



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 13 : Programmes de facilitation

**PROPOSITION EN VUE DE LA CONSTITUTION D'UNE ÉQUIPE SPÉCIALE
MULTIDISCIPLINAIRE CHARGÉE DE LA NUMÉRISATION DU FRET AÉRIEN**

(Note présentée par l'Inde, Aruba (Royaume des Pays-Bas), l'Éthiopie, le Kazakhstan et l'Organisation arabe de l'aviation civile (OAAC), et coparrainée par le Groupe de la Banque mondiale et le Comité aéronautique inter-États de la Communauté d'États indépendants (CAI))

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail donne un aperçu de la chaîne d'approvisionnement mondiale et du réseau logistique y afférent, en mettant plus particulièrement l'accent sur la pandémie de COVID-19 et sur les différentes mesures qu'il a fallu déployer pour faire face aux multiples difficultés à surmonter en termes d'exploitation, de sûreté, de sécurité et de viabilité économique du transport du fret aérien. Ce document insiste sur la nécessité de trouver des solutions et processus numériques susceptibles d'assurer un transport du fret aérien qui soit à la fois fluide et d'un bon rapport coût-efficacité, et recommande à cet effet de mettre sur pied une « équipe spéciale multidisciplinaire de l'Organisation internationale de l'aviation civile (OACI) chargée de la numérisation du fret aérien ».

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note du contenu du présent document ;
- b) demander instamment à l'OACI de constituer une équipe spéciale multidisciplinaire chargée de la numérisation du fret aérien qui aurait pour mission de définir, à l'échelle de l'organisation, une stratégie couvrant les principaux aspects du développement économique, de la sûreté, de la sécurité et de la viabilité du fret aérien ;
- c) s'inspirer du programme du répertoire de clés publiques (RCP) et à donner instruction à l'OACI — par l'intermédiaire de l'équipe spéciale multidisciplinaire chargée du fret aérien — de mettre en œuvre les recommandations des parties prenantes et d'élaborer un programme pilote similaire pour le fret aérien qui fasse appel aux innovations les plus récentes en matière de partage numérique des données.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Sûreté & Facilitation</i>
<i>Incidences financières :</i>	
<i>Références :</i>	HLCC 2021-WP/38 : <i>Transformation numérique et gestion du changement vers une modernisation des processus au sein des autorités de l'aviation civile</i> HLCC 2021-WP/22 : <i>Mise en oeuvre de l'échange de données numériques et du traitement sans contact</i> HLCC 2021-WP/153 : <i>L'OACI doit être plus souple et adapter ses priorités</i> C-WP/15379 : <i>Projet de note de travail de l'Assemblée – Cybersécurité</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Depuis ses débuts, le secteur du fret aérien a été un élément essentiel de la chaîne d'approvisionnement mondiale et du réseau logistique y afférent. Son importance s'est encore considérablement accrue lorsque, face à la pandémie de COVID-19, il a joué – et continue de jouer - un rôle primordial en ce qu'il a permis de sauver des millions de vies en transportant de manière rapide et fiable des vaccins et autres biens essentiels.

1.2 Le fret aérien est d'une importance capitale lorsqu'il s'agit de préserver des vies humaines ou des moyens d'existence, de faciliter la transition vers le commerce électronique et de favoriser le développement économique à condition qu'il soit convoyé de manière sûre et sécurisée et bénéficie à cet effet de garanties quant à l'efficacité des textes de loi qui l'encadrent, de leur application et de leur suivi.

2. FORMALITÉS ADMINISTRATIVES

2.1 En matière de fret aérien, la rapidité est primordiale : le client s'attend à ce que les marchandises puissent être retirées dans ses locaux jusqu'au dernier moment et livrées au destinataire le plus tôt possible. Au fil du temps cependant, le secteur s'est retrouvé noyé sous des formalités administratives que l'on pourrait éviter et qui font pourtant désormais partie intégrante des principaux maillons de la chaîne d'approvisionnement.

3. RÔLE ESSENTIEL DE LA TECHNOLOGIE — NUMÉRISATION

3.1 L'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART) encourage les acteurs du secteur de l'aviation, dans le cadre en particulier de sa feuille de route pour la mise en œuvre mondiale (GIR), à numériser un maximum de processus pour faciliter les opérations sans contact, ce qui permet de respecter les règles de distanciation sociale tout en améliorant l'efficacité dans des domaines critiques. L'importance de la numérisation de l'écosystème plus large de l'aviation a été soulignée par les États lors de la Conférence de haut niveau de l'OACI sur la COVID-19¹.

