

UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE
FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

POLE TRANSPORTS
INSTITUT DE FORMATION UNIVERSITAIRE ET DE RECHERCHE DU
TRANSPORT AERIEN (IFURTA)

L'ADAPTATION DES COMPAGNIES AERIENNES A LA
REFORME EUROPEENNE ICS2

Mémoire pour l'obtention du
Master 2 Droit et Management du transport aérien

par

Océane LEWIS

Sous la direction de Mme. le professeur Julie LABORDE-DIT-BOURIAT
et
la co-direction de M. Luc LARRIEU-SANS



UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE
FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

POLE TRANSPORTS
INSTITUT DE FORMATION UNIVERSITAIRE ET DE RECHERCHE DU
TRANSPORT AERIEN (IFURTA)

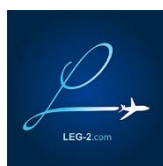
L'ADAPTATION DES COMPAGNIES AERIENNES A LA REFORME EUROPEENNE ICS2

Mémoire pour l'obtention du
Master 2 Droit et Management du transport aérien

par

Océane LEWIS

Sous la direction de Mme. le professeur Julie LABORDE-DIT-BOURIAT
et
la co-direction de M. Luc LARRIEU-SANS



Remerciements

En premier lieu, j'adresse mes remerciements à Monsieur Luc Larrieu-Sans qui, dès le début de mes recherches, fut d'une aide importante. Durant mon apprentissage chez *Leg-2.com*, il n'a cessé de m'aguiller afin de me permettre de rassembler les différents éléments nécessaires à la rédaction de ce mémoire. Aussi, je lui suis reconnaissante pour ses conseils et sa patience qui ont rendu la rédaction plus agréable.

Je remercie également Madame Julie Laborde-dit-Bouriat pour la qualité de ses enseignements qui m'ont permis d'acquérir une connaissance approfondie du secteur aérien.

Je tiens aussi à remercier Messieurs Christophe Pereira, André Majères et Hector Martin pour leur collaboration et leur bienveillance. Ils m'ont permis d'approfondir mes connaissances sur le sujet dans le cadre des interviews afin de mieux comprendre les mécanismes et spécificités du secteur du fret postal.

Je remercie enfin ma famille, spécialement ma mère et mon compagnon pour leur soutien de chaque instant.

Table des matières

Introduction	10
Partie 1 : La réglementation ICS 2 et son effet sur le fret postal.....	18
Chapitre 1 : ICS 2 : un changement notoire pour le secteur du fret postal.....	19
Section 1 : Le fret postal : un processus opérationnel et une réglementation propres	19
Section 2 : L'arrivée d'ICS 2 : une évolution pour les acteurs du secteur postal.....	25
Chapitre 2 : L'impact d'ICS 2 sur les échanges d'informations entre les opérateurs postaux et les compagnies aériennes.....	32
Section 1 : La pré-alerte sécuritaire : une nécessité pour les acteurs d'échanger des informations par voie électronique.....	32
Section 2 : La nécessité pour les compagnies aériennes d'utiliser des messages EDI dans leurs échanges avec les opérateurs postaux	38
Partie 2 : La version 2 d'ICS 2 : une future barrière à l'entrée du territoire de l'Union Européenne pour les objets postaux	45
Chapitre 1 : Des difficultés de conversion des documents dues à la spécificité du fret postal	46
Section 1 : Une difficulté liée à la différence entre le CARDIT et le FWB	46
Section 2 : Une réglementation entraînant des difficultés au niveau opérationnel	49
Chapitre 2 : Des solutions pour le franchissement de la barrière à l'entrée posée par la version 2 d'ICS 2	55
Section 1 : La mise en place d'un indicateur : l'AR flag	55
Section 2 : La lettre de transport aérien postale (PAWB) : un moyen de faciliter les échanges de données entre les systèmes cargo et postaux des compagnies aériennes.....	58
Conclusion.....	66

Liste des abréviations et sigles

ACAS	<i>Air Cargo Advance Screening</i>
ACC3	<i>Air Cargo Third Country Carrier</i> (statut)
ANSI	<i>American National Standards Institute</i> (langage EDI)
AOG	<i>Aircraft on Ground</i> (catégorie de fret)
Art.	Article
AVI	Animaux vivants (catégorie de fret)
AWB	<i>Airway Bill</i> (lettre de transport aérien)
CARDIT	<i>Carrier Document International Transport Advice</i>
Chap.	Chapitre
CSD	Déclaration de sûreté des documents
CUSITM	<i>Customs Item pre-advice to Customs</i>
CUSRSP	<i>Customs Response Message</i>
DGAC	Direction générale de l'aviation civile (autorité française)
DGR	<i>Dangerous Goods Regulation</i> (catégorie de fret)
DIP	Courrier diplomatique (catégorie de fret)
DNL	<i>Do Not Load</i>
EAD	<i>Electronic advanced Data</i>
EDI	<i>Electronic Data Interchange</i> (échange de données électroniques)
EDIFACT	<i>Electronic Data Interchange For Administration, Commerce and Transport</i> (langage EDI)
EMS	<i>Express Mail Service</i>
FFM	<i>Airline Flight Manifest message</i>
FHL	<i>House Manifest Data message</i>
FSU	<i>Freight Statut Update</i>
FWB	<i>Airway Bill data message</i>
GT.	Groupe transport

HUM	<i>Human remains</i> (catégorie de fret)
IATA	Association du transport aérien international
ICS	<i>Import Control System</i> (réglementation européenne)
IMP	<i>Interchange Message Procedures</i> (procédure d'échange de messages)
INSEE	Institut National de la Statistiques et des Etudes économiques
ITMATT	<i>Item Attribut</i>
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OMD	Organisation mondiale des douanes
ONU	Organisation des Nations Unis
PACT	<i>Pre-load Air Cargo Targeting</i>
PAWB	<i>Postal Airway Bill</i> (Lettre de transport aérien postale)
PER	Périssable (catégorie de fret)
PLACI	<i>Pre Loading Air Cargo Information</i> (information de préchargement pour le fret aérien)
POC	<i>Proof of Custody</i>
POD	<i>Proof of Delivery</i>
PRECISE	<i>Pre-loading Consignment Information for Secure Entry</i>
PTC	Centre de Technologies Postales (département de l'UPU)
PREDES	<i>Pre-advice dispatch</i>
RESDES	<i>Response on a dispatch</i>
RESDIT	<i>Response to Documents International Transport advice</i>
RFI	<i>Request For Information</i>
RFS	<i>Request For Screening</i>
UPU	Union Postale Universelle
XML	<i>Extensible Markup Language</i> (language EDI)
VAL	Valeur (catégorie de fret)

Introduction

« On ne peut pas revenir en arrière : la nouvelle normalité est déjà là ! »¹

Bishar Abdirahman Hussein²

§ 1. L'implication du transport de marchandises dans l'évolution des échanges

Le transport de marchandises et la mondialisation économique sont étroitement liés. En effet, il est à l'origine même du commerce à partir du moment où l'homme a commencé à se déplacer pour échanger des denrées d'une cité à une autre.

C'est en développant différents modes de transports tels que le bateau que l'homme a pu découvrir de nouvelles régions. Ces voyages ont permis d'étendre les échanges entre les différents pays avec la création de routes comme la route de la soie. C'est grâce à l'évolution des modes de transport que le commerce s'est développé, notamment avec le bateau qui a permis de relier les différents continents comme l'Amérique et l'Europe. Cela a participé grandement au développement des civilisations et au phénomène de mondialisation qui est un « *phénomène d'ouverture des économies nationales sur un marché mondial, entraînant une interdépendance croissante des pays* »³.

Le développement des différents modes de transport et notamment la création de lignes ferroviaires mais aussi des avions a entraîné une multiplication des échanges. Par exemple, le fret aérien permet de transporter des marchandises d'un continent à l'autre en quelques heures pour certaines lignes contre plusieurs jours lorsqu'elles sont acheminées par voie maritime.

Dans les années 1960, environ 90% du commerce international était assuré par le transport maritime et seulement 7% était transporté par voie aérienne. Aujourd'hui, selon l'IATA⁴, le transport aérien en assure 35% de la valeur des marchandises transportées grâce au développement de l'économie mondiale depuis les années 1970. La géographie des flux de fret aérien est étroitement liée à celle du commerce international. On retrouve les routes intercontinentales qui relient l'Asie Pacifique, l'Amérique du Nord et l'Europe qui sont au cœur de la mondialisation même si commencent à émerger d'autres régions comme l'Asie

¹ Extrait du discours du Directeur général de l'UPU lors de la cérémonie d'ouverture de la journée mondiale de la poste en octobre 2020.

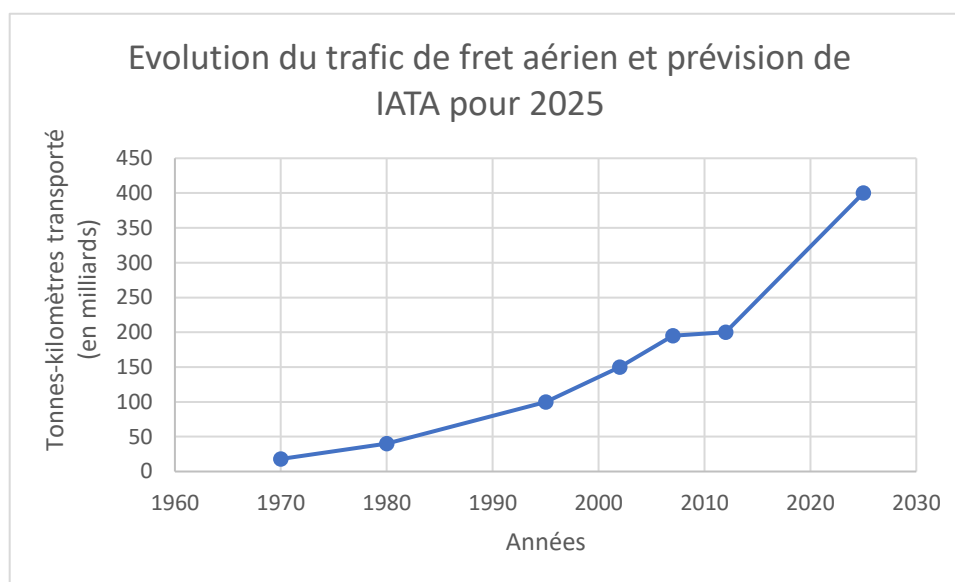
² Directeur générale de l'UPU

³ Source : Dictionnaire Le Robert

⁴ IATA : Association Internationale du Transport aérien

orientale⁵. Selon le professeur Armand Fremont⁶, « *les 50 plus grandes agglomérations mondiales ne regroupent qu'environ 8% de la population mondiale mais concentrent 51% du fret aérien et 46% du fret maritime conteneurisé* ». Ce sont les mouvements de fret qui permettent aujourd'hui de déterminer si on est face à un phénomène de mondialisation qui se porte bien ou non.

7



§ 2. Le fret postal : un pionnier de l'histoire du transport aérien

L'avion est le mode de transport le plus récent. Les premiers vols commerciaux ont débuté en 1914 aux Etats-Unis mais le fret aérien postal, quant à lui, a commencé à exister bien plus tôt en France. En effet, dans les années 1870, le transport de courrier par ballon postaux ouvre ses services aux particuliers. L'avion a été une avancée majeure pour son développement et le premier vol est effectué en 1911 par le pilote français Henri Péquet⁸. Il a transporté environ 15 kg de courrier entre Allahabad (aujourd'hui Prayagraj) et Naini en Inde pendant l'Exposition internationale agricole, d'industrie et des transports. Le courrier est la première marchandise transportée par avion car les avions étaient sous-motorisés pour transporter des cargaisons plus lourdes.

La poste aérienne est une pionnière de ce mode de transport car elle est étroitement liée à son évolution mais aussi elle regroupe de nombreux pilotes célèbres dans l'histoire du

⁵ A. Fremont, « Transport aérien de fret et mondialisation », *HAL*, 2021, p. 2 et 3, [en ligne]

⁶ Géographe français

⁷ Source : IATA

⁸ Aviateur français, pionnier de la Poste aérienne (1888 – 1974)

transport aérien. C'est avec le transport de courrier que les premiers avions ont commencé à parcourir des distances longues. Par exemple, en 1925, la ligne Toulouse – Casablanca - Dakar est ouverte avec les Lignes de Latécoère. Elle permettait de parcourir 1200 km de désert africain. La traversée de l'Océan Atlantique, s'effectue bien plus tard. Le premier vol transportant des passagers à traverser l'Atlantique arriver bien plus tard, en 1927 avec le *Spirit of Saint Louis* piloté par Lindberg⁹. En 1928, La Compagnie Générale de l'Aéropostale ouvrira une route aérienne reliant Dakar et Natal au Brésil.

Suite à ces différentes expériences, les premières lignes régulières vont être mises en place. Par exemple, en France, la première ligne régulière est mise en place le 17 août 1918 et relie Paris, Le Mans ainsi que Saint-Nazaire. Le développement de ces lignes a permis d'augmenter considérablement les flux postaux. De plus, après la Première guerre mondiale, en 1918, certains grands constructeurs aéronautiques comme Latécoère développent des lignes vers l'Amérique du Sud et l'Afrique car les distances à parcourir en bateau était très longue. Par exemple, il fallait environ un mois pour relier Buenos Aire et la France. Ces lignes sont gérées par la Société des lignes de Latécoère. On y retrouve de grands pilotes tels que Didier Daurat¹⁰ qui a inauguré la première ligne Toulouse – Rabat en 1919 pour le compte de Latécoère, Jean Mermoz, Antoine de Saint-Exupéry, Henri Guillaumet ou encore Maurice Noguès. En avril 1927, la société fondée par Latécoère change de nom et devient la Compagnie Générale de l'Aéropostale qui, en 1933 prendra le nom d'Air France.

