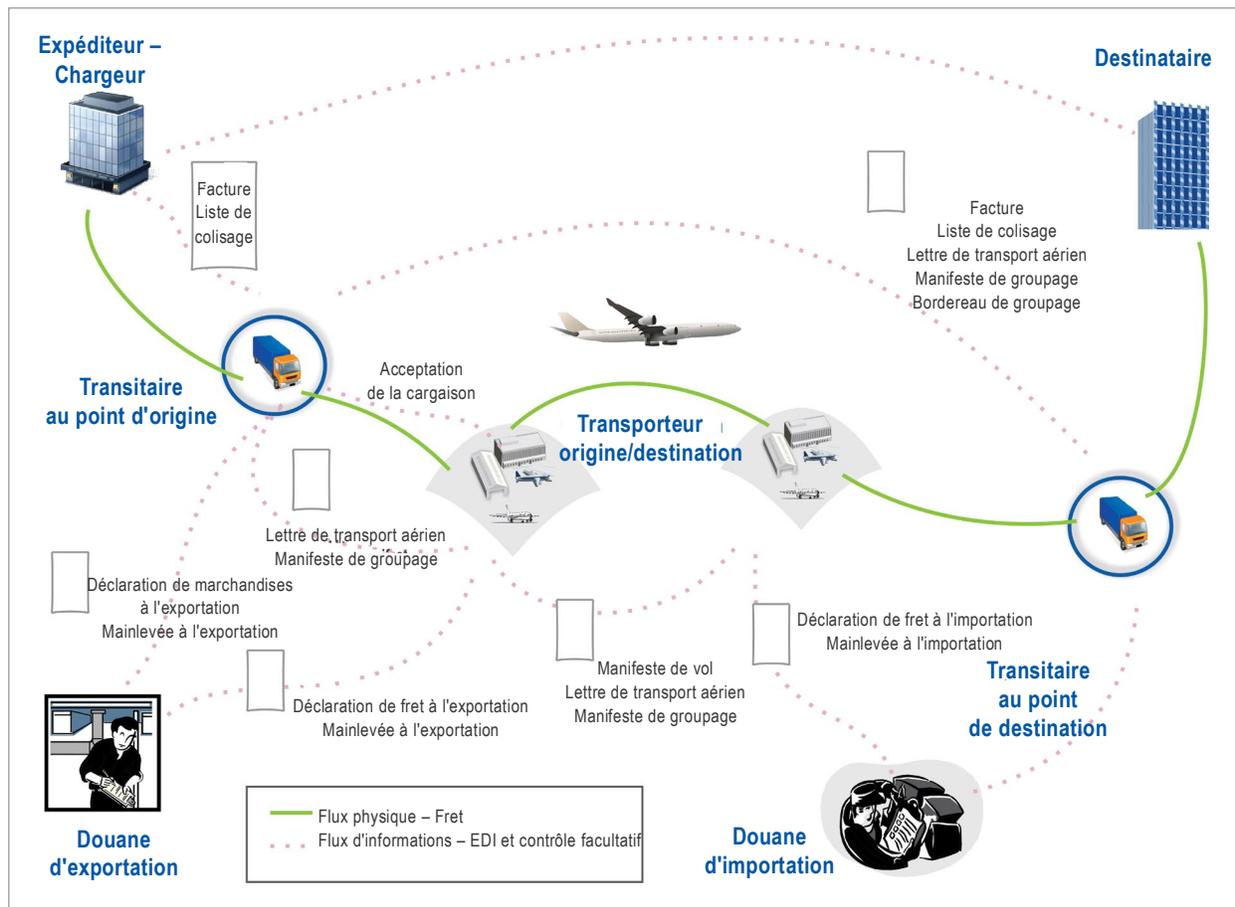


Figure 7 — Aperçu du processus opérationnel : échanges entre parties prenantes

Flux des documents liés au fret général (suite)

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, ainsi que des PLACI le cas échéant (éléments de données 7+1), 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 notification préalable au transitaire du lieu de destination, pour lui permettre de préparer le dédouanement à l'avance. La notification préalable 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 notification préalable nécessaires à l'agent des douanes ou au courtier du lieu de destination.

En plus du jeu de 7 + 1 données exigées à titre de RPCF-AC, d'autres informations relatives à une cargaison déterminée peuvent s'avérer utiles pour évaluer les risques qu'elle présente et éviter de devoir prendre des mesures supplémentaires pour les atténuer. Les opérateurs privés sont donc libres de fournir des informations supplémentaires concernant une cargaison donnée, que les autorités de réglementation ont elles-mêmes la possibilité d'accepter.

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 recevoir le fret comme étant « prêt pour le transport ».

Un agent de service d'escale peut recevoir 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 notification préalable à l'exploitant du lieu de destination. Cette notification préalable 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 faisant la déclaration), 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.