3.2 La technologie peut contribuer de manière déterminante à rendre le fret aérien beaucoup plus efficace, sûr, sécurisé et viable. Elle fait office de fil conducteur pour l'ensemble des activités de ce secteur. Certains États membres ont pris des initiatives exemplaires en matière de numérisation du fret aérien, notamment :

a) l'Inde — Signataire de l'Accord sur la facilitation des échanges de l'Organisation mondiale du commerce, qui appelle les parties à numériser les transports et les échanges commerciaux dans toute la mesure du possible, l'Inde fait partie des nombreux États dont l'objectif commun est d'associer numériquement ces deux volets. Les initiatives qu'elle a mises en place à cet effet ont permis d'améliorer considérablement la capacité physique des terminaux de fret des aéroports et, ce faisant, d'accélérer les mouvements de fret, de réduire les durées d'entreposage et d'augmenter la productivité des ressources, tout en renforçant constamment la sûreté et la sécurité du fret.

b) Aruba — Petite île des Caraïbes dotée d'une chaîne d'approvisionnement moins complexe, Aruba s'efforce de numériser son écosystème de fret aérien, ce qui passe par l'élaboration d'un cadre réglementaire aussi bien juridique qu'économique.

¹ HLCC 2021-WP/381 SAF/25

3.3 Nonobstant les diverses initiatives prises par les États en matière de numérisation, la recherche de solutions communes dans ce domaine s'impose afin de répondre aux objectifs fixés au plan international.

4. ÉTAPES SUIVANTES

4.1 Pendant la pandémie de COVID-19, l'OACI a collaboré avec d'autres institutions des Nations Unies, notamment la Commission économique pour l'Europe, la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique et la Commission pour le droit commercial international, qui disposent déjà de solides programmes de travail consacrés au transport numérique. Un programme de travail similaire pourrait être envisagé pour numériser le fret aérien en s'inspirant de ce que ces organismes ont déjà mis en place, ainsi que des dispositions pertinentes de l'OACI.

5. CONCLUSION — PROPOSITION DE PLAN D'ACTION

5.1 La souplesse dont a fait preuve l'OACI dans la mobilisation des effectifs à sa disposition pendant la pandémie et la collaboration qu'elle a nouée avec les États, avec d'autres institutions des Nations Unies ainsi qu'avec le secteur de l'aviation pour prendre des mesures visant à faciliter la numérisation des transports se sont révélées efficaces et devraient constituer une priorité pour le prochain triennat. Nous soumettons à l'examen de l'Assemblée les recommandations ci-après.

a) Une équipe spéciale multidisciplinaire chargée de la numérisation du fret aérien est nécessaire à la fois pour définir une stratégie à l'échelle de l'OACI et indiquer dans quel sens devraient aller les activités de l'Organisation couvrant les principaux aspects du développement économique, de la sécurité, de la sûreté et de la viabilité du fret aérien, et pour servir de point de référence unique en son genre, spécialisé dans la numérisation du fret aérien au niveau mondial.

b) Il conviendrait, en s'inspirant du programme du répertoire de clés publiques (RCP), de donner instruction à l'OACI — par l'intermédiaire de l'équipe spéciale multidisciplinaire chargée du fret aérien — de mettre en œuvre les recommandations des parties prenantes et d'élaborer un programme pilote similaire pour le fret aérien en faisant appel aux dernières innovations en matière de partage numérique des données et qui puisse :

1) offrir un environnement opérationnel numérique pour le fret aérien reposant sur les normes et architectures les plus récentes, conformément à la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international* (Doc 9740), faite à Montréal le 28 mai 1999 (article 4, par. 2) ;

2) mettre à profit la tendance actuelle à la numérisation du transport pour faciliter le respect des dispositions de l'OACI ;

3) contribuer, en générant de la valeur pour les États membres et les parties prenantes de la chaîne d'approvisionnement, à soutenir financièrement les travaux de l'OACI consacrés au développement économique sûr, sécurisé et viable grâce aux services de fret aérien dispensés à l'échelle mondiale ;

- 4) apporter à l'OACI une expérience précieuse dans la mise en place d'une infrastructure numérique d'identité qui pourra être utilisée dans d'autres domaines relevant de sa compétence.

APPENDICE

État du secteur du fret aérien

Le secteur du fret aérien joue un rôle essentiel en ce qu'il transporte 35 pour cent de la valeur des biens qui circulent au niveau international. Son écosystème, qui continue de créer des millions d'emplois partout dans le monde et qui participe ainsi à la croissance de l'économie mondiale, a favorisé le développement du commerce électronique, y compris transfrontalier.