Enfin, l'accroissement de la taille des avions et l'évolution des techniques aéronautiques ont permis petit à petit de transporter d'autres types de marchandises qui seraient plus volumineuses et plus lourdes. Néanmoins, le transport aérien reste le principal mode d'acheminement pour le courrier et les petits paquets.

§ 3. Le fret postal : une catégorie du transport aérien de marchandises

Selon l'OACI¹¹, le fret aérien désigne « *tous les biens transportés à bord d'un aéronef à l'exception de la poste, des provisions de bord et des bagages de passagers* »¹². Il s'agit là d'une définition assez restrictive de ce mode de transport. En revanche, les compagnies utilisent ce terme dans un sens plus large en y ajoutant les envois express et la poste mais les bagages restent exclus. Il existe donc différentes catégories de fret. Tout d'abord, il y a le général cargo qui regroupe des marchandises de tout type tel que le textile,

⁹ Pionnier américain de l'aviation (1902 – 1974)

¹⁰ Didier Daurat, pionnier de l'aviation française (1881 – 1969)

¹¹ OACI : Organisation de l'Aviation civile internationale

¹² Source : OACI, *Manuel de la réglementation du transport aérien international*, 2004

des pièces et machines de petite dimension, l'ameublement et bien d'autres. Ensuite, il y a le fret spécial comme le transport de pièce d'avions (AOG¹³) ou d'animaux (AVI¹⁴) mais aussi celui de denrées périssables (fruits et légumes, poisson, fleurs - PER¹⁵), de pharmacie (transport de vaccins ou de médicaments), de valises diplomatiques (DIP¹⁶), de corps humains (HUM¹⁷), d'objets de valeurs (billets de banque, bijoux – VAL¹⁸), des marchandises dangereuses (DGR¹⁹). La poste (MAL) fait partie de ce fret spécial.

Au-delà du fait que la poste soit une catégorie particulière de marchandises, la plus grande différence existante entre le fret général et le fret postal est l'institution qui régleme nte ces secteurs. Pour le fret général et les autres types de fret spécial, c'est l'OACI qui définit la réglementation tandis que pour le fret postal, il est régi par la Convention postale universelle définie par l'Union Postale Universelle, institution spécialisée de l'Organisation des Nations Unies. La Convention de Montréal de 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien internationale dispose qu'elle ne s'applique pas au transport aérien postal²⁰. Elle précise au paragraphe 2 de l'article 2 que « *dans le transport des envois postaux, le transporteur n'est responsable qu'envers l'administration postale compétente conformément aux règles applicables dans les rapports entre les transporteurs et les administrations postales* »²¹.

L'histoire de la réglementation postale remonte à la fin du XIXème siècle. Les Etats se sont entendus pour créer l'Union Générale des Postes (UGP) où ils décident de mettre en place une réglementation en se basant sur trois notions :

- Les objets qui sont admis dans les correspondances,
- Quel schéma douanier doit être appliqué pour permettre à la correspondance de passer d'un Etat à un autre.
- La rémunération de la distribution par le pays de destination alors que l'affranchissement a été perçu par le pays expéditeur.

En 1878, Les postiers et leurs Etats de tutelle vont rebaptiser l'Union Générale des Postes par son appellation actuelle qui est « Union Postale Universelle ». Cette organisation internationale devient une institution spécialisée des Nations Unies en 1947.

¹³ AOG : *Aircraft on ground*

¹⁴ AVI : Animaux vivants

¹⁵ PER : périssable

¹⁶ DIP : Courrier diplomatique

¹⁷ HUM : *Human Remains*

¹⁸ VAL : valeur

¹⁹ DGR : *Dangerous Goods Regulations*

²⁰ Source : art. 2§1 chap. 1 *Convention de Montréal de 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien internationale*

²¹ Source : art. 2§2 chap. 1 *Convention de Montréal de 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien internationale*

La catégorie postale se différencie des autres types de marchandises par les documents utilisés pour le transport. Dans le fret général, il s'agit de la lettre de transport aérien²². Ce document matérialise la relation contractuelle entre le transporteur et l'expéditeur et constitue la preuve de la prise en charge de la marchandise par la compagnie aérienne. Ce système a été mis en place par la Convention de Varsovie de 1929²³, mise à jour par la Convention de Montréal de 1999 et notamment à son article 4.1 qui prévoit que « *pour le transport de marchandises, une lettre de transport aérien est émise* ». Pour le fret postal, le document est le CN 38. Il existe aussi un CN 41 pour le transport des produits économiques mais il suit les mêmes règles que le CN 38. Contrairement à la lettre de transport aérien, il ne matérialise pas la relation contractuelle. Il s'agit juste d'un bon de commande.

Beaucoup d'autres différences existent entre une lettre de transport aérien et un CN 38. Par exemple, pour le postal, on ne calcule pas le volume contrairement au général cargo où il joue un rôle important dans le remplissage de la soute et de la répartition du poids dans cette dernière. De plus, dans le général cargo, il existe des tranches de poids tandis que dans le fret postal, il n'y en a pas. Il n'y a qu'un seul prix quel que soit le poids de l'expédition. Dans la pratique, les nombreuses différences existantes entre fret général et postal posent aux compagnies aériennes des difficultés opérationnelles et financières auxquelles certaines ont du mal à faire face.

§ 4. Le commerce électronique, un bouleversement dans le secteur du fret postal

Le commerce électronique ou en ligne, plus connu sous le terme de *e-commerce*, est un phénomène récent et en pleine croissance. Il est défini par l'INSEE²⁴ comme étant toutes « *transactions commerciales utilisant internet ou d'autres réseaux informatiques comme l'échange de données informatisé et impliquant un changement de propriété du bien ou du service commandé* »²⁵. Il est apparu dans les années 1990. En effet, l'apparition de grandes entreprises telles qu'Amazon en 1995 a grandement participé à son expansion mais pas seulement. En effet, l'augmentation du nombre de produits disponibles à la vente en ligne y participe fortement car cela permet d'élargir la cible des consommateurs. Selon la FEVAD²⁶, « *au cours des quatre dernières années, le e-commerce a progressé en moyenne de 13% par an* »²⁷ (en France).

²² En anglais : *airway bill (AWB)*

²³ Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international

²⁴ INSEE : Institut National de la Statistiques et des Etudes économiques

²⁵ Source : INSEE, *Commerce électronique*, 2016, [en ligne]

²⁶ FEVAD : Fédération du e-commerce et de la vente à distance

²⁷ Source : FEVAD, *Les chiffres-clés du e-commerce en 2020*, 2020, [en ligne]

D'autre part, en 2020, l'apparition de la Covid-19 a aussi permis à ce nouveau marché de se développer. Les différents confinements et la fermeture des commerces jugés « non-essentiels » ont encouragé les consommateurs à se tourner vers les sites de e-commerces ce qui a fortement participé à son expansion. Par exemple, la FEVAD a déclaré en 2020 que le chiffre d'affaires du e-commerce français a augmenté de 11% par rapport au chiffre d'affaires de 2018. Aussi monsieur Philippe Prétat²⁸ a déclaré que « *tous les mois depuis le confinement de mars, nous avons observé une croissance de 10% de nos volumes importé* »²⁹.

Le fret, et notamment le fret postal, a dû s'adapter rapidement à ce phénomène notamment avec la demande qui croît chaque année. Aujourd'hui, les flux de e-commerce représentent 20% des volumes mondiaux de fret aérien.

Les flux de e-commerce ne sont pas tous transportés dans le circuit postal. Beaucoup de plateformes de commerce en ligne travaillent soit avec des distributeurs privés ou bien avec des transitaires qui importent en gros, dédouanent globalement la marchandise pour l'injecter ensuite dans un réseau postal domestique. L'international Post Corporation (IPC) déclare que 70% des objets issus du e-commerce sont délivrés par les opérateurs postaux. Mais cette part de marché n'est pas intégralement transportée de bout en bout par le biais des postes ; beaucoup de ces objets sont directement reçus par les postes dans leur circuit domestique après un dédouanement. Les opérateurs postaux demeurent donc intégralement responsables sur toute la chaîne logistique sur seulement une petite partie des flux de e-commerce. Ils n'en tirent donc pas 100% du profit et doivent perpétuellement s'adapter pour se rendre attractifs auprès des plateformes marchandes ou auprès des grossistes pour assumer au moins les opérations du dernier kilomètre, c'est-à-dire la livraison au destinataire final. Le e-commerce est donc une diversification importante pour les postes mais il ne compense pas intégralement la chute des volumes de courrier traditionnel que l'on observe depuis le début du siècle.

§ 5. La réaction des Etats face au nouveau marché introduit par le commerce électronique

Face au développement du commerce, les Etats ont fait face à de nouvelles menaces, notamment depuis les attentats du 11 septembre 2001 aux Etats-Unis qui ont marqué les

²⁸ CEO de DHL Express France

²⁹ V. Kerautem, « Philippe Prétat, PDG de DHL : « Le e-commerce joue un rôle clé dans la hausse de nos flux de colis » », *Le Parisien*, 2020, [en ligne]

esprits et le secteur du transport aérien. En effet, ces derniers ont mis en lumière les failles dans les systèmes de sûreté. Depuis ce jour, les Etats n'ont de cesse d'augmenter leurs mesures de sûreté en mettant en place des réglementations de plus en plus strictes que ce soit pour les passagers ou les marchandises.

Ces attentats ont amené les douanes à adopter des normes afin de garantir l'intégrité de la chaîne logistique. En 2010, une tentative d'attentat déjouée par la détection de colis contenant des imprimantes piégées en provenance du Yémen n'a fait que renforcer les douanes dans leur volonté de modifier et d'améliorer les procédures de sécurité et de sûreté des différentes étapes de la chaîne. Un premier colis piégé a été découvert à bord d'un avion de la compagnie UPS à Londres et le second dans un entrepôt de la compagnie FedEx à Dubaï.

Dans cette continuité, les Etats-Unis ont mis en place depuis le 1^{er} janvier 2021, le *STOP Act*³⁰ qui a pour objectif de contrer le terrorisme et l'entrée de drogues sur le territoire américain. Les opérateurs postaux doivent transmettre à la douane américaine les données des objets postaux qui doivent atterrir sur le territoire avant leur arrivée. Les compagnies aériennes ne sont pas impliquées dans ces pré-alertes.

En Europe, depuis 2010, a été mis en place un système de pré-alerte sécuritaire. Il s'agit de l'ICS 1³¹. Elle concerne principalement les envois en provenance de pays tiers à destination de l'Union Européenne. Cette réglementation met en place une déclaration sommaire d'entrée qui doit être soumise par les transporteurs à l'arrivée des marchandises sur le sol européen. Les opérateurs postaux n'étaient pas inclus dans ICS 1 en raison de l'absence d'une dématérialisation des échanges d'informations douanières à cette période. La Commission Européenne a souhaité faire évoluer ce système afin d'y inclure les postes et de permettre le dépôt de ces données. Cela a pour objectif d'améliorer la sécurité et la sûreté pour le transport du courrier car jusqu'à présent, les compagnies aériennes n'avaient pas de visibilité sur ce qu'elles transportaient. D'autre part, cela permet aussi aux douanes européennes de contrôler le processus d'importation de marchandises sur le plan sécuritaire et fiscal.

En ce qui concerne le secteur postal, en 2012, les Etats membres de l'Union Postale Universelle se sont réunis à Doha et ont commencé à réfléchir à prendre des dispositions nécessaires à la mise en œuvre généralisée de la pré-alerte sécuritaire. L'objectif de ce système est de permettre la détection d'une bombe dans un colis avant son chargement dans

³⁰ STOP Act : *Synthetics Trafficking and Overdose Prevention Act*

³¹ ICS : *Import Control System*

un aéronef. Ceci est la base de ce qui va permettre à la Commission Européenne de mettre en place la réforme ICS 2 qui a pour vocation de remplacer ICS 1 en incluant, cette fois-ci, les opérateurs postaux.

Des travaux pour ICS 2 ont débuté en 2018 en incluant les opérateurs postaux, l'IATA et l'Organisation Mondiale des Douanes, afin d'élaborer les modalités et les procédures d'échanges d'informations en se basant sur les standards existants de messages électroniques (EDI³²). Cette réforme entrera en vigueur de façon progressive puisqu'il faut retenir trois dates clés :

- Le 15 mars 2021 pour les opérateurs postaux,
- Le 1^{er} mars 2023 pour les transporteurs aériens,
- Le 1 mars 2024 pour les autres types de transports (maritimes et terrestres)

Ces trois dates sont les trois dates de publication des différentes versions de l'ICS 2³³. Seule la version entrant en vigueur le 1^{er} mars 2023 fera l'objet de ce mémoire.

§ 6. Problématique et annonce de plan

Cette initiative de la Commission Européenne de mettre en place une réglementation incluant un nouveau système de déclaration préalable des marchandises amène à se poser la question de savoir comment les compagnies aériennes, acteur principal du transport postal transfrontalier, vont la mettre en œuvre. En effet, cette réforme va leur poser des difficultés opérationnelles, notamment en raison des grandes différences existantes entre le fret postal et le fret général. Par exemple, il va falloir résoudre la problématique du document de transport. La lettre de transport aérien permet à la compagnie de faire une pré-déclaration avant son arrivée sur le territoire de l'Union ce que le CN 38 ne permet pas. Il faut donc que les compagnies aériennes arrivent à se conformer à ces nouvelles règles avant le 1^{er} mars 2023, date d'entrée en vigueur d'ICS 2 pour les transporteurs aériens.

Afin d'essayer de répondre à cette question, il faut, dans un premier temps, poser le cadre de cette réforme afin de bien la comprendre et de voir les effets qu'elle va avoir sur le fret postal (Partie 1). Dans un second temps, il semble important de se concentrer sur le process opérationnel que les compagnies vont devoir ou ont déjà commencé à mettre en place afin de pouvoir continuer à transporter du courrier sur le territoire de l'Union Européenne (Partie 2).