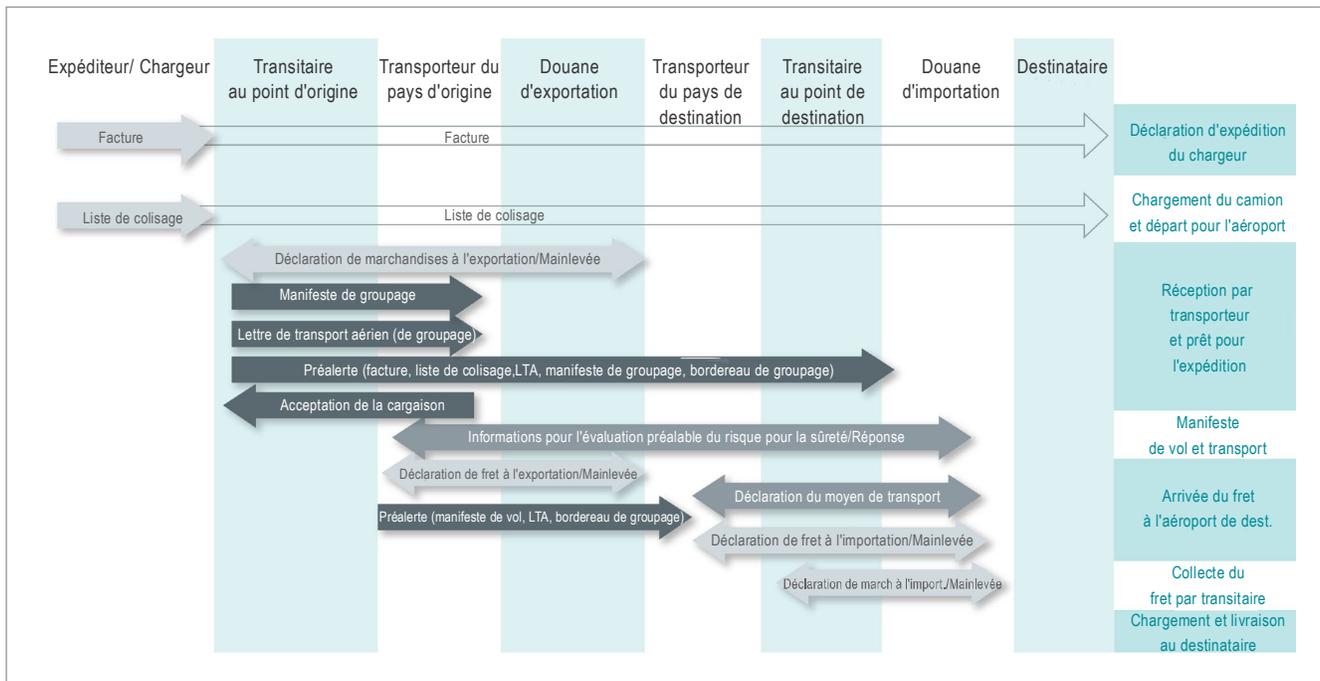


Figure 8 – Suite des documents de la chaîne logistique du fret aérien

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 informatisé 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 la législation nationale exige encore de la documentation sur support papier, ces documents peuvent être imprimés sur demande et selon les exigences exprimées.

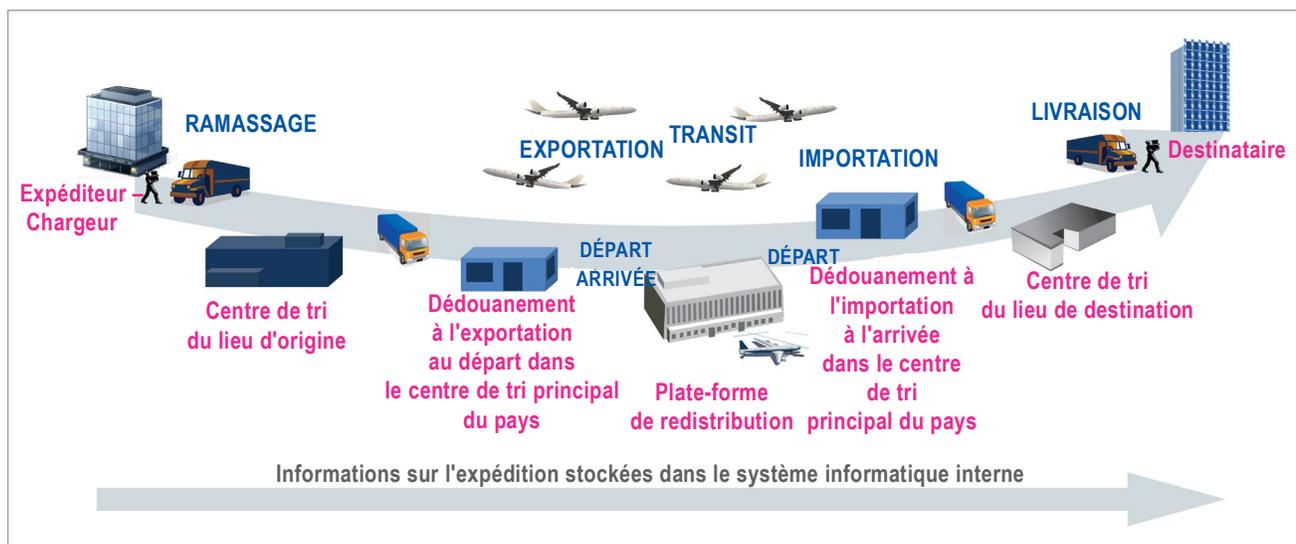


Figure 9 — Flux d'informations dans le modèle de transport express

Le courrier international échangé entre opérateurs désignés est régi 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 par les opérateurs désignés à l'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 l'opérateur désigné à l'importation. Un formulaire de déclaration en douane est alors joint à l'envoi et les données de la déclaration sont transmises à l'opérateur désigné de destination.

