



**DIVISION DE FACILITATION (FAL) — DOUZIÈME SESSION**

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

**RAPPORT DU COMITÉ 1 SUR  
LE POINT 3.2 DE L'ORDRE DU JOUR**

Le rapport ci-joint sur le point 3.2 de l'ordre du jour est présenté à la Plénière, pour approbation.

**Point 3 : Mise en œuvre de mesures modernes de facilitation et de sûreté dans le transport aérien de fret****3.2 : Sûreté**

3.2.1 La Division examine la note WP/62 présentée par les États-Unis qui propose un amendement de la norme 2.38 de l'Annexe 9, afin de permettre aux États contractants d'exiger des vols en transit, outre les renseignements figurant dans le plan de vol, les documents supplémentaires dont ils auraient besoin. Cette proposition est fondée sur des mandats législatifs établis pour exiger la soumission préalable par voie électronique de renseignements sur le fret transporté par tous les modes de transport à destination et en provenance des États-Unis, en raison des questions de sûreté à l'échelle nationale.

3.2.2 La proposition n'ayant reçu aucun appui, la Division conclut que la norme 2.38 doit rester inchangée.

3.2.3 La Division examine la note WP/8 présentée par le Secrétariat, qui fait le point sur le concept d'évaluation des risques en tant qu'outil permettant aux pouvoirs publics de décider du degré d'examen des marchandises et propose que ce concept soit développé en vue d'améliorer les conditions d'exploitation pour toutes les entités qui composent la chaîne internationale d'approvisionnement. Comme premières étapes d'un projet à long terme visant à intégrer systématiquement la facilitation des formalités dans les programmes nationaux de gestion frontalière, la note propose l'établissement de nouveaux concepts, par exemple : le transporteur de fret aérien autorisé, l'agent de fret aérien autorisé, l'aéroport autorisé, le manutentionnaire de fret au sol autorisé, les normes internationales de sûreté selon lesquelles les entités ci-dessus peuvent être «certifiées»; l'identification d'expédition unique, fondée pour l'industrie du transport aérien sur des lettres de transport aérien à numérotation unique; la reconnaissance multilatérale par les autorités douanières des exploitants commerciaux qui respectent certaines normes de sûreté convenues; et l'évaluation des risques au niveau de l'exploitant commercial autorisé, comme remplacement du traitement individuel par expédition.

3.2.4 La Division approuve en principe les premières étapes proposées d'un projet à long terme visant à intégrer systématiquement la facilitation des formalités dans les programmes nationaux de gestion frontalière, en observant toutefois que des solutions multilatérales devraient être élaborées. À cet égard, la Division demande à l'OACI d'étudier la question en étroite collaboration avec d'autres organisations concernées et de faire rapport à la prochaine session de la Division de facilitation. Il est en outre suggéré que certaines de ces questions ayant déjà été abordées par le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation, il conviendrait de tenir des réunions conjointes du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation et du Groupe d'experts de la facilitation afin d'élaborer des normes de sûreté. En conséquence, la Division adopte la recommandation suivante :

**Recommandation B/xx —**

Il est recommandé :

que l'OACI encourage un effort coopératif entre le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation et le Groupe d'experts de la facilitation et d'autres organisations concernées pour élaborer des normes de sûreté sur la base desquelles les exploitants de fret aérien, les agents, les aéroports et manutentionnaires au sol peuvent être homologués en tant qu'entités autorisées dans la chaîne d'approvisionnement internationale, en vue de garantir le plus haut niveau possible de sûreté tout en empêchant des retards inutiles dans le mouvement international de marchandises.

3.2.5 Le Secrétariat présente la note WP/12 qui décrit la genèse du concept d'une chaîne logistique internationale et les difficultés que soulève sa mise en œuvre. La note WP/12 introduit le nouveau concept de «chaîne logistique agréée», présenté comme solution au défi qui consiste à faciliter et à développer le commerce mondial, tout en renforçant les mesures de sûreté applicables au transport de fret international.