³² EDI : *Electronic Data Interchange*

³³ Commission Européenne, *ICS 2 : Le nouveau système douanier d'informations anticipées sur les marchandises de l'UE*, 2021, [en ligne]

Partie 1 : La réglementation ICS 2 et son effet sur le fret postal

Avant de bien appréhender ce qu'implique cette nouvelle réglementation, il s'agit de comprendre le contexte réglementaire qui entourait ce secteur avant la mise en place d'ICS 2. Ce dernier fait l'objet d'une réglementation spécifique par rapport à celle qui régit le fret général. Il conviendra également de comprendre pourquoi la Commission européenne et les différents acteurs intervenant dans la chaîne logistique du transport postal ont été amenés à adopter de nouvelles règles (Chapitre 1).

Une fois ce contexte bien établi, il est important de commencer à expliquer les changements concrets que va impliquer ICS 2 dans les échanges d'information entre les opérateurs postaux et les transporteurs. En effet, les compagnies aériennes, principaux transporteurs du fret postal, vont être impactées sur les plans opérationnels et juridiques. Ces dernières devront être conformes à la nouvelle réglementation pour le 1^{er} mars 2023 si elles souhaitent continuer de transporter du courrier à destination du territoire de l'Union Européenne. Il leur faudra pour cela adapter leurs systèmes d'échanges d'information (Chapitre 2).

Chapitre 1 : ICS 2 : un changement notoire pour le secteur du fret postal

Le but d'ICS 2 est de mettre en œuvre un nouveau programme de sécurité et de sûreté permettant de collecter des données sur toutes les marchandises entrant dans l'Union avant leur arrivée par le biais d'une déclaration sommaire d'entrée. Cela aidera les autorités douanières de l'Union à être plus efficaces dans l'identification des menaces et à intervenir au point le plus approprié de la chaîne d'approvisionnement. Cette réforme est le résultat de travaux et de discussions entretenus par les acteurs du fret postal depuis plusieurs années.

Pour pouvoir comprendre comment a été créée ICS 2, il faut tout d'abord identifier la particularité de cette branche du fret qu'est le postal. En effet, ce secteur a une réglementation et un processus opérationnel qui lui sont propres (Section 1). Ce sont ces particularités qui ont amenés les opérateurs postaux, les compagnies et les autorités douanières à discuter sur la sécurité et la sûreté des objets postaux afin de faire évoluer le secteur postal (Section 2).

Section 1 : Le fret postal : un processus opérationnel et une réglementation propres

Le fret postal a toujours été une catégorie du transport de marchandise particulière. En effet, il possède sa propre réglementation qui provient de la Convention Postale Universelle (§1). Cette exception réglementaire conduit naturellement à des processus opérationnels spécifiques (§2).

§ 1. Un secteur régi par la Convention Postale Universelle

Depuis ses débuts, le secteur postal a toujours fait l'objet d'une réglementation particulière, notamment depuis la création de l'Union Postale Universelle en 1874 dont le siège se trouve à Berne. Dans ses premières années d'existence, l'Union Postale Universelle se nommait « Union Générale des Postes » (UGP). Cette organisation joue un rôle de conseil, de médiation et de liaison mais fournit aussi une assistance technique. C'est elle qui établit les règles pour les échanges de courrier international et peut aussi formuler des recommandations afin de faire croître les volumes de lettres et colis échangés. L'Union Postale Universelle compte actuellement 192 Etats membres qui sont généralement aussi membres de l'Organisation des Nations Unies puisque que c'est une institution spécialisée. Son directeur général actuel est M. Bishar Abdirahman Hussein.

Chaque Etat membre doit désigner un opérateur qui sera en charge d'assurer le service postal universel sur son territoire. Cet opérateur est nommé par l'Union Postale Universelle comme étant un « opérateur désigné » qui est défini comme « *toute entité gouvernementale ou non gouvernementale désignée officiellement par le Pays-membre pour assurer l'exploitation des services postaux et remplir les obligations qui y sont relatives découlant des Actes de l'Union sur son territoire* »³⁴. Par exemple, pour la France, c'est le Groupe La Poste qui assume cette fonction d'opérateur désigné.

Elle est composée de quatre organes principaux :

- Le Congrès est l'organe suprême et se réunit tous les quatre ans afin d'établir de nouvelles règles et de réfléchir à de nouvelles stratégies de développement. Le dernier congrès aura lieu en août 2021 à Abidjan en Côte d'Ivoire.
- Le Conseil d'administration assure la continuité des travaux de l'Union postale entre les congrès. Il examine les questions réglementaires, administratives, législatives et juridiques.
- Le Conseil d'exploitation postale qui est en charge des questions techniques et opérationnelles.
- Le Bureau international joue le rôle de secrétariat général de l'organisation. Il apporte un soutien technique et logistique aux organes de l'Union.

L'Union Postale Universelle a notamment établi la Convention postale universelle conclue à Vienne le 10 juillet 1964. C'est cette convention qui, à l'heure actuelle, régit au secteur postal. Elle met en place les règles applicables dans le cadre des échanges internationaux de courrier et de colis. L'essentiel de la réglementation porte sur les conditions de rémunération et de responsabilités entre les postes et une petite partie concerne les modalités d'échange et de transport d'un pays à l'autre.

Les principales définitions des termes que l'on retrouve dans le processus opérationnel des postes y sont présentes. Elle harmonise le secteur postal international afin de faciliter les échanges en créant un « *service postal universel* ». Son objectif est de « *renforcer le concept d'unicité du territoire postal de l'Union* »³⁵. Ce principe est défini par la Convention comme une « *prestation permanente aux clients de services postaux de base, en tout point du territoire d'un pays, à des prix abordables* »³⁶. Elle instaure aussi le principe de « *liberté de transit* » qui est défini comme « *l'obligation, pour chaque Pays-membre, de s'assurer que ces opérateurs désignés acheminent toujours par les voies les plus rapides et*

³⁴ Art. 1, « Définition » *Convention postale Universelle*, 1964

³⁵ Art. 3, « Service postal universel », *Convention postale universelle*, 1964

³⁶ Art. 1.14, *Convention postale universelle*, 1964

les moyens les plus sûrs qu'ils emploient pour leurs envois les dépêches closes et les envois de la poste aux lettres à découvert qui sont livrés par un autre opérateur désigné »³⁷.

C'est également elle qui définit les règles en ce qui concerne la sécurité au sein des échanges postaux. Cela est précisé dans son article 9, « *les Pays-membres et leurs opérateurs désignés se conforment aux exigences en matière de sûreté définies dans les normes de sûreté de l'Union postale universelle* ». En termes de transport aérien, elle est néanmoins soumise à toutes les règles édictées par l'OACI.

En plus d'avoir une réglementation qui lui est propre, le transport postal aérien possède aussi un processus opérationnel spécifique.

§ 2. Le transport postal aérien et son processus opérationnel

En raison de la forte croissance des échanges entre les différents pays due à l'essor du commerce électronique et afin de pouvoir assurer le « service postal universel », le Conseil d'Exploitation Postal a créé plusieurs groupes de travail, dont un « Groupe Transport » qui est en charge des questions relatives aux différents modes d'acheminement du courrier. Ce dernier travaille avec l'IATA afin d'assurer le « service postal universel » en harmonisant les règles qui régissent les questions de responsabilité, de sécurité et de sûreté dans le transport aérien. Cela est d'autant plus pertinent que ce type de transport n'est pas régi par la *Convention de Montréal* de 1999 mise en place par l'OACI. L'Union Postale Universelle et l'IATA coordonnent leurs actions au sein d'un Comité de Contact qui se réunit deux fois par an.

Pour comprendre le processus postal de base, il faut tout d'abord savoir quels types d'objets sont transportés. Trois types d'objets postaux existent :

a) La poste aux lettres

Elle est composée des lettres, cartes postales et autres objets. Ces objets ne font pas l'objet d'un contrôle douanier systématique, les correspondances en étant exemptées. Y sont inclus les petits paquets qui sont des objets pesant jusqu'à 2 kilogrammes et contenant des marchandises. Ces derniers constituent l'essentiel des flux de e-commerce.

³⁷ Art. 3, « Service postal universel », *Convention postale universelle*, 1964

b) *Le colis*

C'est le second type d'objet postal. La distinction entre le colis et le petit paquet est parfois difficile. En effet, les seules réelles distinctions entre ces deux types d'objets, sont le poids et la rémunération entre les postes. En ce qui concerne le poids, un petit paquet peut peser jusqu'à 2 kilogrammes tandis qu'un colis peut peser jusqu'à 20 kilogrammes. Mais comment les distinguer lorsque l'objet pèse moins de 2 kilogrammes ? L'autre indice qui peut permettre de les différencier est le paiement de frais terminaux ou de quotes-parts territoriales d'arrivée. Les frais terminaux sont la « *rémunération due à l'opérateur désigné du pays de destination par l'opérateur désigné du pays expéditeur à titre de compensation des frais liés au traitement des envois de la poste aux lettres reçus dans le pays de destination* »³⁸. La quote-part territoriale d'arrivée est la « *rémunération due à l'opérateur désigné du pays de destination par l'opérateur désigné du pays expéditeur à titre de compensation des frais de traitement d'un colis postal dans le pays de destination* »³⁹. En dehors de ces deux définitions et du poids, la distinction reste donc très floue. Les deux types d'objets sont donc soumis à un contrôle douanier à leur arrivée. Tout objet postal contenant de la marchandise est donc assorti d'une obligation déclarative à la douane du pays de destination.

c) *Les envois EMS*

Enfin, le dernier type d'objet sont les envois EMS⁴⁰. Selon l'Union Postale Universelle, il est question d'une « *marque mondiale qui représente le service postal doté de la livraison la plus rapide* »⁴¹. C'est donc un service postal international offert par les opérateurs désignés de l'Union Postale Universelle. Il permet un acheminement express de marchandises ou de documents à travers le monde. Lorsqu'un envoi EMS contient des marchandises, il est soumis à des contrôles douaniers tandis que lorsque ce sont des documents, cela peut varier d'un pays de destination à l'autre. En France, le service EMS est assuré par le Groupe La Poste, opérateur désigné français. C'est la filiale Chronopost qui en a la charge.

L'Union Postale Universelle a créé, en 1999 lors de son Congrès de Pékin, la Coopérative EMS qui regroupe 180 pays membres de l'Union⁴². Cet organisme encourage

³⁸ Art. 1.8, *Convention Postale Universelle*

³⁹ Art. 1.11, *Convention Postale Universelle*

⁴⁰ EMS : *Express Mail Service*

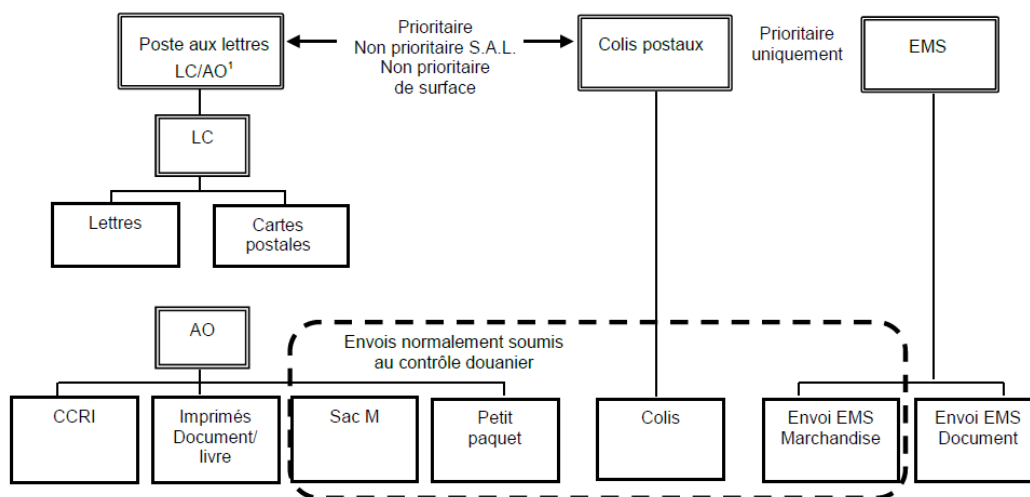
⁴¹ UPU, *Express Mail Service (EMS)*, [en ligne]

⁴² UPU, « *EMS – Vingt années au service de l'excellence* », UPU – *Activités et médias*, 2019, [en ligne]

ses postes à fournir un service express d'expédition du courrier. Il est composé de trois organes :

- L'Assemblée générale qui est composée de tous les membres de l'organisme,
- Le Conseil qui est composé de neuf membres élus,
- L'Unité EMS qui est l'organe exécutif. Il est basé au Bureau International.

43



Produits postaux normalement soumis au contrôle douanier

L'Union Postale Universelle a harmonisé le processus opérationnel ainsi que la terminologie utilisée par les opérateurs postaux et les transporteurs. Elle a mis en place plusieurs normes comme par exemple la norme S8 qui permet d'établir l'identifiant d'une dépêche ou encore la norme S9 qui explique comment créer un identifiant de récipient. Un récipient est défini par le Groupe Transport de l'Union Postale Universelle comme une « unité de dépêche » et c'est « habituellement un sac ou une caisse contenant des envois postaux »⁴⁴. Pour La Poste, une dépêche est définie comme un « ensemble de lettres transportées en même temps et groupées par destination dans un grand sac »⁴⁵.