Après traitement dans les installations de l'opérateur désigné à l'exportation, y compris un éventuel examen par la douane d'exportation, la poste est remise par l'opérateur désigné à l'exportation à l'exploitant d'aéronefs. Chaque envoi postal est accompagné des documents de transport (document CN, pas le fret) requis par l'exploitant d'aéronefs et des documents opérationnels destinés à l'opérateur désigné à l'importation. La poste subit une inspection/filtrage de sûreté avant d'être chargée à bord

d'un aéronef. L'article 8 de la Convention postale universelle spécifie la responsabilité de l'opérateur désigné en matière d'inspection/ filtrage, de sûreté et de sécurité. En outre, certains agents d'opérateurs désignés ont été autorisés à agir en tant qu'agents habilités et donc à procéder à l'inspection/filtrage de la poste. Certains opérateurs désignés sont également autorisés en tant qu'OEA.

La poste est ensuite transportée à l'aéroport desservant l'opérateur désigné à l'importation, soit directement ou après passage par un ou plusieurs opérateurs désignés ou aéroports de transit. Là, elle est remise à l'opérateur désigné à l'importation par l'exploitant d'aéronefs chargé de la livraison. La douane d'importation inspecte ensuite toutes les pièces de la poste entrant 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 l'opérateur désigné à l'importation. Enfin, elle est livrée au destinataire.

La Figure 10 ci-dessous illustre de façon simplifiée la chaîne logistique postale.

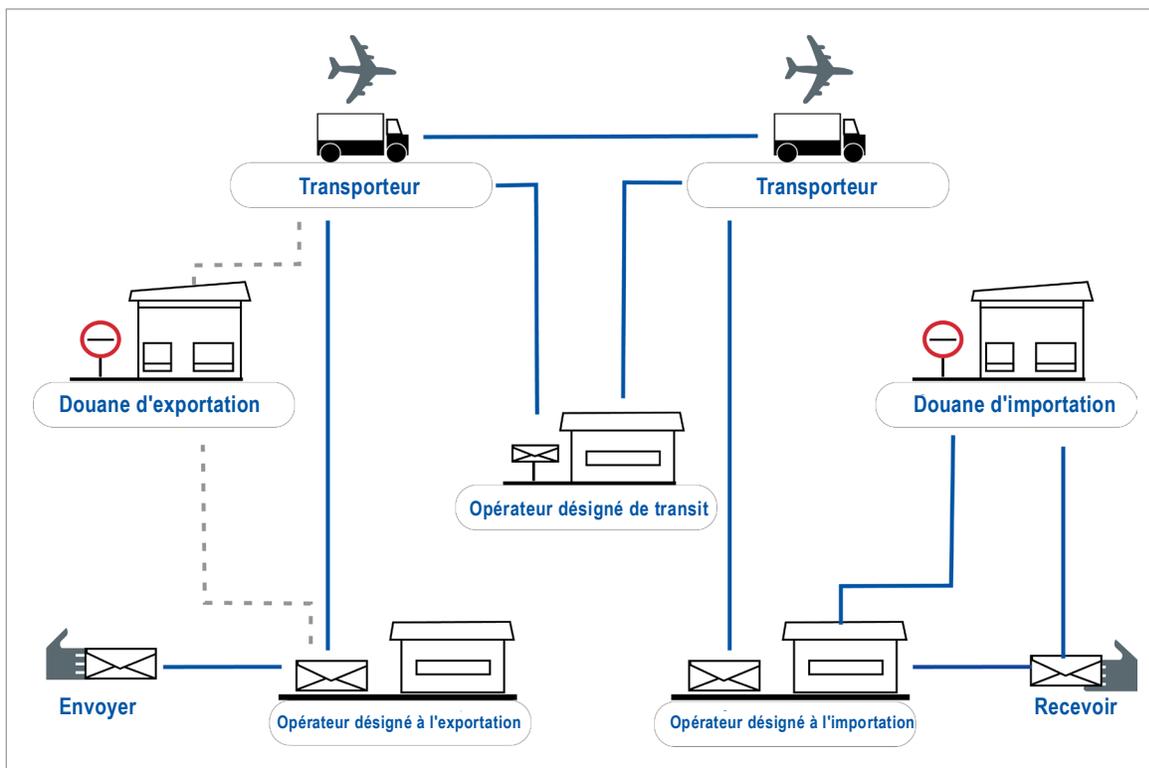


Figure 10 – Chaîne logistique postale

L'acheminement de la poste internationale requiert trois séries d'échanges d'informations : entre opérateurs désignés, entre opérateurs désignés et exploitants d'aéronefs et entre opérateurs désignés 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 opérateur désigné et douane et entre opérateur désigné et exploitant d'aéronefs, respectivement.

L'UPU collabore aussi étroitement avec l'OMD, l'OACI et d'autres organisations pour mettre au point un modèle postal fournissant, par voie électronique, des informations préalables aux intervenants appropriés, aux fins de la sûreté. En 2012, le Congrès de l'UPU a amendé la Convention postale universelle en vue d'introduire la fourniture de ces renseignements préalables, qui a été rendue obligatoire en 2021.