Le fret aérien a des retombées considérables sur les économies, en chiffres absolus comme en termes relatifs, et éclipse sur ce plan le transport de passagers :

	2019	2020	2021E
Échanges commerciaux effectués par voie aérienne	6 489	5 964	7 467
Tourisme opéré par voie aérienne	850	310	354

Source : Association du transport aérien international (IATA)² (mesuré en milliards de dollars US par an)

Les difficultés du fret aérien se situent généralement au sol et non dans les airs. En effet, 85 % du temps moyen que représente une opération de fret aérien est consacré aux formalités administratives pendant lesquelles l'aéronef est immobilisé au sol, seuls les 15 % restants servent au transport proprement dit. Selon les estimations de l'IATA, une expédition de fret aérien peut nécessiter jusqu'à 30 types de documents (facture, liste de colisage, lettre d'instruction, lettre de transport aérien de groupage, bordereau de groupage, manifeste, déclarations douanières, etc.) et, selon les points d'origine et de destination, générer plus d'une centaine de copies papier. Qui plus est, ces documents reprennent pour la plupart les mêmes informations. La réduction des formalités administratives pourrait donc être une importante source d'optimisation, ce qui non seulement rendrait le fret aérien plus respectueux de l'environnement mais accroîtrait aussi sa rentabilité.

Initiatives engagées par les États face à cette situation

Les autorités douanières indiennes ont joué un rôle prépondérant dans ce domaine, en imaginant pour les aéroports, pour les dépôts intérieurs de conteneurs et pour quelques autres entités concernées dans tous les modes de transport, y compris aérien, un mécanisme permettant de mesurer la durée d'entreposage³. Il s'agit là de l'une des multiples mesures phares prises par les autorités indiennes pour faire de leur pays, en un laps de temps très court, un acteur clé du fret aérien sur la scène mondiale, et pour faire baisser considérablement les coûts logistiques en obtenant des gains d'efficacité en termes de réglementation, de procédures et de processus.

L'Inde a endossé le rôle de chef de file en suivant la recommandation 33 du Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU) et en déployant ainsi dans la

² *Economic Performance of the Airline Industry*, 4 octobre 2021. Association du transport aérien international (IATA) <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airline-industry-economic-performance---october-2021--report/>

³ https://www.cbic.gov.in/htdocs-cbec/dwell_time

plupart de ses grands aéroports un système de guichet unique pour le fret aérien (également appelé système communautaire de fret aérien). La politique de l'État en matière de fret aérien a consisté à recommander aux parties prenantes (en particulier les aéroports privés ou gérés dans le cadre de partenariats public-privé) de pérenniser ces initiatives et, avec elles, le système communautaire de fret aérien, pour mettre en place des plateformes qui supprimeraient les formalités administratives non nécessaires, fourniraient le cadre requis en termes de sûreté et de sécurité, soulageraient la congestion, génèreraient une plus grande efficacité économique grâce à la visibilité des opérations et rendraient le secteur plus respectueux de l'environnement.

Prochaines étapes proposées

La charte de l'équipe spéciale qu'il est suggéré de créer devrait notamment prévoir, sans s'y limiter :

- a) d'élaborer un plan ou une feuille de route stratégique propre aux besoins du secteur du fret aérien en vue de faciliter les échanges (dispositions économiques de l'OACI et Annexe 9 — *Facilitation*) ;
- b) de rechercher des concepts numériques novateurs (PKD, identité numérique⁴, par exemple) qui, dans l'environnement opérationnel du fret aérien, permettent d'aider les États et le secteur de l'aviation à respecter les dispositions de l'OACI, et de proposer à ces pays une connectivité de la chaîne d'approvisionnement offrant une plus grande capacité d'adaptation⁵ ;
- c) de charger une instance neutre de débattre des questions, propositions et solutions relatives au fret aérien ;
- d) de formuler des lignes directrices pour la mise en œuvre des technologies, dans le cadre d'une collaboration avec d'autres institutions des Nations Unies ou organisations internationales concernées ;
- e) d'harmoniser les prescriptions en matière de données relatives au fret édictées par de multiples organismes de réglementation à l'égard des douanes, des services de sécurité et d'autres institutions au niveau mondial, en ayant recours notamment à des interfaces multimodales s'appuyant, par exemple, sur le modèle de données de référence sur le transport multimodal du CEFACT-ONU⁶ ;
- f) de définir des mesures concrètes en adéquation avec les objectifs de développement durable des Nations Unies ;
- g) de lutter contre les contrefaçons et le commerce illicite grâce à une collaboration avec les parties prenantes concernées ;
- h) de surveiller en permanence l'évolution de la situation mondiale en matière de fret aérien de façon à pouvoir adopter des mesures et plans de mise en œuvre opportuns en redéfinissant les priorités le cas échéant⁷ ;
- i) de suivre l'application effective des mesures et de mettre en place un cadre réglementaire pour faire de la « facilité de faire des affaires dans le monde » un instrument de développement économique.

— FIN —

⁴ <https://www.w3.org/2022/07/pressrelease-did-rec.html.en>

⁵ HLCC 2021-WP/152 SAF/116

⁶ <https://www.gtreview.com/news/fintech/icao-releases-digital-document-specifications-for-air-cargo/>

⁷ HLCC 2021-WP/153 SAF/117