Avant leur embarquement dans l'avion, les objets postaux sont rassemblés dans un récipient. Ils possèdent un identifiant utilisé par les transporteurs et les postes. Ces réipients sont ensuite rassemblés dans une « dépêche » postale. Elle est accompagnée d'une feuille de route détaillant le nombre de réipients qu'elle contient ce qui permet, à destination, de

⁴³ OMD et UPU, *Guide conjoint OMD-UPU pour le dédouanement postal*, 2018, p. 28

⁴⁴ GT UPU, *Guide du transport postal*, 2018, p. 17

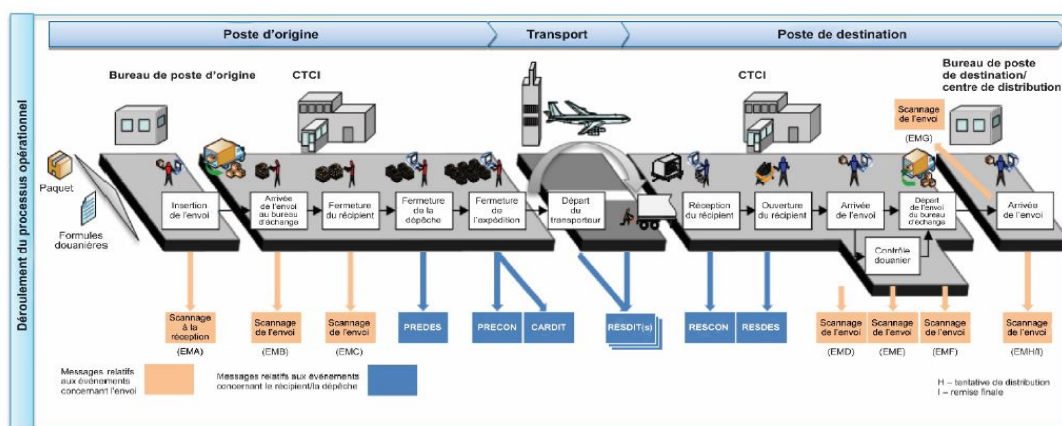
⁴⁵ Glossaire de La Poste, [en ligne]

vérifier s'ils sont bien arrivés et en déduire ainsi les frais terminaux ou quote-part territoriales que devront acquitter les pays expéditeurs.

Les récipients sont donc regroupés dans une « dépêche » qui sera quant à elle couverte par une « expédition ». Une expédition représente le lien contractuel existant entre l'opérateur postal et le transporteur. Comme tout bordereau de transport, elle décrit l'origine, la destination et la description sommaire du contenu. Elle est matérialisée par un bordereau de livraison référencé (CN 38⁴⁶) par l'Union Postale Universelle. Contrairement à la lettre de transport aérien, il ne fait pas office de contrat de transport, il permet juste de faire un contrôle opérationnel afin de vérifier que la totalité de l'expédition est bien arrivée à destination. Aujourd'hui, avec l'augmentation des échanges de messages informatisés (EDI⁴⁷), les informations relatives à l'expédition sont transmises par messages PRECON à la poste de destination et CARDIT au transporteur.

Les expéditions sont très importantes pour les compagnies aériennes car elles matérialisent le lien contractuel sous-jacent entre l'opérateur postal et le transporteur. Il s'agit aussi d'un document nécessaire au passage en douane. Le dédouanement consiste à payer les frais de douane généralement nécessaires pour pouvoir récupérer une marchandise importée⁴⁸. Cela permet le transfert de la charge des récipients de la compagnie aérienne à l'opérateur désigné de destination. En effet, le bordereau de livraison et les étiquettes aux standards de l'Union Postale Universelle permettent à la compagnie de différencier l'expédition du chargement de fret général. La poste de destination pourra, grâce à ce document, appliquer les processus liés au courrier auprès de ses autorités douanières.

49



Processus du traitement du courrier

⁴⁶ Cf. Annexes

⁴⁷ EDI : *Electronic Data Interchange*

⁴⁸ Dictionnaire de l'Internaute, [en ligne]

⁴⁹ GT UPU, *Guide du transport postal*, 2018, p.17

Aujourd'hui, ce système est amené à évoluer avec la forte croissance du courrier international consécutive à l'expansion du commerce électronique. Il faut que l'Union Postale Universelle, de concert avec l'IATA pour les compagnies aériennes et l'Organisation Mondiale des Douanes évoluent elles aussi dans leurs échanges afin d'être plus efficaces tout en améliorant les contrôles de sécurité et de sûreté des objets postaux. Cela se confirme d'autant plus que l'Union européenne (ICS 2) mais aussi d'autres pays comme les Etats-Unis (*STOP Act*) mettent en place des réglementations de plus en plus sévères impliquant des déclarations préalables des marchandises avant leur entrée sur leur territoire.

Le secteur postal ne pourra donc plus échapper à ces normes en appliquant sa propre réglementation. Les parties intéressées vont devoir évoluer afin de pouvoir s'y conformer.

Section 2 : L'arrivée d'ICS 2 : une évolution pour les acteurs du secteur postal

ICS 2 représente une évolution importante dans le secteur du fret et notamment du postal. En effet, la précédente réglementation européenne ne touchait pas le secteur postal ce qui a commencé à devenir un problème de sûreté pour les autorités douanières avec la forte croissance des envois de marchandises consécutive à l'arrivée du e-commerce. Cette nouvelle réglementation va donc entraîner des évolutions dans le contrôle des objets postaux (§1) ainsi que dans le secteur douanier (§2).

§ 1 : Une évolution dans le contrôle des objets postaux

Très concernée par les problématiques liées à la sûreté et à la sécurité de l'aviation civile, l'Union Européenne s'est engagée dans une série de mesures visant à renforcer progressivement les contrôles.

a) Sur le plan de la sûreté aérienne

L'Union Européenne a établi une législation concernant la sûreté du fret des vols entrants. Elle résulte du règlement (UE) n°859/2011 du 25 août 2011⁵⁰ et du règlement (UE)

⁵⁰ Règlement d'exécution (UE) n°859/2011 de la Commission du 25 août 2011 modifiant le règlement (UE) n°185/2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de bases communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, en ce qui concerne le fret et le courrier aérien.

n°1082/2012 du 9 novembre 2012⁵¹ qui mettent en place le statut ACC3⁵². Cela s'est décidé suite à la tentative d'attentat d'octobre 2010 avec la détection de deux colis piégés contenant des imprimantes en provenance du Yémen et à destination des Etats-Unis. Depuis le 1^{er} février 2012, les transporteurs de fret ou de courrier qui effectuent des opérations à destination de l'Union au départ d'un aéroport provenant d'un pays tiers doivent en conséquence posséder le statut d'ACC3 et cela quelle que soit leur nationalité. Cela signifie que les transporteurs non communautaires sont eux aussi concernés. Le règlement 859/2011 énonce que « *tout transporteur aérien transportant du fret ou du courrier en provenance d'un aéroport d'un pays tiers et destiné au transfert, au transit ou au déchargement dans tout aéroport entrant dans le champ d'application du règlement (CE) n°300/2008, doit être désigné comme "transporteur de fret ou de courrier aérien qui effectue des opérations à destination de l'Union au départ d'un aéroport d'un pays tiers" (ACC3) »*⁵³. Il est attribué par l'autorité compétente ayant délivré le certificat de transporteur aérien à une compagnie aérienne pour chaque aéroport de pays tiers à l'Union Européenne et non pour un pays pris dans son ensemble.

Ce statut implique que le transporteur est responsable de l'exécution de l'inspection/filtrage et doit émettre une déclaration sur le statut de sûreté. Il a été mis en place car la législation européenne veut que toute marchandises, y compris les marchandises postales, entrant sur le territoire de l'Union par voie aérienne soient soumises à un contrôle d'inspection/filtrage à moins qu'elles ne proviennent d'un pays exempté de cette obligation. Se retrouvent ici les prémices de la pré-déclaration des marchandises, même si ces obligations de sûreté ne sont pas directement en lien avec les contrôles douaniers effectués par les Etats.

b) Sur le plan de la sécurité aérienne : ICS 1

D'autre part, la sécurité douanière a aussi été progressivement renforcée par la réglementation ICS 1 entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2011. Les autorités douanières devaient veiller à ce qu'une analyse de risque soit effectuée et finalisée grâce à un système de déclaration préalable des marchandises lié à leur systèmes nationaux de gestion des risques. Cette analyse englobe mais ne porte pas spécifiquement sur la sûreté de l'aéronef. ICS 1 a la particularité de ne pas concerner le fret postal, qui ne se voyait ainsi soumis qu'à l'application du régime ACC3. ICS 1 avait exclu le fret postal de son champ d'application pour deux raisons principales :

⁵¹ Règlement d'exécution (UE) n°1082/2012 de la Commission du 9 novembre 2012 modifiant le règlement (UE) n°185/2010 en ce qui concerne la validation UE de sûreté aérienne.

⁵² ACC3 : *Air Cargo Third Country Carrier*

⁵³ Art. 6.8.1.1, *règlement d'exécution (UE) n°859/2011*

- La première tenait au contenu des envois, encore majoritairement à l'époque constitués de correspondances, présumées inoffensives.
- La seconde tient au fait que les échanges de données informatisées entre postes et transporteurs n'étaient pas encore suffisamment développés pour envisager une application exhaustive de la réglementation.

Les opérateurs postaux ont donc obtenu de l'Union Européenne un sursis, auquel cette dernière mettra un terme avec ICS 2.

c) La mise en place d'ICS 2

L'objectif d'ICS 2 est de poursuivre les efforts entamés avec ICS 1 pour permettre aux autorités des Etats membres de l'Union Européenne d'analyser les données relatives au fret et au postal avant le chargement pour des marchandises ou envois postaux en provenance d'un pays tiers et d'appliquer, en complément du régime ACC3, des procédures électroniques d'évaluation et d'atténuation des risques.

Au titre de comparaison, les Etats-Unis ont déjà commencé à mettre en place ce type de système depuis le 1^{er} janvier 2021 avec l'entrée en vigueur du *STOP Act*⁵⁴. En 2018, les Etats-Unis ont adopté une loi afin de lutter contre l'introduction d'opioïdes sur leur territoire. Cette loi impose à l'opérateur postal américain (USPS⁵⁵) de transmettre des données électroniques à sa douane (CBP⁵⁶) pour tous les objets postaux importés sur le territoire américain. Pour que cela soit possible, il faut donc qu'USPS reçoivent des messages électroniques, avant l'arrivée des expéditions, des autres opérateurs postaux du monde entier pour que ces derniers puissent continuer à exporter des objets postaux aux Etats-Unis. A l'inverse d'ICS 2, le *Stop Act* ne prévoit pas une implication des compagnies aériennes dans le processus déclaratif.

Les postes étaient déjà coutumières des échanges électroniques car chaque dépêche envoyée fait l'objet de messages. Mais le *STOP Act*, et bientôt ICS 2, vont considérablement complexifier ces échanges puisqu'il ne s'agira plus d'envoyer de simples informations d'acheminement pour une quantité de sacs mais un relevé complet de tous les objets contenus dans une expédition. Outre le volume de données qui s'en trouve considérablement augmenté, cette obligation fait peser sur les postes expeditrices une obligation de collecter des données qu'elles n'avaient jusqu'à présent pas la nécessité de capturer et conserver de manière exhaustive. Coordonnées de l'expéditeur, du destinataire, description du contenu et

⁵⁴ STOP Act : *Synthetics Trafficking and Overdose Prevention Act*

⁵⁵ USPS : *United States Postal Services*

⁵⁶ CBP : *Custom Border Protection*

valeur sont en effet des données qui n'étaient pas nécessairement informatisées en toute occasions, notamment pour le grand public.

Une non-conformité à cette loi permet à la poste américaine qui reçoit des colis de choisir entre plusieurs options. La première option est d'accepter la marchandise et de la distribuer mais cela entraînera un certain retard dans le processus de traitement. La poste de destination se réservera une possibilité de facturation du coût de traitement auprès de la poste d'origine. La seconde option est un renvoi auprès du pays d'origine. La troisième option est la destruction de la marchandise ou son abandon aux autorités nationales.

Les douanes jouent donc un rôle de plus en plus important dans le contrôle des objets postaux. C'est l'augmentation des flux de e-commerce, passant par les colis postaux, mais aussi des risques sécuritaires que représentent ces marchandises qui encouragent les Etats à augmenter leurs contrôles de sécurité et de sûreté. C'est donc pour cela qu'il semblait nécessaire de faire évoluer la réglementation européenne ICS afin qu'elle prenne en compte le secteur postal.

§ 2. Une évolution dans le secteur douanier

Le transport aérien de fret et de postal ainsi que l'augmentation de la demande de transport de marchandises peuvent fournir aux terroristes et aux criminels une opportunité d'agir en raison de la grande complexité de l'environnement opérationnel de ces secteurs. En effet, un grand nombre d'entités y participent ce qui rend les menaces plus difficiles à déjouer.

Suite aux attentats du 11 septembre 2001 aux Etats-Unis, l'Organisation mondiale des douanes a mis en place des « normes SAFE » (aussi appelé Cadre SAFE) visant à faciliter et sécuriser les échanges commerciaux internationaux. L'objectif de ces normes est de dissuader le terrorisme international tout en facilitant le commerce mondial.

Elles ont permis d'harmoniser les renseignements préalables de la déclaration de chargement, qui doivent être transmis par voie électronique et dont la douane a besoin pour les envois à l'arrivée, au départ et en transit. De plus, chaque pays qui décide de mettre en œuvre le Cadre de normes SAFE s'engage à appliquer une démarche cohérente de gestion des risques afin d'utiliser les renseignements préalables pour identifier les envois présentant un risque élevé et de répondre aux menaces en matière de sécurité. Cela permet d'améliorer

la sûreté de la chaîne logistique. En outre, ces normes imposent de procéder à l'inspection au départ des envois à haut risque en utilisant de préférence du matériel de détection non intrusif, tel que des machines à rayons X de grande capacité et des détecteurs de rayonnements.