L'UPU et l'OMD ont élaboré ensemble les normes de messagerie conjointes CUSITM (article douanier) et CUSRSP (réponse de la douane). Les messages de pré-alerte CUSITM sont destinés à être envoyés par l'opérateur désigné qui reçoit un article à l'autorité douanière locale. Ces messages, comme le montre la Figure 11, fournissent à la douane une pré-alerte concernant un article, qui mentionne l'expéditeur, le destinataire, le contenu, les frais d'affranchissement payés et la valeur déclarée. Ces informations permettent à l'autorité douanière de décider s'il convient ou non de retenir l'article pour une vérification de sécurité et si des droits et taxes doivent être calculés. Les messages CUSRSP, destinés à être envoyés par une autorité douanière à un opérateur désigné (généralement en réponse à un message de pré-alerte CUSITM), informent l'opérateur désigné sur le fait qu'un article peut recevoir la mainlevée pour un traitement ultérieur ou qu'il doit être retenu en vue d'une vérification de sécurité ou du calcul des droits et taxes.



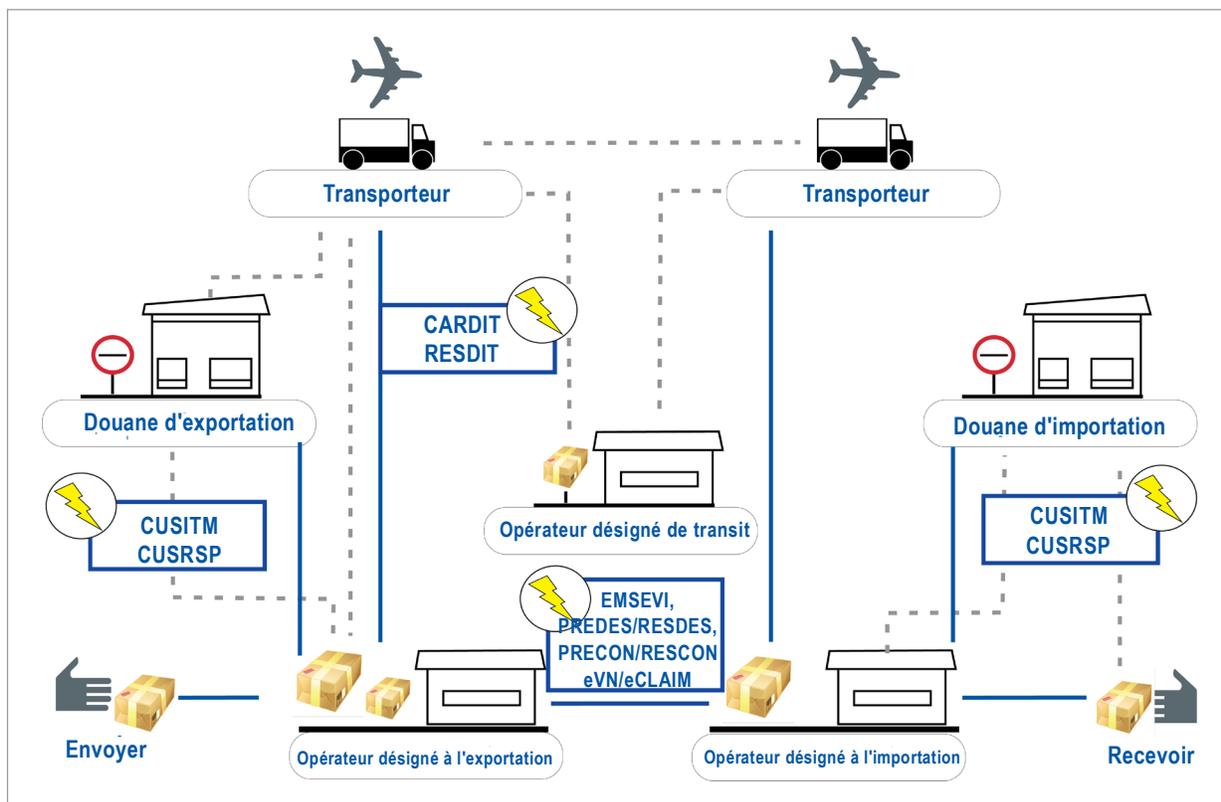


Figure 11 — Échanges d'informations électroniques – flux de données numériques

L'UPU a mis au point un système de déclaration en douane afin de traiter de bout en bout les déclarations en douane électroniques entre les opérateurs désignés et la douane/les organismes de contrôle aux frontières. Le système repose sur les normes de messagerie conjointes.

Ce logiciel fourni des fonctionnalités étendues aux utilisateurs de l'opérateur désigné et de la douane/des organismes de contrôle aux frontières. Le système de déclaration en douane facilitera les contrôles et favorisera le commerce électronique par voie postale.

La collaboration entre l'UPU et l'OACI s'est intensifiée en raison du renforcement des exigences en matière de sûreté et de sécurité de l'aviation. Les deux organisations

participent aux travaux des organes de sûreté l'une de l'autre et des supports de formations à l'usage du personnel de l'opérateur désigné sont élaborés en collaboration avec l'OACI. L'UPU a également élaboré des normes de sécurité (S58 et S59) sur le modèle des exigences de l'Annexe 17 de l'OACI et de celles du Cadre de normes SAFE de l'OMD, et le respect de ces normes est désormais obligatoire pour les pays membres de l'UPU. Un Protocole d'accord entre l'OACI et l'UPU a été signé en 2009 et mis à jour en 2015, afin d'inclure l'établissement d'un Comité de contact.

L'OMD et l'UPU ont également signé un accord de coopération en mai 2022 et coopèrent régulièrement sur des questions d'intérêt commun, y compris la sécurité de la chaîne postale par l'intermédiaire d'un Comité de contact.