3.2.6 La Division exprime son appui général du concept et recommande la mise en œuvre de la solution de la chaîne logistique agréée. Il est convenu que l'OACI devrait coordonner ses travaux sur ce sujet avec d'autres organisations concernées. Il est en outre suggéré que les questions de sûreté qui en découleraient devraient être examinées par le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation. En conséquence, la Division adopte la recommandation suivante :

**Recommandation B/XXX —**

Il est recommandé que l'OACI travaille de façon proactive pour appuyer et promouvoir la mise en œuvre des arrangements relatifs à la chaîne logistique agréée.

**Recommandation B/XXX —**

Il est recommandé que l'OACI, tout en étant consciente des incidences financières que cela entraînera pour les pays en développement, révise et actualise les SARP de l'Annexe 9 afin de tenir compte des aspects de sûreté et de facilitation des spécifications relatives à la chaîne logistique agréée, en harmonie avec les mesures prises dans d'autres modes de transport.

3.2.7 Dans la note WP/48, le Secrétariat traite de sûreté du fret aérien, et en particulier du principe de l'«agent habilité», notamment sa définition, sa désignation, son approbation et ses obligations déterminées par l'autorité compétente de sûreté. La note souligne que la procédure de l'OACI pour le traitement du fret a pour objet d'assurer que tous les articles de fret transportés à bord de vols de passagers sont soumis à des mesures de contrôle de sûreté appropriées, telles que le filtrage, avant d'être chargés à bord d'un aéronef. Toutefois, cette procédure peut être facilitée et la charge de travail réduite, en particulier aux emplacements qui reçoivent un grand volume de fret, si l'exploitant délègue les fonctions de filtrage à des agents habilités.

3.2.8 La Division prend note de la similitude entre le concept d'«agent habilité» et celui de «négociant autorisé» utilisés dans le contexte des contrôles douaniers et elle convient que ces deux concepts devraient être pris en compte dans l'élaboration ou l'amendement des normes et des pratiques recommandées de l'Annexe 9.

3.2.9 Dans la note WP/37, le Pakistan souligne la nécessité d'examiner/filtrer chaque colis/article contenant des produits périssables et des marchandises sèches avant qu'ils ne soient scellés pour être chargés à bord des aéronefs. La note indique que diverses mesures sont mises en œuvre, notamment le filtrage des marchandises ou l'imposition d'une période d'attente de 24 à 48 heures, et elle suggère des mesures de sûreté afin d'assurer la sécurité du mouvement des marchandises et de rationaliser davantage le processus.

3.2.10 La Division convient que cette note de travail porte sur des questions de sûreté et devrait par conséquent être examinée par le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation. Une préoccupation est exprimée, à savoir que l'imposition d'une nouvelle technologie de sûreté de l'aviation peut entraîner un fardeau financier indu pour les pays en développement. En réponse, il est fait référence aux programmes d'assistance actuellement offerts aux États.

3.2.11 La Division examine la note WP/52 présentée par le Royaume d'Arabie saoudite qui souligne les avantages et les gains qui peuvent être réalisés en adoptant le concept d'«agent habilité». La note invite instamment les États contractants de l'OACI à accorder à la question de la sûreté du fret aérien l'importance et l'attention qu'elle mérite et à mettre en œuvre le concept d'«agent habilité».

3.2.12 La Division convient que cette note de travail est complémentaire aux notes WP/8 et 48 présentées par le Secrétariat et recommande qu'un groupe d'étude soit institué afin de déterminer les carences du système d'«agent habilité» ainsi que les mesures correctives qui pourraient être prises et la façon dont les notions d'«agent habilité» et de «négociant agréé» pourraient être harmonisées.