Suite à d'autres incidents en 2010, la tentative d'attentat par le biais d'un colis piégé en provenance du Yémen et la découverte d'une bombe par la police au Royaume-Uni à bord d'un avion UPS après que des informations détaillées ont été transmises par les canaux de renseignement, l'Organisation Mondiale des Douanes a décidé de répondre à ces failles dans la sûreté du fret aérien. Elle a donc créé un groupe d'experts technique sur la sûreté du fret aérien composé de membres de l'OACI et d'IATA ainsi que d'autres organisations comme l'Union Postale Universelle. Le but de ce groupe est d'harmoniser l'utilisation des informations préalables sur la cargaison avant le chargement pour l'analyse des risques.

Plusieurs pays ont décidé de tester par le biais de programmes pilotes mettant en place le principe d'une déclaration préalable fournissant une première analyse de sécurité pour faire face aux risques immédiats de sécurité du fret. Plusieurs pilotes un peu partout dans le monde sont mis en place. Par exemple, le pilote américain s'appelle ACAS⁵⁷, le pilote canadien s'appelle PACT⁵⁸. Le pilote européen, quant à lui, s'appelle PRECISE⁵⁹. Ces pilotes ayant bien fonctionné, le groupe a décidé d'harmoniser ces systèmes de données avancés et a été mis en place le système PLACI⁶⁰. Selon la Commission européenne, « *les renseignements préalables fournis comprennent le nom et l'adresse du chargeur, le nom et l'adresse du destinataire, le nombre de colis, le poids brut, la désignation des marchandises et le numéro de référence du transport (lettre de transport aérien)* »⁶¹. Ce système a été ajouté par l'Organisation mondiale des douanes aux normes SAFE en 2015. L'Union Européenne souhaite le mettre en application grâce à ICS 2.

La réforme ICS 2 va donc se mettre en place progressivement. Trois versions vont voir le jour afin de permettre aux différents opérateurs économiques concernés de s'y conformer :

- Sa première version est entrée en vigueur le 15 mars 2021 mais six mois sont laissés aux acteurs concernés pour adapter leurs protocoles opérationnels afin qu'ils puissent être conformes. Elle concerne les transporteurs express, les opérateurs postaux basés en Europe ainsi que les pays tiers qui expédient vers

⁵⁷ ACAS : Air Cargo Advance Screening

⁵⁸ PACT : Pre-load Air Cargo Targeting

⁵⁹ PRECISE : Pre-loading Consignment Information for Secure Entry

⁶⁰ PLACI : Information préalable au chargement avant le chargement

⁶¹ UE, *Orientations de l'UE sur les protocoles de renvoi du fret aérien*, 2020, p. 9

l'Europe. Ils vont devoir appliquer le système PLACI en fournissant un ensemble de données minimales dans une déclaration sommaire d'entrée électronique pour toutes les marchandises et objets postaux entrant sur le territoire douanier de l'Union européenne. Cela permettra aux autorités douanières de détecter les risques immédiats pour la sûreté de l'aviation. Une déclaration sommaire d'entrée est définie par la Commission européenne comme « *l'acte par lequel une personne informe les autorités douanières, sous la forme et selon les modalités prescrites et dans un délai déterminé, que des marchandises doivent être introduites sur le territoire douanier de l'Union* »⁶².

- La version 2, quant à elle, concernera les transporteurs aériens et les transitaires. Son entrée en vigueur est prévue pour le 1^{er} mars 2023. Cette version obligera les opérateurs à compléter l'ensemble des données devant figurer dans la déclaration sommaire d'entrée pour toutes les marchandises et envois postaux transporté par voie aérienne.
- La version 3 concernera les autres types de transport, c'est-à-dire les transporteurs routiers, ferroviaires et maritimes. Elle entrera en vigueur un an après la version 2, le 1^{er} mars 2024. Les transporteurs devront donc, eux aussi, compléter l'ensemble des données figurant dans la déclaration sommaire.

63



Phases de mise en place d'ICS 2

La finalité d'ICS2 est donc de remplacer ICS 2 à partir du 1^{er} mars 2024.

⁶² Règlement (UE) n°952/2013 du Parlement Européen et du Conseil établissant le code des douanes de l'Union, p. 13

⁶³ Site internet : <https://ec.europa.eu>

ICS 2 intègrera donc un processus opérationnel qui sera conforme aux exigences légales du Code des douanes de l'Union ainsi qu'à la stratégie et au plan d'action de l'Union sur la gestion des risques en matière douanière adopté en 2014. Elle permet l'application de l'article 127 du Code des douanes de l'Union relatif à la déclaration sommaire d'entrée qui prévoit que « *la déclaration sommaire d'entrée est déposée par le transporteur* ». La réglementation ICS 1 est vouée à être supprimée progressivement une fois que la version 3 d'ICS 2 sera entrée en vigueur. La Commission européenne a prévu un délai de transition de 200 jours avant sa suppression totale.

ICS 2 est donc l'aboutissement d'une grande réflexion de l'Union européenne sur le domaine de la sûreté et de la sécurité. En revanche, ce nouveau système va avoir un impact important sur les échanges d'informations entre les différents opérateurs de la chaîne logistique et notamment dans le secteur postal qui, jusqu'à présent, n'était pas impacté directement par les réglementations précédentes. En effet, les opérateurs postaux et les compagnies aériennes, principaux transporteurs pour les envois internationaux, vont devoir s'adapter et évoluer d'ici mars 2023 afin que l'importation d'objets postaux reste possible après cette date.

C'est donc dans cet optique que l'Union Postale Universelle, l'IATA et l'Organisation Mondiale des Douanes collaborent afin de trouver le système le plus approprié.

Chapitre 2 : L'impact d'ICS 2 sur les échanges d'informations entre les opérateurs postaux et les compagnies aériennes

S'ajoute aux changements apportés par ICS 2 dans le secteur douanier, un impact de cette réglementation sur les échanges d'informations entre les opérateurs postaux, les compagnies aériennes et les autorités douanières de l'Union. Ces trois acteurs vont en effet devoir s'accorder afin qu'à partir du 1^{er} mars 2023, les compagnies aériennes puissent continuer à transporter vers l'Union Européenne du fret postal en provenance d'un Etats tiers. Suite à son congrès de Doha en 2012, l'Union Postale Universelle travaille sur la mise en place de la pré-alerte sécuritaire aussi appelée EAD⁶⁴. Ce modèle a permis de définir les protocoles d'échanges de données électroniques entre les postes et les douanes. Pour mettre en œuvre la réforme ICS 2, les seuls échanges de données entre ces dernières ne suffiront plus car en mars 2023, les compagnies aériennes vont être impliquées dans le processus. En effet, elles devront informer électroniquement la douane européenne de première entrée sur les récipients qu'elles transportent avant leur arrivée sur le territoire de l'Union (Section 1).

Ce système étant déjà mis en place pour le fret général depuis 2011, l'IATA, représentante des compagnies, et l'Union Postale Universelle réfléchissent à la solution la plus efficace pour permettre aux transporteurs aériens d'échanger des données avec les douanes européennes et les postes. Les normes UPU référencées M39, M48 et M49 servent de base normative à ces échanges de données (Section 2).

Section 1 : La pré-alerte sécuritaire : une nécessité pour les acteurs d'échanger des informations par voie électronique

L'Union Postale Universelle, de concert avec l'Organisation Mondiale des Douanes, l'OACI, l'IATA, la Commission européenne et les compagnies aériennes, a établi un modèle unique pour la transmission de données électroniques préalables. Il s'agit du *Global Postal Model*. Ce modèle met en place le processus d'échange d'informations électroniques entre les douanes, les compagnies et les postes (§1).

Il permet de préparer le secteur postal à la mise en place de réglementations par les Etats introduisant la pré-alerte sécuritaire comme le STOP Act et ICS 2. La réforme européenne va apporter des nouveautés importantes à ce modèle ce qui va rendre sa mise en place complexe, notamment pour les opérateurs postaux et les compagnies aériennes qui, jusqu'à présent, n'étaient pas préparées (§2).

⁶⁴ EAD : *Electronic Advance Data*

§ 1. Le *Global Postal Model* : la mise en place d'un système d'échanges d'informations entre les différents protagonistes du transport postal

L'acheminement d'objets postaux internationaux requiert trois séries d'échanges d'informations. En effet, ces échanges se font entre les postes d'origines et de destination, le transporteur et la douane. Ils se font aujourd'hui de plus en plus par voie électronique et des standards ont été mis en place par l'Union Postale Universelle pour chacun des trois acteurs afin de faciliter leurs échanges. Ce modèle peut être schématisé de la manière suivante :

65

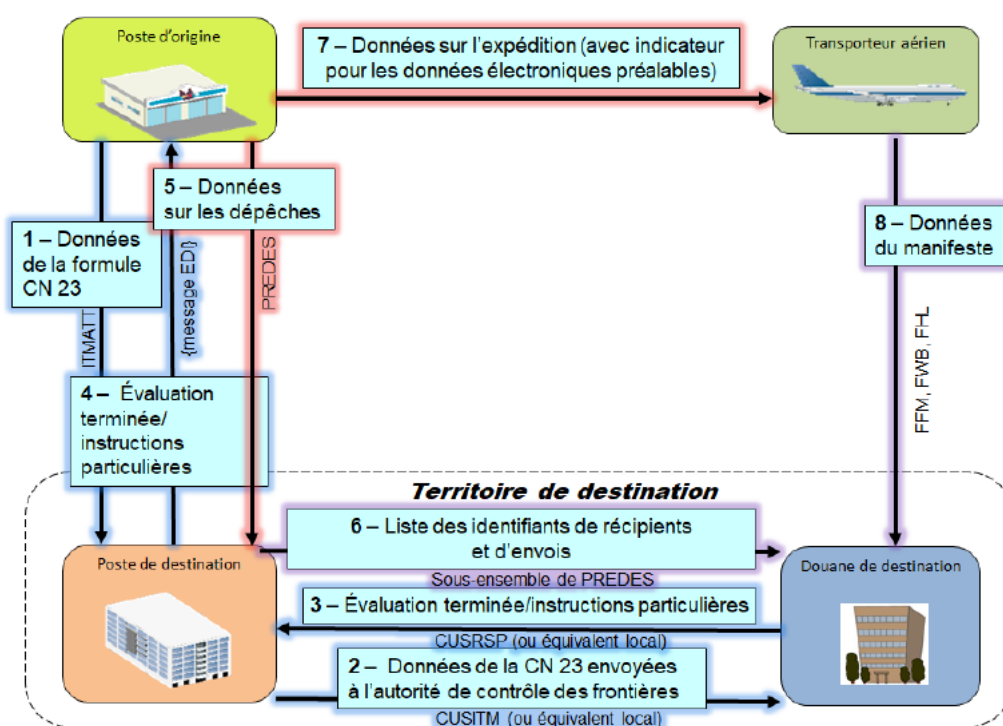


Figure 1 : *Global Postal Model*

L'Union Postale Universelle et l'Organisation Mondiale des Douanes ont collaboré afin de mettre en place ces standards entre les autorités douanières et les postes. Ces deux organisations ont mis en place le principe de l'EAD illustré par le *Global Postal Model*. Tout envoi d'une marchandise postale à destination de l'Union Européenne doit suivre un traitement opérationnel accompagné d'une série de huit transmissions d'information :

- Flux 1 – ITMATT⁶⁶ : ce message envoyé par la poste d'origine à la poste de destination reprend les caractéristiques de base de l'envoi : coordonnées de

⁶⁵ GT UPU, *Guide du transport postal*, 2018, p. 54

⁶⁶ ITMATT : *Item Attribute*

l'expéditeur et du destinataire, contenu, valeur, etc.. Il est défini par l'Union Postale Universelle et l'Organisation Mondiale des Douanes comme une « *norme de l'Union postale universelle (norme M33) relative aux messages encadrant l'envoi d'informations douanières électroniques, saisies et transmises par l'opérateur désigné d'origine à l'opérateur désigné de destination au moment du postage ou de l'expédition* »⁶⁷.

- Flux 2 – CUSITM⁶⁸ : ce message est une notification préalable envoyée par la poste de destination à son autorité douanière. Ils contiennent les informations préalables exigées qui sont extraites de l'ITMATT (flux 1). Ces données permettent à l'autorité douanière de vérifier si le colis doit faire l'objet d'une inspection de sûreté ou d'une évaluation sur les taxes ou droits de douanes.
- Flux 3 – CUSRSP⁶⁹ : ce message constitue la réponse de l'autorité douanière à la poste de destination. Il répond à la notification préalable CUSITM. Il a pour objet d'indiquer à la poste de destination si l'envoi est autorisé afin que l'objet puisse poursuivre son processus d'acheminement ou si une inspection de sûreté doit être effectuée.
- Flux 4 : la poste de destination transmet à la poste d'origine la réponse de son autorité douanière.
- Flux 5 – PREDES⁷⁰ : ce message contient les informations sur une dépêche. Il est envoyé par la poste d'origine qui a préparé la dépêche à la poste de destination. Il contient les informations suivantes : le détail des récipients et des objets qu'ils contiennent, les détails du transport et les données comptables. La réponse à ce message est le message RESDES⁷¹. Il est généré par l'opérateur postal de destination une fois qu'il a réceptionné les récipients. Il lui permet aussi de signaler des irrégularités perçues sur les récipients comme la différence de poids.
- Flux 6 : la poste de destination transfère les données reçues dans le PREDES à la douane de destination.
- Flux 7 – CARDIT⁷² : ce message est envoyé à la compagnie aérienne par l'opérateur désigné d'origine lors de la fermeture de l'expédition et avant sa remise physique au transporteur. Il fournit les informations de transport comme cela a été convenu bilatéralement entre la compagnie aérienne et l'opérateur postal. Il contient les données suivantes : une déclaration de sûreté des expéditions (CSD), un indicateur qu'un échange de données préalables a été

⁶⁷ OMD et UPU, *Directives conjointes OMD – UPU sur l'échange de données électroniques préalables entre les opérateurs désignés et les administrations douanières*, 2019, p. 10

⁶⁸ CUSITM : *Customs Item pre-advice to Customs*

⁶⁹ CUSRSP : *Customs Response Message*

⁷⁰ PREDES : *Pre-advice dispatch*

⁷¹ RESDES : *Response on a despatch*

⁷² CARDIT : *Carrier Documents International Transport advice*

effectué (AR flag⁷³) et les informations sur l'expédition. Le CARDIT est la version dématérialisée du CN 38. La réponse de la compagnie aérienne au CARDIT est le RESDIT⁷⁴. C'est un accusé de réception. A un CARDIT peut correspondre plusieurs RESDIT puisqu'au-delà de l'accusé de réception, le transporteur peut fournir à l'opérateur postal des comptes rendus opérationnels complémentaires comme la confirmation d'embarquement ou la bonne arrivée à destination.