Avantages économiques découlant des services de fret aérien

Le transport du fret aérien permet aux nations, indépendamment de leur emplacement géographique, d'obtenir un accès efficace à des marchés distants et aux chaînes logistiques mondiales de manière fiable et rapide, ce qui est essentiel pour la mise en œuvre des meilleures pratiques commerciales internationales, comme la gestion juste à temps des inventaires et la production sur demande.

L'écosystème du secteur continue de créer des millions d'emplois dans le monde entier, contribuant à la croissance de l'économie mondiale, et a soutenu la croissance du commerce électronique, y compris le commerce électronique transfrontalier.

En chiffres absolus, et relatifs, l'impact du fret aérien sur les économies est significatif et surpasse le transport de passagers, même à l'époque pré-COVID :

	2019	2020	2021E
Marchandises transportées par voie aérienne	6 489	5 964	7 467
Tourisme par voie aérienne	850	310	354

Source: IATA⁴ (en milliards d'USD par an)

Les services de fret aérien sont un catalyseur fondamental du progrès économique dans les pays en développement, car ils relient des marchés d'un continent à l'autre. Des composantes électriques et des produits périssables ou de grande valeur comme des denrées alimentaires et des fleurs sont acheminés dans le monde entier, fournissant une source d'emploi stable et une croissance économique durable aux régions qui bénéficient de ce commerce.

Le transport aérien joue un rôle pivot pour les petits États insulaires en développement, les pays en développement sans littoral et les pays les moins avancés (PMA), leur permettant de pallier des services maritimes peu fréquents ou des infrastructures de transport terrestre de piètre qualité. Dans ces zones, les itinéraires empruntés par les services de fret aérien constituent des liaisons régionales vitales.

La vitesse et la fiabilité de l'aviation sont également des facteurs clés dans la prestation d'assistance urgente en cas de crises provoquées par des pandémies, des catastrophes naturelles, des famines et des conflits. Les largages aériens font partie des premières interventions de la part des organismes d'aide pour contenir les crises humanitaires. Le fret aérien joue également un rôle vital dans la fourniture rapide de matériel médical et d'organes pour les greffes, à l'échelle du globe.

Le rôle que le fret aérien a joué dans la livraison de fournitures médicales, y compris les équipements de protection personnels et les vaccins, pendant la pandémie de COVID-19 a été capital dans la lutte contre le virus. Le fret aérien s'est également avéré crucial pour maintenir en vie le secteur du transport aérien, car il a continué ses opérations à pratiquement pleine capacité alors que les opérations concernant les voyageurs étaient presque à l'arrêt en raison des restrictions des voyages internationaux.

Selon le Groupe d'action sur les transports aériens (ATAG), le principal avantage économique d'une meilleure connectivité du fret aérien réside dans l'incidence qu'elle a sur la performance à long terme de l'ensemble de l'économie, en renforçant le niveau général de productivité. Elle ouvre ainsi de nouveaux marchés, stimule les exportations tout en favorisant la concurrence et le choix dans les marchés intérieurs de producteurs basés à l'étranger.

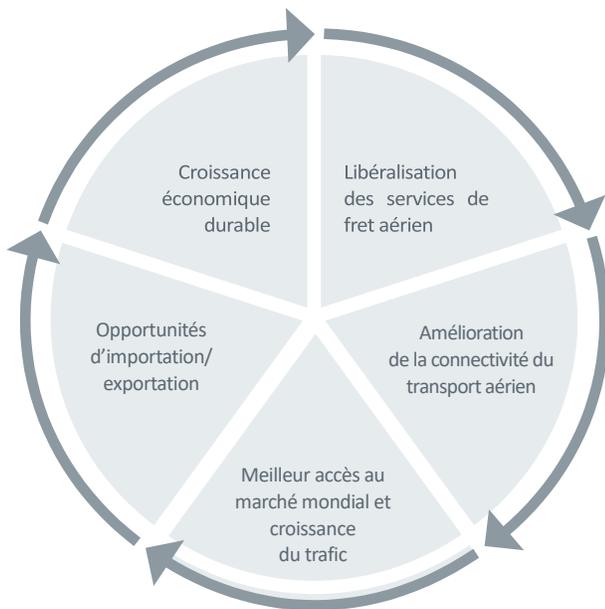
4 Economic Performance of the Airline Industry, 4 octobre 2021. Association internationale du transport aérien (IATA) <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airline-industry-economic-performance---october-2021---report/>

65.6

millions de tonnes de fret
acheminées par transport aérien en 2021

68.4

millions de tonnes de fret
acheminées par transport aérien en 2022 (estimation)



Étude de cas : Zone économique de l'aéroport de Zhengzhou (ZAEZ)

En novembre 2011, la ville de Zhengzhou, en Chine, a ouvert une zone franche, libre de douanes, de cinq kilomètres carrés dans l'aéroport et sur un terrain connexe pour y installer des industries de production et de distribution rapides et à forte valeur ajoutée. Foxconn y a établi un site de fabrication qui emploie 240 000 personnes chargées de l'assemblage des iPhones d'Apple et d'autres appareils numériques. La production de smartphones de ce site a doublé la valeur des exportations de la province du Henan entre 2011 et 2012. Un certain nombre de nouveaux projets, à hauteur d'un milliard USD chacun, sont actuellement en chantier dans la ZAEZ. Parmi eux, citons Amer International Group, Cainiao Networks, Fair Friend Precision Machinery Park, IBM et Microsoft. En 2013, 48 nouveaux projets majeurs ont été signés, pour une valeur totale de 24,3 milliards USD.