3.2.13 Dans la note WP/28, la CEAC présente des propositions sur la gestion du risque, considérée comme un instrument permettant la facilitation du commerce lors de mouvements transfrontaliers du fret. Compte tenu des impératifs de sûreté accrus, la gestion du risque joue un rôle vital à la fois pour la sûreté et la facilitation et peut être reconnue comme une technique importante permettant des contrôles modernes et efficaces pour les agences de contrôle frontalières. Afin de parvenir à un équilibre réfléchi à l'égard de la mise en œuvre des techniques de gestion du risque dans les domaines de la sûreté et de la facilitation, la note souligne la nécessité d'inclure une référence à la sûreté dans l'Annexe 9.

3.2.14 La Division approuve la proposition de la CEAC et recommande que des mesures appropriées soient prises afin de lier explicitement l'application de la gestion du risque dans l'Annexe 9 non seulement à la facilitation, mais aussi aux activités concernant l'application des récentes mesures de sûreté aux mouvements transfrontaliers du fret, et de solliciter la coopération avec les organes responsables de la sûreté au sein de l'OACI, afin de créer autant que possible une synergie. La Division recommande qu'une considération appropriée soit accordée à l'élaboration de lignes directrices sur la gestion du risque aux fins d'inclusion dans le Manuel de facilitation, sachant que des renseignements trop précis pourraient être utilisés par ceux qui cherchent à contourner le système.

3.2.15 La Division examine la note WP/30 présentée par la TIACA, qui souligne certaines contributions du fret aérien au développement, identifie les exigences actuelles de sûreté susceptibles de compromettre ces apports et suggère des réponses institutionnelles et stratégiques afin de permettre des correctifs quant à la facilitation. La note propose que l'OACI joue le rôle de leader dans l'établissement d'un régime moderne de sécurité pour le fret aérien, prenant en compte l'impact économique sur les pays en développement tout en relevant les défis constitués par les menaces actuelles qui pèsent sur l'aviation civile.

3.2.16 La Division appuie en principe la gestion du risque pour le fret aérien, approche qui est présentée dans la note de travail, et elle convient que l'OACI devrait entreprendre l'établissement d'un régime moderne de sûreté pour le fret aérien en consultation avec le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation. La Division de facilitation suivra de près l'évolution de la situation à cet égard.

3.2.17 Dans la note WP/34, l'IATA souligne que le mouvement sûr et efficace du fret aérien est crucial pour le bon fonctionnement de l'économie moderne et que, pour faciliter le mouvement du fret aérien, il est crucial que les mesures relatives à la sûreté et à la sécurité de la chaîne d'approvisionnement soient harmonisées à l'échelle mondiale. La note donne un aperçu des diverses questions qui, de l'avis de l'IATA, doivent être prises en compte lors de l'élaboration et de la mise en œuvre des mesures de sûreté du fret aérien et d'initiatives de sécurité de la chaîne d'approvisionnement.

3.2.18 La Division examine les concepts décrits par l'IATA et elle convient que ceux-ci devraient être pris en compte dans les activités visant l'harmonisation des programmes de sûreté du fret aérien et de la chaîne d'approvisionnement à l'échelle mondiale. Concernant l'élaboration d'un protocole normalisé pour l'inspection des expéditions, et notamment la fouille manuelle, une question est posée, relative à la responsabilité des gouvernements en matière d'inspection ou de filtrage des expéditions. Il est observé que la mise en œuvre de ces concepts ne devrait pas placer un fardeau indu sur les petits expéditeurs intermédiaires, en particulier dans les pays en développement.

3.2.19 La Division prend acte des notes d'information IP/22 et 33 présentées par les États-Unis, concernant la mise en œuvre des dispositions modernes sur la facilitation et la sûreté du fret aérien, et les nouvelles dispositions des États-Unis relatives aux renseignements électroniques préalables sur le fret, ainsi que de la note IP/26 présentée par l'Inde concernant les mesures de sûreté relatives au congé du fret aérien et de la note IP/37 présentée par l'ITF sur une approche mondiale à l'acheminement des renseignements préalables concernant le fret (ACI).

— FIN —