- Flux 8 : c'est le manifeste douanier que le transporteur doit communiquer à la douane de destination avant son arrivée sur le territoire de l'Union Européenne dans le cadre d'ICS 2. Il s'établit sur la base des CARDIT reçus par la compagnie aérienne. Pour que cela soit possible, les CARDIT doivent être convertis en FWB. Un FWB⁷⁵ est un message EDI reflétant le contenu des lettres de transport aérien dans le fret général. Il y a donc une nécessité de transformer le CARDIT en FWB sans pour autant transformer le CN 38 en lettre de transport aérien. L'objectif de tout ceci est que l'autorité douanière puisse contrôler la conformité des données déclarées dans le manifeste à celles qui lui ont été transmises dans les flux 1 à 6.

L'EAD implique donc un enchaînement de huit flux de messages EDI. Les flux 1 à 6 sont spécifiques à la relation entre les deux postes avec les douanes de destination. Les flux 7 et 8 sont des échanges entre postes, transporteurs et douanes. L'application des flux 1 à 6 est déjà en vigueur avec la version 1 d'ICS 2. La mise en œuvre des flux 7 et 8 sera obligatoire à compter du 1^{er} mars 2023 (version 2 d'ICS 2).

Cette réforme va apporter plusieurs modifications dans le processus opérationnel et c'est pour cela que l'Union postale ainsi que les autres organisations internationales ont commencé à y travailler en établissant ce modèle.

§ 2. Les nouveautés apportées par ICS 2 à ce modèle

La version 1 d'ICS 2 prévoit la transmission de renseignements préalables avant le chargement (PLACI) mais pas seulement. Elle met en place pour les douanes trois types de réponses possibles pour les objets préalablement déclarés.

⁷³ Cf. *infra*

⁷⁴ RESDIT : *Response to Documents International Transport advice*

⁷⁵ FWB : *Airway Bill data message*

a) Le renvoi pour information

Le renvoi pour information est la première réponse possible. C'est une demande de renseignements complémentaires aussi appelé notification RFI⁷⁶. Cette demande est faite lorsque les informations contenues dans les données PLACI de la déclaration sommaire d'entrée ne permettent pas à l'autorité douanière d'évaluer complètement le risque pour la sécurité aérienne. L'opérateur à qui est envoyé la demande de renseignement complémentaire doit répondre dans un délai rapide car tant que l'autorité douanière n'a pas pu compléter son analyse, la marchandise ne pourra pas continuer son acheminement dans la chaîne logistique et plus particulièrement, elle ne pourra pas être embarquée dans l'aéronef.

Dans la notification RFI, la douane peut émettre deux types de demandes :

- Une demande de renseignement complémentaire de la déclaration sommaire d'entrée déposée. La demande de renseignements complémentaires est déposée lorsque l'autorité douanière souhaite que l'opérateur postal précise ou complète les données PLACI qu'il a fourni.
- Une demande de modification de la déclaration : elle peut aussi demander la modification des informations lorsque celles-ci s'avèrent être de qualité insuffisante ou inacceptable pour être analysées.

Une fois l'analyse terminée, l'autorité douanière peut conclure qu'il existe toujours un risque pour la sécurité aérienne, elle peut prendre des mesures supplémentaires et demander d'autres contrôles. Elle peut aussi conclure que les données qu'elle a reçues lui permettent de terminer l'évaluation. Il peut arriver qu'elle n'envoie pas de message pour signaler que l'évaluation est terminée. Dans ce cas, les marchandises peuvent continuer leur acheminement dans la chaîne logistique jusqu'à leur embarquement dans l'aéronef. L'opérateur désigné peut, dans ce cas, décider d'embarquer les marchandises à bord de l'avion mais il sera responsable en cas d'incident. En revanche, le transporteur aérien peut lui aussi choisir d'accepter ou de refuser l'embarquement de l'expédition.

b) La demande d'inspection/filtrage

Les autorités douanières européennes peuvent aussi procéder à une demande d'inspection/filtrage du fret et du courrier à haut risque. Ce type de renvoi est connu dans le secteur du transport aérien sous le nom de notification RFS⁷⁷. L'exécution de cette demande

⁷⁶ RFI : *Request For Information*

⁷⁷ RFS : *Request For Screening*

doit être réalisée par un opérateur agréé ACC3. En cas de notification RFS, le courrier ne pourra pas être chargé dans l'avion tant que l'inspection/filtrage n'aura pas été réalisée, contrairement à la notification RFI où la poste et la compagnie peuvent décider d'embarquer la marchandise avant le retour de la douane.

Cette demande nécessite une disponibilité sans faille des opérateurs, que ce soit l'autorité douanière ou la poste. En effet, elles doivent être disponibles 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. De plus, l'opérateur postal doit avoir mis en place des dispositifs permettant de réaliser cette inspection ou ce filtrage dans un temps raisonnable afin que les objets postaux puissent continuer leur acheminement vers leur destination.

Si malgré l'inspection/filtrage un risque pour la sûreté aérienne subsiste, l'autorité douanière va émettre un message pour que la marchandise ne soit pas embarquée dans l'aéronef. C'est le troisième type de message que peut envoyer l'autorité douanière à l'opérateur postal.

c) L'avis de « Ne pas charger »

Ce message est aussi appelé notification DNL⁷⁸. C'est un avis de « ne pas charger ». Il est émis lorsque les renseignements préalables fournis correspondent à des scénarios ou des renseignements qui indiquent une menace imminente pour la sûreté aérienne comme, par exemple, le colis piégé. Il peut aussi être émis lorsque le résultat d'une inspection suite à une demande RFS fait apparaître une menace qui nécessite de ne pas continuer le processus d'acheminement de la marchandise. Ce message contiendra le numéro de l'envoi postal pour lequel la notification DNL est émise.

Ce type de notification étant grave, un processus particulier a été mis en place par les autorités européennes. Lorsque l'autorité douanière souhaite émettre un message DNL, s'opère un transfert de responsabilité vers l'autorité nationale compétente en matière de sûreté aérienne (en France, la Direction Générale de l'Aviation Civile⁷⁹) qui entrera en contact avec la poste. Ceci va activer les protocoles d'intervention d'urgence ainsi que les processus de sûreté pertinents en fonction de la menace.

⁷⁸ DNL : *Do Not Load*

⁷⁹ DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile

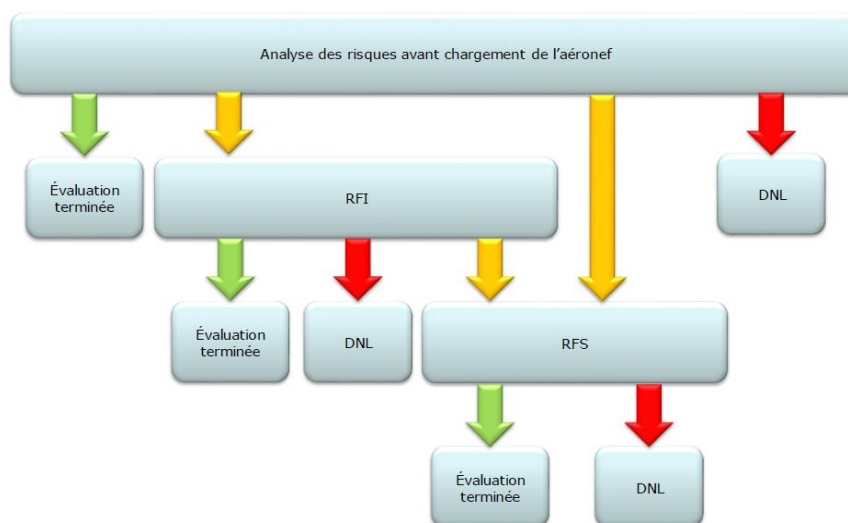


Figure 2 : Les scénarios de renvoi

En cas de notification tardive de la part de l'autorité douanière, se pose la question de savoir comment les opérateurs désignés et les transporteurs aériens vont se mettre d'accord pour faire face à ce type de situation. L'Union Postale Universelle et l'IATA réfléchissent donc à des solutions pour répondre à cette question d'un point de vue sûreté.

La mise en place du *Global Postal Model* et les nouveautés apportées par ICS 2 vont obliger les compagnies aériennes à utiliser des messages EDI pour rendre leur correspondance avec les postes et les douanes plus rapides et efficaces.

Section 2 : La nécessité pour les compagnies aériennes d'utiliser des messages EDI dans leurs échanges avec les opérateurs postaux

Afin de comprendre en quoi l'utilisation de messages EDI peut être utile aux compagnies aériennes dans leurs échanges avec les opérateurs postaux et les autorités douanières ainsi que pour leur conformité avec ICS 2, il faut tout d'abord expliquer ce qu'est l'EDI (§1). Ensuite, il s'agira d'étudier son utilité pour les transporteurs aériens et son lien avec l'ICS 2 (§2).

⁸⁰ UE, *Orientations de l'UE sur les protocoles de renvoi du fret aérien*, 2020, p. 14

§ 1. Qu'est-ce que l'EDI ?

L'EDI a été mis en place depuis la fin du XX^e siècle. C'est le terme générique qui définit un échange d'informations automatique entre deux parties grâce à des messages standardisés. L'INSEE⁸¹ en donne une définition assez précise : « *L'échange de données informatisé (EDI) est une technique qui remplace les échanges physiques de documents entre entreprises (commandes, factures, bons de livraison, ...) par des échanges, selon un format standardisé, entre ordinateurs connectés par liaisons spécialisées ou par un réseau (privatif) à valeur ajoutée (RVA). Les données sont structurées selon des normes techniques internationales de référence* »⁸². La norme technique de référence la plus communément utilisée est le langage EDIFACT.

Généralement, ce sont des échanges de documents commerciaux. En revanche, il faut bien comprendre que le message EDI n'est pas un simple courrier électronique ou encore un fax car ce type d'échange implique des personnes. L'EDI est un échange qui se fait de machine à machine. En effet, les documents EDI sont transmis directement vers l'ordinateur du destinataire sur le logiciel approprié et le traitement du document commence directement. Par exemple, le document EDI peut être envoyé directement dans un logiciel de gestion des commandes.

Les documents envoyés par message EDI sont généralement des documents qui sont échangés quotidiennement entre les entreprises comme des bons de commande, des factures ou encore des avis préalables à l'expédition. Aujourd'hui, de plus en plus d'entités utilisent ce système d'échange. Par exemple, il est utilisé pour des documents comme le connaissance (fret maritime), les documents douaniers, les documents de statut d'expédition.

Les entreprises utilisent de plus en plus ce type de messages car cela rend leur correspondance plus efficace et rapide avec leurs partenaires commerciaux. En effet, les transactions papiers qui peuvent nécessiter plusieurs jours peuvent être finalisées en quelques secondes avec l'utilisation de messages EDI. De plus, cela leur permet aussi de faire une réduction des coûts puisqu'il n'y a plus besoin de papier.

L'Union Postale Universelle a commencé à voir la nécessité de mettre en place les messages EDI à partir des années 1990. C'est durant ces années qu'elle a commencé à rédiger ses standards sur la base du langage EDIFACT. Plusieurs standards existent pour

⁸¹ INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

⁸² INSEE, *Echange de données informatisées/EDI*, 2019, [en ligne]

faire de l'EDI. Ils permettent à ses utilisateurs de définir le type et la forme d'informations exigées. Cela a permis d'harmoniser les échanges entre les entreprises. Ceci s'inscrit dans la volonté de faciliter les relations commerciales entre les entreprises, un des avantages de l'EDI. Aujourd'hui, plusieurs normes sont actuellement en vigueur : l'ANSI⁸³ X12, l'EDIFACT⁸⁴, TRADACOMS et XML⁸⁵. L'ANSI X12 est un standard mis en place par l'*Accredited Standards Committee X12 (ACS X12)* qui est un organisme américain de normalisation qui développe et maintient les normes X12 d'échanges de données électroniques. Cela a été fait à la demande de l'ANSI. Ce standard a été conçu pour les entreprises d'Amérique du Nord. Aujourd'hui, ce standard va plus loin puisqu'environ 300 000 entreprises l'utilisent pour leurs transactions quotidiennes. Le message XML est un standard créé par le *World Wide Web Consortium (W3C)* qui est un organisme de standardisation fondé en 1994 chargé de promouvoir la compatibilité des technologies. Ce standard, facile à implémenter, est très utilisé dans les applications liées à Internet en raison de sa grande flexibilité.

L'Union Postale Universelle, quant à elle, a donc décidé de mettre en place l'EDIFACT, très utilisé en Europe. Ce standard a été mis en place à la fin des années 1970 par le Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU). Cette norme contient des règles syntaxiques mais aussi différents messages standards permettant l'échange de documents commerciaux électroniques entre plusieurs pays et plusieurs entreprises. Un message EDIFACT est composé de segments qui sont chacun composés d'éléments de données qui peuvent avoir plusieurs composants.