(Source : "Gateway Airports: Commercial Magnets and Critical Business Infrastructure", 2014, de John D. Kasarda, Ph.D.)

Le cadre réglementaire

La connectivité du transport aérien est l'acheminement de passagers, de poste et de fret couvrant un nombre minimal de points de transit, pour réduire au maximum la durée du trajet, tout en assurant à l'utilisateur (chargeur, destinataire, passager) une satisfaction optimale, au coût le plus bas.

Afin d'améliorer la connectivité, il est nécessaire d'établir un cadre d'appui solide, qui inclut l'accès aux marchés et leur libéralisation, l'utilisation optimale des services de navigation aérienne (SNA), des aéronefs et des systèmes aéroportuaires, ainsi que des procédures de facilitation et de sûreté renforcées.

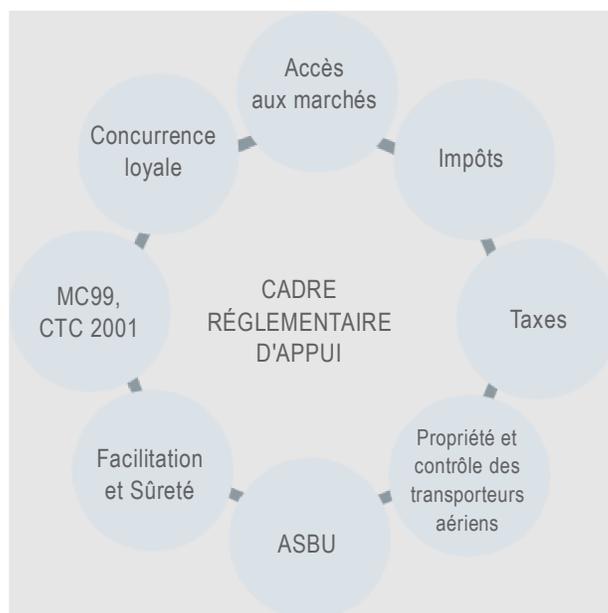
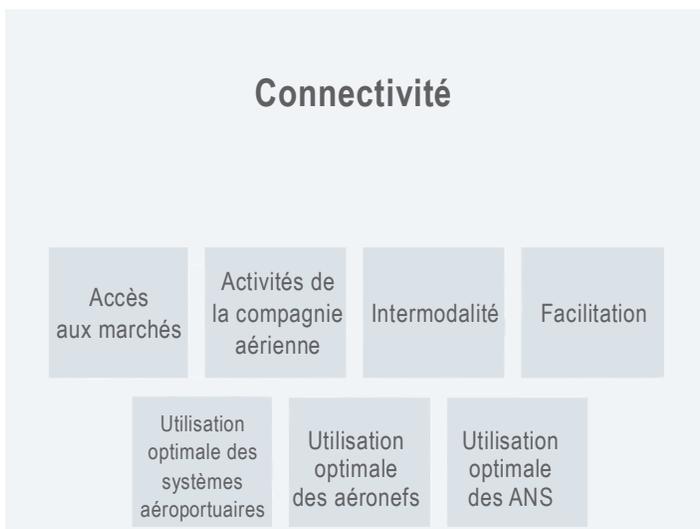
Pour tirer pleinement parti de la connectivité aérienne, les connexions intermodales et l'exploitation efficace des compagnies aériennes sont essentielles.

L'OACI joue un rôle actif dans l'amélioration de la connectivité dans divers domaines, en favorisant dans ce cadre des initiatives variées, comme l'élaboration par l'Organisation d'accords internationaux pour libéraliser le transport aérien, notamment les services de fret aérien.

Étude de cas : Kenya

Au Kenya, 90 000 emplois (et les moyens de subsistance de 500 000 personnes) dépendent de l'industrie des fleurs coupées, qui contribue à l'économie nationale à hauteur de 1,6 % et produit environ un milliard de dollars de devises tous les ans (Source : Kenya Flower Council, 2012). L'horticulture est le secteur à la croissance la plus rapide du pays et se classe au troisième rang comme source de devises, après le tourisme et le thé. Plus de 90 % des produits horticoles sont acheminés par transport aérien. On estime à 70 % la part de fleurs cultivées au bord du lac Naivasha, au nord-ouest de Nairobi. Il existe de bonnes connexions routières entre la zone de culture du lac et l'aéroport international de Nairobi, Jomo Kenyatta, distant d'une centaine de kilomètres. Les fleurs récoltées dans la matinée parviennent aux marchés d'Amsterdam dans la soirée.

(Source : "Air Freight: A Market Study with Implications for Landlocked Countries", Banque mondiale, 2009)



L'OACI fournit également un appui aux États dans la mise en œuvre d'accords multilatéraux, tels que la Convention de Montréal de 1999 (MC99)⁵, qui facilite l'utilisation par les compagnies aériennes de registres électroniques, notamment des lettres de transport aérien électroniques, et la Convention du Cap de 2001 (CTC 2001)⁶, qui permet l'acquisition d'aéronefs plus modernes.

Une connectivité aérienne améliorée est un élément essentiel à la croissance et au développement économiques par le transport de fret aérien.

L'OMD appuie la facilitation renforcée des envois aériens tout en veillant à la sécurité et à la sûreté de la chaîne logistique du fret aérien à travers ses divers instruments et outils, comme la Convention de Kyoto révisée, le Recueil de gestion des risques, le modèle de données, la dématérialisation des documents justificatifs, le Recueil sur la gestion coordonnée des frontières, le Recueil sur le guichet unique, et les Orientations concernant les partenariats douane-entreprises.

