



DIVISION DE FACILITATION (FAL) — DOUZIÈME SESSION

Le Caire (Égypte), 22 mars – 2 avril 2004

Point 3 : Mise en œuvre de mesures modernes de facilitation et de sûreté dans le transport aérien de fret

3.1 : Facilitation du dédouanement des marchandises

STRATÉGIE DE FACILITATION DU FRET AÉRIEN — PASSÉ, PRÉSENT ET FUTUR IMMÉDIAT

(Note présentée par le Secrétariat)

1. INTRODUCTION

1.1 La facilitation des formalités de dédouanement du fret aérien à l'arrivée et au départ est un élément clé du commerce international et est vitale pour les économies de nombreux pays en développement. C'est une question qui appelle une étude constante, une révision fréquente ainsi qu'un renouvellement et une réinvention périodiques des concepts stratégiques. Ensemble, l'évolution du milieu des affaires et les nouvelles exigences concernant l'intensification des mesures de sûreté présentent de nouveaux défis pour les usagers, les transporteurs et les bénéficiaires du fret aérien au XXI^e siècle.

1.2 La présente note passe brièvement en revue l'élaboration de la stratégie de facilitation du fret reflétée dans l'Annexe 9, décrit ce qui a été accompli dans l'amendement le plus récent de l'Annexe, et propose une liste de nouveaux objectifs à adopter par l'OACI et ses États membres.

2. ÉVOLUTION DE LA FACILITATION DU FRET

2.1 Dans l'identification des objectifs et l'élaboration d'une stratégie moderne, il serait utile d'examiner d'abord les changements importants qui se sont produits dans l'environnement du transport aérien depuis la création des SARP et éléments indicatifs qui existent aujourd'hui.

2.2 La stratégie de facilitation que l'on trouve dans les SARP qui ont été élaborées pendant les 25 premières années de l'OACI visait un environnement commercial d'inspection et de procédures de dédouanement manuelles dans lequel tous les échanges d'information dépendaient de la préparation et du mouvement de documents papier — ce qui représentait un important facteur de coût dans toute transaction commerciale. Les transactions douanières pour l'importation et le transit devaient attendre l'arrivée du vol, avec tous les documents nécessaires à bord. Comme les avions étaient relativement petits, les volumes de fret étaient bien inférieurs à ceux d'aujourd'hui, et par conséquent chaque expédition recevait essentiellement le même traitement aux fins de l'inspection.

En cas de grandes expéditions comportant de nombreux colis, les autorités étaient encouragées à utiliser des méthodes «sélectives» ou de «sondage» pour réduire le nombre de paquets à examiner avant que les expéditions puissent être dédouanées.

2.3 Pendant les années 1970, grâce aux avions gros-porteurs ainsi qu'aux ordinateurs et à d'autres nouvelles technologies qui leur ont servi d'outils utiles, les États ont commencé à trouver les moyens de rationaliser leurs processus d'inspection, dans l'intérêt d'une meilleure productivité ainsi que de la prévention des retards inutiles. De nouveaux concepts de gestion de l'inspection ont été mis en place, y compris l'utilisation de l'analyse des risques pour déterminer le niveau d'inspection nécessaire pour un client en particulier, et la segmentation des clients pour un traitement à canaux multiples conformément aux critères établis par les autorités. Ces innovations continuent à avoir pour effet de faciliter le dédouanement de la vaste majorité des clients, mais on remarquera que si ces clients font l'objet d'un niveau de contrôle moindre ce n'est pas parce qu'ils sont des clients du transport aérien, mais parce qu'ils ont été évalués comme présentant un faible risque.

2.4 Ainsi, le concept de «sondage» a été remplacé par le choix d'expéditions ou de groupes d'expéditions en vue d'un examen intensif basé sur une évaluation des risques. Cette méthode a été graduellement préconisée à un grand nombre de pays en développement au moyen de programmes de formation parrainés par l'Organisation mondiale des douanes, aidée en cela par l'apparition d'une technologie moins coûteuse basée sur les ordinateurs personnels.

2.5 Vers la fin des années 1990, les questions liées aux besoins en matière d'information étaient devenues plus importantes que le nombre et le type de documents papier échangés entre les parties à une transaction d'import-export. La question du «nombre d'exemplaires» avait aussi perdu de son importance du fait de l'usage généralisé de photocopieuses haute vitesse. Comme les gouvernements ainsi que l'industrie disposaient presque universellement de moyens informatiques, il convenait d'être plus positif pour ce qui est de préconiser l'utilisation de la technologie de l'information par toutes les parties. En même temps, vu le développement rapide de nouveaux moyens de communication et la facilité de conversion des formats et protocoles de message en vue d'un échange mondial de données électroniques, on a jugé approprié que l'Annexe 9 soit moins normative au sujet des normes relatives aux communications électroniques.

3. ÉDITION ACTUELLE DE L'ANNEXE 9

3.1 Dans son travail d'amendement du Chapitre 4 de l'Annexe 9, le Groupe d'experts de la facilitation a examiné ces faits nouveaux et ces nouvelles réalités et a proposé un tout nouvel ensemble de SARP qui ont été adoptées dans le contexte de l'Amendement n° 18. Ces nouvelles SARP :

- mettent l'accent sur la normalisation des renseignements exigés;
- préconisent l'utilisation de la technologie de l'information par les parties du secteur privé et du secteur public comme étant préférable aux échanges de documents papier;
- ne sont pas normatives en ce qui concerne les «normes internationales»;
- remplacent les «techniques sélectives ou de sondage» par l'«évaluation des risques» ou la «gestion des risques»;
- introduisent le concept de «personne autorisée».

4. NOUVELLES QUESTIONS

4.1 Vu les préoccupations contemporaines concernant la sûreté et la nécessité continue de faciliter le commerce international, la liste partielle de questions ci-après est proposée comme point de départ pour la suite des travaux concernant la stratégie sur le fret aérien à l'OACI :

- a) nécessité de SARP recommandant l'utilisation de systèmes de renseignements préalables concernant le fret pour permettre le traitement des données sur le fret avant son arrivée;
- b) nécessité d'harmoniser le concept de sûreté de l'aviation concernant l'«agent réglementé» avec le concept de facilitation concernant la «personne autorisée»;
- c) principes de l'intégrité des systèmes d'inspection pour renforcer la sûreté des frontières;
- d) transparence et équité dans la perception de redevances pour le service d'inspection;
- e) acceptation du numéro de lettre de transport aérien comme «référence d'expédition unique» suffisante;
- f) élargissement des SARP sur la sûreté du fret aérien aux mouvements de transit air-route.

5. SUITE À DONNER PAR LA DIVISION

5.1 La Division est invitée à prendre acte de la présente note et à recommander que l'OACI entreprenne des mesures appropriées pour développer la stratégie de fret aérien selon les grandes lignes du paragraphe 4 ci-dessus.