Toutes les normes techniques de l'UPU sont rédigées en EDIFACT mais depuis 2012, des groupes de travail commencent à élaborer des versions de ces normes en XML.

Aujourd'hui, les deux types de messages sont utilisés par les opérateurs postaux et leurs partenaires. Mais leur utilisation est arrivée assez tardivement par rapport à leur mise en place par l'Union Postale Universelle. En pratique, les postes ont commencé à utiliser ces standards EDI pour communiquer entre elles. Progressivement, elles les ont adoptés pour échanger des données avec les compagnies aériennes. Ces échanges avec les transporteurs sont nés au début des années 2000 mais ont connu un réel essor à partir de 2010.

⁸³ ANSI : *American National Standards Institute*

⁸⁴ EDIFACT : *Electronic Data Interchange For Administration, Commerce and Transport*

⁸⁵ XML : *Extensible Markup Language*

Le secteur postal a donc mis en place des échanges EDI. Ces messages sont véhiculés sur des réseaux à valeur ajoutée. Deux réseaux structurent actuellement les échanges EDI postaux :

- Le premier est le réseau GXS. Il a été mis en place par l'International Post Corporation qui est une association coopérative de 25 services postaux nationaux des principaux pays d'Europe, d'Asie-Pacifique et d'Amérique du Nord fondée en 1989. Il a été le premier réseau EDI mis en place dans le secteur postal.
- Le second est le réseau POST*Net qui appartient à l'Union Postale Universelle. Il a été mis en place dans les années 1990. Seuls les opérateurs désignés et leurs partenaires comme par exemple les transporteurs avec lesquels ils ont conclu un contrat, peuvent l'utiliser.

Les deux réseaux GXS et Post*Net communiquent entre eux et toute information envoyée à l'un est transmise à l'autre.

Dans le secteur du fret aérien, l'EDI est aussi mis en place progressivement. C'est tout d'abord le langage EDIFACT qui a été utilisé dans le secteur cargo avec le standard Cargo-IMP⁸⁶. Ce dernier a été mis en place par l'IATA et devient la source officielle de messages échangés par les compagnies avec les autres parties prenantes du fret. Le système Cargo-IMP a vocation aujourd'hui à disparaître et à être remplacé par le système Cargo-XML mis en place depuis 2014. Selon l'IATA, ce nouveau standard vise à faciliter les processus commerciaux de fret, à remplir les exigences douanières et à se conformer aux réglementations de sécurité.

D'autre part, l'IATA a pris l'initiative de vouloir éliminer le papier lors des opérations de chargement de marchandises dans le transport aérien. L'objectif est de mettre en place l'*e-Airway bill* c'est-à-dire la lettre de transport aérien électronique afin de permettre aux compagnies aériennes, aux sociétés de fret aérien et aux services douaniers d'avoir une norme pour échanger électroniquement et automatiquement des documents de chargement standardisés.

L'arrivée d'ICS 2 dans les prochaines années accélère la nécessité pour les compagnies et les postes à utiliser des messages EDI. En effet, cette réforme complexifie les échanges entre les postes, les douanes et les compagnies aériennes dans le sens où elle ajoute des contraintes avec les renvois que peut exercer la douane de destination. De plus la compagnie, avant son entrée sur le territoire de l'Union européenne va devoir déclarer les

⁸⁶ IMP : *Interchange message procedure* (procédure d'échange de messages)

marchandises et objets postaux qu'elle transporte. L'utilisation de l'EDI semble être la solution la plus efficace puisqu'elle permet une correspondance rapide entre les différentes parties prenantes de l'acheminement du fret postal.

§ 2. L'importance des messages EDI pour les compagnies aériennes pour la conformité avec ICS 2

A l'heure actuelle, les postes et les compagnies échangent des messages EDI. Ce sont les CARDIT et les RESDIT. Le CARDIT⁸⁷ est un document utilisé pour le transport international envoyé au transporteur par la poste d'origine⁸⁸. C'est un message EDIFACT normé par l'Union Postale Universelle.

Le RESDIT est la réponse à ce document. Il est envoyé par le transporteur à la poste d'origine. Ce sont eux aussi des messages EDIFACT normés par l'Union Postale Universelle. Ils rapportent les événements liés au traitement physique des récipients. A cette fin, il existe plusieurs types de messages RESDIT :

- Les messages fondamentaux qui permettent à la compagnie aérienne d'envoyer la preuve de la prise en charge de l'expédition (POC⁸⁹) et celle de sa livraison (POD⁹⁰). Les POC correspondent au message (RESDIT 74) envoyé par la compagnie aérienne à la poste d'origine pour confirmer qu'elle a bien pris en charge de l'expédition. Le POD est le message (RESDIT 21) dans lequel la compagnie aérienne signale que l'expédition est arrivée à destination et qu'elle est transférée à la poste de destination.
- Les messages informatifs, permettant de donner à l'expéditeur postal des informations complémentaires sur l'acheminement de son expédition.

Ces messages permettent donc à la compagnie et à la poste d'origine de suivre l'acheminement de l'expédition mais pas seulement. Ils constituent aussi une preuve du transfert de responsabilité sur l'expédition.

Les postes ne sont pas les seuls opérateurs avec lesquels les compagnies aériennes utilisent des messages EDI pour échanger des informations. Elles le font aussi avec les autorités douanières notamment en ce qui concerne la déclaration de fret. Pour cela, elles se

⁸⁷ Cf. Annexes

⁸⁸ Cf. *supra*

⁸⁹ POC : *Proof of Custody*

⁹⁰ POD : *Proof of Delivery*

basent sur la norme Cargo-XML de l'IATA en utilisant des standards qui sont déjà utilisés pour le fret général comme le XFFM⁹¹, le XFWB⁹² ou encore le XFHL⁹³.

Aujourd'hui encore, selon l'*International Post Corporation*, certaines compagnies aériennes transportent du courrier mais n'envoient pas de message EDI et certaines postes auraient la capacité d'envoyer des CARDIT mais ne le font pas. Or, pour ICS 2, ces deux acteurs vont devoir faire face à certaines questions qui auront un impact sur le processus d'acheminement des expéditions. En effet, que va-t-il se passer en cas de renvoi tardif de notification RFS ou DNL de la part des autorités douanière de destination ? C'est dans ce type de situation que l'EDI semble être le moyen d'échanger des informations de la manière la plus efficace. Selon l'*Orientation de l'UE sur les protocoles de renvoi du fret aérien* pour ICS 2, et l'IATA le souligne dans son *Guide pour la préparation d'ICS 2* : « des protocoles de communication standard et/ou des procédures commerciales doivent être en place entre les compagnies aériennes et les opérateurs désignés, pour pouvoir informer et inciter les transporteurs aériens à agir en cas d'arrivée tardive d'une demande de contrôle (RFS) et de Ne pas charger (DNL). Il est possible qu'un opérateur désigné reçoive RFS ou DNL après qu'un envoi postal a été remis au transporteur aérien »⁹⁴.

Ce message montre bien l'intérêt pour les compagnies aériennes de mettre en place l'utilisation de messages EDI dans leur communication avec les postes afin que l'arrivée tardive de notifications comme le DNL ne leur porte préjudice et que la sûreté aérienne ne soit pas atteinte.

D'autre part, la seconde version d'ICS 2 demande aux transporteurs d'informer électroniquement le bureau de douane de l'Union européenne de la première entrée des expéditions postales inscrites sur le vol avant l'arrivée dans certains délais. Cela va se faire par message EDI et l'IATA et l'Union postale travaillent ensemble sur un moyen de permettre aux compagnies et aux opérateurs postaux d'être conformes à cette nouvelle réglementation d'ici le 1^{er} mars 2023. Pour cela, il faut que les compagnies et les postes mettent en place des interfaces afin de faciliter les échanges de données entre elles mais aussi avec les douanes européennes. En effet, pour le moment, les compagnies, pour traiter les envois de courrier, utilisent des systèmes de traitement du courrier qui sont spécifiques et qui sont différents de ceux utilisés pour le fret général. Traditionnellement, les systèmes de

⁹¹ FFM : *Airline Flight Manifest Message*

⁹² FWB : *Airway Bill Data Message*

⁹³ FHL : *House Manifest Data message*

⁹⁴ UE, *Orientations de l'UE sur les protocoles de renvoi du fret aérien*, 2020, [en ligne] et GT UPU, *Guide du transport postal*, 2018, p.41

traitement du fret et du courrier ne communiquent pas entre eux car il n'y a pas d'interface commune.

L'idée retenue par l'IATA et le Groupe Transport de l'Union Postale Universelle est de mettre en place une interface entre les systèmes de traitement de courrier et du fret général afin de pouvoir archiver les données électroniques liées au courrier de la même manière que celles du fret. Cela permettra à la compagnie de transférer plus facilement les données aux autorités douanières européennes.

La solution qui a été trouvée par l'Union postale et l'IATA pour arriver à harmoniser les systèmes de courrier et de fret est la mise en place de la lettre de transport aérien postal (PAWB⁹⁵). Pour que les données de l'expédition postale puissent être compatibles avec le système de fret général des compagnies, il faut qu'elles soient intégrées dans un numéro de lettre de transport aérien postal.

Toutes ces réflexions montrent bien que la question des flux d'informations 7 et 8 du *Global Postal Model* n'est pas encore réglé pour le 1^{er} mars 2023. En effet, la version 2 d'ICS 2 force les compagnies aériennes et les postes à faire évoluer leurs échanges puisqu'il faut trouver une solution pour que les compagnies puissent communiquer le contenu des objets postaux aux autorités douanières de destination et ce avant l'arrivée sur le territoire européen. Même si l'EDI et la lettre de transport aérien postal semblent être la solution, sa mise en place n'en est pas moins facile. C'est donc sur cette question que portera la suite de cette étude.

⁹⁵ PAWB : *Postal Airway Bill* (lettre de transport aérien postal)

Partie 2 : La version 2 d'ICS 2 : une future barrière à l'entrée du territoire de l'Union Européenne pour les objets postaux

Les compagnies aériennes ont intérêt à se préoccuper de l'arrivée de la version 2 d'ICS 2 si elles veulent pouvoir continuer à acheminer des marchandises postales d'un pays tiers à destination de l'Union Européenne. D'un point de vue théorique, la mise en œuvre d'ICS 2 semble être une tâche facile mais techniquement ce n'est pas le cas. Le fret postal est tellement différent du fret général que l'entrée en vigueur de cette réforme va mettre en place une barrière à l'entrée pour certaines compagnies aériennes qui ne se seraient pas encore conformées aux exigences de la nouvelle législation européenne (Chapitre 1).

C'est donc pour cela que l'IATA, l'Union Postale Universelle et plusieurs compagnies aériennes réfléchissent à des solutions afin que les transporteurs puissent se conformer à ICS 2 et être prêts pour son entrée en vigueur le 1^{er} mars 2023 (Chapitre 2).

Chapitre 1 : Des difficultés de conversion des documents dues à la spécificité du fret postal

La nouvelle réglementation européenne entraîne de nombreux changements dans le secteur postal qui, jusqu'à présent, suivait ses propres règles ce qui en faisait une catégorie spéciale de fret. Aujourd'hui et d'ici le 1^{er} mars 2023, les opérateurs postaux et les compagnies aériennes vont devoir faire face à différentes difficultés afin de pouvoir se conformer à ICS 2.

Ces difficultés sont présentes dans les documents de transport avec les différences pouvant exister entre le CN 38 et la lettre de transport aérien. Elles se retrouvent aussi au niveau informatique avec le CARDIT et le FWB (Section 1). Se présentent aussi des difficultés au niveau opérationnel avec les différences entre le processus postal et celui du fret. Se pose aussi la question des notifications RFI, RFS et DNL tardives (Section 2).

Section 1 : Une difficulté liée à la différence entre le CARDIT et le FWB

Les informations contenues dans le CARDIT correspondent à celles du CN 38. Le FWB est le message EDI reflétant le contenu des lettres de transport aérien. La lettre de transport aérien et le CN 38 sont déjà très différents l'un de l'autre ce qui veut dire que leurs équivalents EDI le sont aussi (§1). Afin de se conformer à ICS 2, l'Union Postale Universelle et l'IATA ont compris la nécessité de transformer le CARDIT en FWB, sans pour autant transformer le CN 38 en lettre de transport aérien (§2).

§ 1. L'existence de différences entre le CN 38 et la lettre de transport aérien

Le CN 38 et la lettre de transport aérien sont ce qui constitue la différence majeure entre le fret général et le fret postal.

La lettre de transport aérien est un contrat entre l'expéditeur, le transporteur. Elle peut être composée de deux éléments :

- La *House Airway Bill* (HAWB) qui est le titre de transport que le commissionnaire émettra pour chaque expédition à ses clients. Elle permet de matérialiser la relation contractuelle entre l'expéditeur et son agent de fret, intermédiaire entre la compagnie aérienne et lui.

- La *Master Airway Bill (MAWB)* est le titre de transport principal transmis à la compagnie aérienne par l'agent de fret. Elle matérialise le contrat de transport.

L'article 4.1 de la Convention de Montréal de 1999 énonce que « *pour le transport de marchandises, une lettre de transport aérien est émise* ». Ce document est normalisé par l'IATA. Elle est établie par l'expéditeur en trois exemplaires : un pour l'expéditeur, un pour le transporteur et un pour le destinataire. Elle contient les informations principales suivantes :

- Le nom et l'adresse de l'expéditeur,
- Le nom et l'adresse du destinataire,
- Le nom et l'adresse de l'agent de fret, émetteur de la lettre de transport aérien.
- Les points de départ et d'arrivée,
- La nature de la marchandise,
- Le numéro de lettre de transport aérien,
- Les noms et adresses du premier transporteur.