34.6%

du commerce mondial (en valeur)
est acheminé par transport aérien (2014)

(Source : Industry High Level Group (IHLG),
« Aviation Benefits Report », 2017)

98%

de précision dans la prédiction
de la croissance du fret aérien mondial et
du PIB mondial

(Source : Banque mondiale, « Indicateurs du
développement dans le monde », 2002)

5 Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, Montréal, 1999.

6 Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, Le Cap, 2001.

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 institution spécialisée des Nations Unies permet à ses 193 États membres de collaborer dans tous les domaines de l'aviation civile et établit 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 à l'échelle du globe. 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 contre 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 des progrès technologiques qui ont une incidence sur l'efficacité des mesures conçues pour prévenir les actes d'intervention illicite. À la suite des tentatives de sabotage d'octobre 2010, dans lesquelles des engins explosifs improvisés ont été découverts dissimulés dans des cartouches d'encre à bord d'un aéronef de fret, l'OACI a joué un rôle important dans l'élaboration de nouvelles SARP tenant compte des nouvelles menaces pesant sur l'environnement du fret aérien.

Par ailleurs, 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. En outre, l'OACI fournit une assistance aux États qui s'efforcent de mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 et de l'Annexe 17, y compris les aspects relatifs à la sûreté du fret aérien. Enfin, l'OACI joue un rôle important dans le suivi du niveau de mise en œuvre de l'Annexe 17 (et des normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 liées à la sûreté de l'aviation) par le biais de son Programme universel d'audit de sûreté – Approche de suivi continu (USAP-CMA).

Organisations internationales — 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 taillée 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.



Organisations internationales — OMD

(suite)

Pour sécuriser 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 la mieux placée pour garantir la sûreté du commerce international et ainsi contribuer à la compétitivité économique nationale.

Forte de ses 184 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, efficientes 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.

Organisations internationales — UPU

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

L'UPU est le principal forum de coopération entre les gouvernements, les opérateurs désignés et les autres intervenants du secteur postal mondial. Elle entretient un réseau universel qui fournit des produits et des 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. Aujourd'hui, les opérateurs désignés 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 Bureau international – le siège de l'UPU – compte quelque 250 employés issus de toutes les régions du monde. Il apporte un appui technique et logistique aux organes de l'UPU. Il fait office d'organe de liaison, d'information et de consultation et favorise la coopération technique entre les membres de l'Union dans une large gamme de domaines, qui vont de l'assistance aux pays membres dans leurs efforts visant à améliorer la qualité de leurs services postaux au développement de services postaux en ligne en passant par la gestion des relations avec les administrations des douanes, les exploitants d'aéronefs et les organismes de normalisation. L'UPU gère également 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.

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 les opérateurs désignés 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.

Organisations internationales — ONUDC

L'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC) a été établi en 1997 par une fusion entre le Programme des Nations Unies pour le contrôle de la drogue et le Centre pour la prévention internationale du crime. Il a pour mandat d'appuyer les gouvernements dans la lutte contre le trafic illicite de drogues, contre la criminalité transnationale organisée et contre le terrorisme, au titre du cadre de trois conventions internationales :

- La Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes
- La Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée
- La Convention des Nations Unies contre la corruption

L'ONUDC intervient dans toutes les régions du monde grâce à un large réseau de bureaux régionaux. Les trois piliers du programme de travail sont : le renforcement des capacités dans les États membres pour lutter contre le trafic illicite de drogue, le crime et le terrorisme ; les travaux de recherche et d'analyse pour améliorer le savoir et la compréhension des questions liées à la drogue et au crime ; et l'assistance aux États en matière de ratification et de mise en œuvre des traités internationaux dans ces domaines.

Le soutien technique de l'ONUDC a toujours mis l'accent sur la gestion des frontières. À cet effet, il intervient non seulement au niveau national avec les États membres et leurs autorités compétentes mais aussi dans des initiatives plus larges, régionales et mondiales, aux côtés de partenaires internationaux comme l'Organisation mondiale des douanes, l'Union postale universelle et Interpol, entre autres, afin de renforcer les pratiques, les procédures et la sûreté aux frontières.

En 2004, l'ONUDC et l'OMD ont lancé le Programme de contrôle des conteneurs maritimes (CCP Sea), appuyant entre autres la sûreté de la chaîne logistique dans le secteur maritime. L'initiative continue de s'étendre et concerne désormais 102 ports dans 73 pays. Grâce à ce programme, les autorités ont pu identifier et saisir des centaines de conteneurs maritimes renfermant des produits illicites, de la contrebande et des marchandises dangereuses.

En 2015, l'ONUDC et l'OMD ont conclu un partenariat avec l'OACI afin de mettre en œuvre le Programme de contrôle des conteneurs (PCC) dans les aéroports en appliquant la même méthode d'évaluation des risques que celle employée avec succès par le PCC dans les ports maritimes

et aux points de passage frontaliers terrestres. Des Unités de contrôle du fret aérien interagences ont jusqu'à présent été créées dans plus de 27 aéroports, donnant lieu à des saisies régulières de stupéfiants, de produits relevant de la CITES et de marchandises portant atteinte aux droits de propriété intellectuelle (DPI), ainsi que d'autres marchandises faisant l'objet d'un trafic illicite. Toutes les activités des Unités ont systématiquement intégré la sûreté du fret aérien, la facilitation des échanges et des activités ciblées de lutte contre la fraude.

Autorités nationales — Sûreté de l'aviation

En vertu de l'Annexe 17, les États devront désigner une seule et même autorité compétente pour la sûreté de l'aviation. Cette dernière 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.

Autorités nationales — Sûreté de l'aviation (suite)

Si le programme de sûreté est jugé satisfaisant, l'autorité compétente vérifie sur place la mise en œuvre ainsi que l'efficacité et l'efficacité 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'expéditeurs connus, 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.

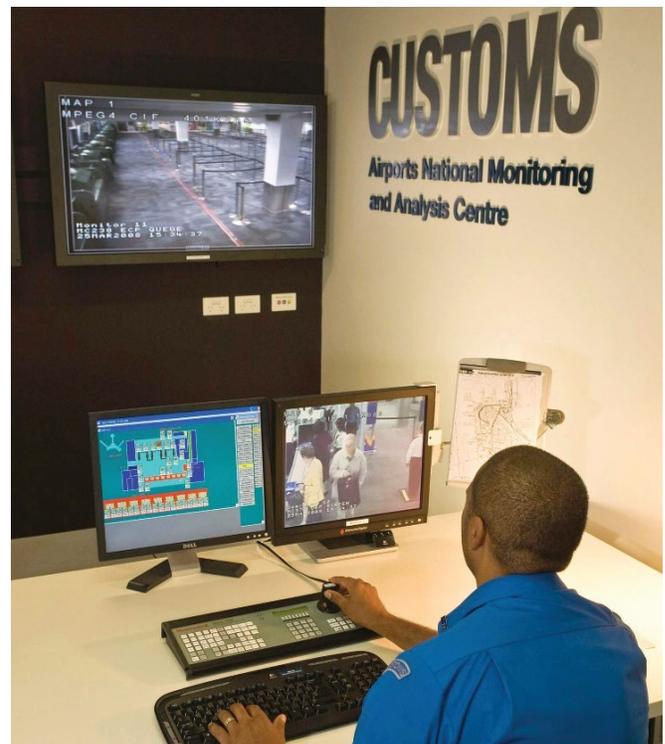
Avant d'accorder le statut d'expéditeur connu, l'autorité compétente (ou une entité désignée pour agir en son nom) doit inspecter le site du demandeur afin de confirmer que celui-ci se conforme effectivement aux exigences nationales de sûreté pour les expéditeurs connus.

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).

Autorités nationales — 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 territoire.

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 Membres 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 des risques plus efficace et plus efficiente pour les administrations gouvernementales.



L'OACI et l'OMD tiennent à remercier les parties prenantes suivantes pour leur contribution à la présente publication.

Les sections ci-après ont été rédigées respectivement par l'ACI, la FIATA, la GEA, l'IATA et la TIACA.

ACI — Conseil international des aéroports

Le Conseil international des aéroports (ACI), seule association mondiale d'aéroports, compte 717 autorités aéroportuaires membres, qui exploitent 1950 aéroports dans 185 pays. La mission de l'ACI est 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 de la qualité des services à la clientèle dans les aéroports, 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 (International Federation of Freight Forwarders Associations), 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 trois plus grandes entreprises de transport express : DHL Express, FedEx 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 compte 290 membres venant de 120 pays de tous les continents, représentant 83 % 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 75 ans d'existence, l'IATA a élaboré les normes commerciales nécessaires au développement d'un secteur mondial.

TIACA — 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

Un ou plusieurs articles acceptés par le transporteur auprès d'un chargeur, à un moment et à une seule adresse, reçus en un seul lot et acheminés 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.

Fret

Tous biens, autres que la poste, les provisions de bord et les bagages accompagnés ou mal acheminés, transportés à bord d'un aéronef.

Fret et poste en correspondance

Fret et poste au départ à bord d'un aéronef autre que celui à bord duquel ils sont arrivés.

Groupage

Action de réunir plusieurs envois provenant de plusieurs entités qui ont chacune signé une convention de transport avec un transitaire.

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

Poste

Tous les envois postaux confiés par, et destinés à être remis à, des opérateurs postaux désignés pour exploiter le service postal conformément aux Actes de l'Union postale universelle (UPU).

Zone de sûreté à accès réglementé

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.

Acheminer le fret aérien dans le monde entier

La présente publication a pour objectif de sensibiliser ses lecteurs à la chaîne logistique de la poste et du fret aériens, tout en mettant l'accent sur les procédures de sûreté et de facilitation connexes, élaborées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), l'Organisation mondiale des douanes (OMD), l'Union postale universelle (UPU) ainsi que l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC).

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 bénéficierait d'une meilleure connaissance des 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 œuvrant dans le transport aérien du fret et de la poste. Il couvre les divers aspects opérationnels, les facteurs de sûreté, les processus de facilitation et la documentation de cette chaîne logistique.

Le lecteur acquerra une meilleure compréhension des cadres réglementaires applicables et des efforts déployés par les organisations internationales et leurs membres pour appuyer l'échange 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 la sûreté effective d'un bout à l'autre de la chaîne logistique.



ICAO

SECURITY AND FACILITATION

Organisation de l'aviation civile internationale
999 Robert-Bourassa Boulevard
Montréal, Québec, Canada
H3C 5H7

Courriel: asp@icao.int
Tél.: +1 514-954-8219
www.icao.int/security/aircargo



World Customs Organization
Organisation mondiale des douanes

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

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