Depuis la mise en place du PLACI, la lettre de transport aérien peut être dématérialisée. Les compagnies aériennes, pour transmettre les données présentes sur la lettre de transport aérien par voie électronique, utilisent des messages EDI et plus précisément, le format FWB ou XFWB en langage XML. Le FWB est donc l'équivalent électronique de la lettre de transport aérien.

Le CN 38 est un bon de commande et non le document qui matérialise le contrat de transport contrairement à la lettre de transport aérien. Il est normalisé par l'Union Postale Universelle. Le contrat entre la poste et la compagnie aérienne est conclu en amont. Le CN 38 retranscrit les détails de l'expédition. Il se différencie de la lettre de transport aérien dans le sens où l'expéditeur et le destinataire ne peuvent être que des opérateurs désignés. Autre différence importante, il n'est pas fait mention de la nature des marchandises. Ce point est un des problèmes pour les compagnies aériennes car celles-ci n'ont pas une visibilité pleine et entière sur ce qu'elles transportent. Avant l'essor du e-commerce, les envois postaux étaient principalement composés de correspondance. Le transport postal posait en conséquence moins de problématiques de confiance entre l'opérateur désigné et le transporteur. En revanche, le e-commerce et l'essor des marchandises transportées conduisent les compagnies à porter un autre regard d'un point de vue sûreté, notamment depuis les attentats du *World Trade Center* du 11 septembre 2001 qui ont ébranlé le transport aérien puis la tentative d'attentat avec les colis contenant des imprimantes piégées en 2010. Les compagnies demandent donc qu'il y ait plus de contrôle de sûreté car elles sont de plus en plus réticentes à transporter du postal dans leur soute.

Le CN 38 est dématérialisée par un message EDI qui est le CARDIT. Ce dernier reprend les données qui sont présentes dans la version papier. Chaque segment du CARDIT représente une information contenue dans le CN 38. L'enjeu pour l'Union Postale Universelle et l'IATA est d'arriver à convertir les données présentes dans le CARDIT en celles que contiennent le XFWB⁹⁶.

§ 2. La conversion du CARDIT en FWB, une solution à la conformité avec ICS 2 pour les compagnies aériennes

Pour être conformes aux exigences d'ICS 2, les transporteurs aériens utiliseront les messages du manifeste de vol (XFFM), de la lettre de transport aérien (XFWB) et de la *House Airway Bill* (XFHL) pour transmettre les données EAD aux douanes. Le XFHL contient la liste des récipients. L'objectif pour les compagnies et les opérateurs postaux est donc d'arriver à convertir les données présentes dans le CARDIT afin qu'elles deviennent l'équivalent des données présentes dans le FWB ou la lettre de transport aérien et dans le XFHL.

L'Union Postale Universelle et l'IATA ont réfléchi à deux hypothèses en ce qui concerne cette conversion :

- La première option est la conversion par les postes du CARDIT en XFWB et XFHL. Avec cette option, les transporteurs seraient en mesure d'informer les autorités douanières de première entrée sur le territoire de l'Union Européenne que les récipients concernés par le XFHL sont sous leur garde.
- La seconde option est une conversion par les compagnies aériennes du CARDIT c'est-à-dire qu'avant d'être retranscrit en message XFWB et XFHL, les données passent par un système opérationnel du transporteur qui joue le rôle d'intermédiaire. Avec cette option, la compagnie aérienne traitera le CARDIT dans son système opérationnel afin qu'elle puisse y insérer certaines modifications. Une fois les modifications nécessaires apportées, elle générera des messages XFWB et XFHL pour informer la douane de destination.

Se pose donc la question de savoir qui effectuera la conversion entre les postes et les compagnies aériennes. Cette question n'a pas encore de réponse et il est possible que ce soit le marché qui en décide. Si les postes sont suffisamment attractives pour retenir l'intérêt des compagnies aériennes, ces dernières feront le nécessaire pour s'adapter et disposer de la

⁹⁶ Pour faire la différence entre un message rédigé en EDIFACT et un autre en XML, s'ajoute un « X » devant l'intitulé du message.

technologie nécessaire. Dans le cas inverse, les postes devront faire l'effort de s'adapter au monde du cargo car elles ne travailleront pas toujours avec des compagnies ayant la technologie permettant cette conversion.

Le Centre de technologies postales⁹⁷ de l'Union Postale Universelle, qui gère et coordonne les activités et les projets de l'organisation dans les domaines de la télématique et des technologies, propose depuis 2020 une application permettant de convertir les CARDIT en XFWB.

La principale difficulté de la conversion réside dans le fait que la lettre de transport aérien contient plus d'informations que le CN 38, notamment :

- Le nom de l'expéditeur, son adresse complète et son contact alors que le CARDIT ne contient que le code de l'opérateur postal. Il faut aller chercher les informations manquantes dans une des listes établies par l'Union Postale Universelle.
- Le nom du destinataire, son adresse et son contact : comme pour l'expéditeur, le CARDIT ne contient que son code.
- Le numéro de lettre de transport aérien : pour le CARDIT, il serait question d'y intégrer un numéro de lettre de transport aérien postal⁹⁸.

La conversion des messages CARDIT en XFWB et XFHL n'est pas la seule difficulté à relever pour la mise en œuvre d'ICS 2 d'ici le 1^{er} mars 2023. Les compagnies doivent aussi faire face à des difficultés au niveau opérationnel, le processus de suivi postal étant différent de celui du fret général mais pas seulement car il faut réfléchir aussi au scénario d'une notification tardive de la part de l'autorité douanière de l'Etat membre européen de destination.

Section 2 : Une réglementation entraînant des difficultés au niveau opérationnel

La mise en place d'ICS 2 ne pose pas que des difficultés dans la conversion entre le CARDIT et FWB, elle en pose aussi au niveau opérationnel. Les processus postaux et ceux du fret général sont très différents, notamment d'un point de vue du suivi (§1).

⁹⁷ PTC : Postal Technology Center

⁹⁸ Cf *infra*.

D'autre part, se pose aussi la question de savoir ce qu'il se passe lorsqu'une douane transmet une notification RFI, RFS voire DNL de façon tardive. Qu'elle responsabilité s'applique, celle de la poste d'origine ou celle du transporteur ? Tout ceci représente des questions que les parties intéressées ne peuvent ignorer (§2).

§ 1. Des difficultés liées à la différence entre le suivi postal et le suivi cargo

Les différences entre le fret postal et le fret général ne concernent pas seulement la réglementation. Il existe aussi des différences opérationnelles ce qui va ajouter des difficultés aux différents acteurs pour mettre en œuvre ICS 2. Une différence majeure se trouve être dans le suivi des marchandises.

Dans le fret général, c'est la lettre de transport aérien qui permet de suivre les marchandises pendant leur transport. Ceci est possible grâce au numéro attribué à la lettre de transport aérien. Ce numéro est composé de 11 caractères⁹⁹. Il va permettre à l'agent de la compagnie aérienne au départ, qui reçoit des réservations pour chaque lettre de transport aérien, de confirmer le bon embarquement de chaque lettre de transport aérien à bord du vol. Une fois arrivé à destination, ce numéro va permettre à l'agent opérationnel à destination de confirmer la bonne prise en charge de la marchandise définie dans la lettre de transport aérien par le destinataire.

Toutes ces informations sont saisies dans le système informatique de la compagnie aérienne. A chaque évènement saisi par les agents de la compagnie va correspondre un message électronique appelé « message FSU¹⁰⁰ ». Il est utilisé pour notifier les parties intéressées des mises à jour relatives à l'envoi. Intégré dans le système informatique des compagnies aériennes, ce message sera automatiquement envoyé à l'expéditeur afin qu'il puisse suivre la progression de l'expédition.

Les messages FSU peuvent être de différents types :

- BKD : envoi réservé sur un vol donné ;
- RCS : envoi reçu de l'expéditeur ou de l'agent ;
- MAN : envoi manifesté sur un vol donné ;
- DEP : envoi parti sur un vol spécifique ;
- TFD : envoi transféré à une autre compagnie aérienne ;
- RCT : envoi reçu d'une autre compagnie aérienne ;

⁹⁹ Cf Annexes

¹⁰⁰ FSU : *Freight Statut Update*

- RCF : envoi reçu d'un vol donné ;
- NFD : l'envoi est arrivé à destination et le destinataire ou l'agent a été informé ;
- AWD : document d'arrivée de l'envoi remis au destinataire ou à l'agent ;
- TRM : envoi à transférer vers une autre compagnie ;
- CCD : envoi dédouané par les douanes ;
- DLV : envoi remis au destinataire ou à l'agent ;
- DIS : envoi avec un écart.

Cet enchaînement de messages fonctionne dans le système informatique de la compagnie aérienne et est couvert pour un numéro de lettre de transport aérien. Tous les systèmes informatiques de compagnies réclament ce numéro pour identifier les envois et permettre le suivi de l'expédition.

Pour le fret postal, le suivi pose plus de difficultés. Les CARDIT ne comportant pas de numéro de lettre de transport aérien, ils ne peuvent pas directement s'intégrer dans le système informatique des compagnies. Cela rend donc impossible l'assignation des différents évènements qui viennent d'être cités. Pour pouvoir suivre un CARDIT, il faut donc utiliser une application complémentaire fonctionnant en dehors du système informatique de la compagnie. Ce sont ces applications qui vont pouvoir générer des RESDIT et ainsi permettre un suivi des envois postaux en assignant des évènements au traitement de ces envois.

L'enjeu pour les compagnies aériennes aujourd'hui est de pouvoir regrouper le système de suivi utilisé pour le fret général et celui du fret postal afin de réduire les différences existantes entre les deux secteurs et d'améliorer leurs relations avec les opérateurs postaux. En effet, cette différence dans le suivi postal participe à la réticence de certaines compagnies à faire du fret postal car la nécessité d'avoir une application complémentaire engendre des coûts que certaines ne peuvent pas ou ne souhaitent pas supporter.

D'autre part, pour les compagnies qui transportent déjà du postal, faire en sorte que le CARDIT puisse être intégré directement dans leur système informatique leur permettrait de communiquer plus facilement avec les autres parties comme les douanes car il n'y aurait pas de conversion autre que celle du CARDIT en FWB à faire.

Trois hypothèses se posent donc pour les compagnies en ce qui concerne les flux postaux :

- Ne pas suivre les flux postaux dans leur système et les charger avec des procédures manuelles simples mais ne comportant aucun suivi électronique.
- Les suivre au moyen d'une application complémentaire dédiée qui serait hors de leur système informatique. Dans ce cas, un suivi est envoyé au client mais les agents de la compagnie ne gèrent pas le flux dans le système cargo.
- Les suivre en assignant à chaque CARDIT un numéro de lettre de transport aérien pour qu'ils soient intégrées dans le système informatique de la compagnie. Cette option introduit la notion de lettre de transport aérien postal (PAWB¹⁰¹) qui est actuellement en discussion au sein des différentes organisations (IATA et l'Union Postale Universelle).

La réflexion sur la mise en œuvre d'ICS 2 fait aussi ressortir qu'il existe des difficultés en cas de notification RFI, RFS ou DNL tardive.

§ 2. Des difficultés liées à l'arrivée de notifications RFI/RFS/DNL tardives

Il peut arriver que les autorités douanières envoient une notification RFS voire un DNL en retard. Cette situation peut mettre les transporteurs aériens et les opérateurs postaux en difficultés, notamment si la marchandise postale concernée par la notification a déjà été remise entre les mains du transporteur.

L'IATA ainsi que le Groupe de sûreté monté par l'Union Européenne pour préparer ICS 2 indique que les opérateurs postaux et les compagnies aériennes devront prévoir dans leur relation la gestion des notifications RFS et DNL tardives¹⁰². Dans ce genre de situation, il faut que le transporteur puisse être informé le plus rapidement possible car il en va de la sûreté du vol, la plupart d'entre eux transportant aussi des passagers. Il faut donc que des protocoles de communication et des procédures opérationnelles soient mis en place pour que la compagnie soit informée le plus rapidement possible de l'arrivée tardive d'un RFS ou d'un DNL. L'objectif est qu'elle puisse prendre les mesures nécessaires pour que la sûreté aérienne ne soit pas mise en danger.

La question de la notification tardive est une difficulté qui n'est pas encore résolue par les parties concernées par la réforme. Plusieurs situations sont à mettre en avant :

¹⁰¹ PAWB : *Postal Airway Bill*

¹⁰² IATA, *Guidance Material on EU-ICS2 : Mail EAD Filing*, 2020

- Avant le décollage : dans ce cas, il faut que l'opérateur postal d'origine envoie un nouveau CARDIT à jour et informe au plus tôt la compagnie avant que celle-ci ne décolle.
- Pendant le vol : en cas de notification de DNL pendant le vol, cela veut dire que la sûreté est en danger. Selon M. Majeres¹⁰³, les compagnies auront deux solutions :
 - Soit effectuer un atterrissage d'urgence,
 - Soit continuer l'acheminement et amener la marchandise à destination.

Selon lui, chaque compagnie devrait avoir son propre protocole.

- A destination : cela amène au fait que la compagnie amène sur le territoire de l'Union Européenne une marchandise qui n'a pas encore été acceptée par les autorités douanière de destination. Dans ce cas, deux hypothèses peuvent se présenter :
 - Soit un renvoi de la marchandise à la poste de d'origine : cela va poser des problèmes de réacheminement car la compagnie n'aura pas forcément la capacité pour rembarquer la marchandise immédiatement ce qui va entraîner un retard dans la livraison. De plus, si la marchandise a fait l'objet d'une notification DNL, c'est qu'il y a un risque sécuritaire et donc théoriquement, il est impossible de la charger à bord d'un vol.
 - Soit les autorités douanières vont infliger des pénalités au transporteur comme l'inscription sur la liste noire, la perte de slots ou encore le paiement d'une amende.

Tous ces éléments démontrent la nécessité pour les compagnies d'amender et d'intégrer dans leurs manuels d'exploitation les procédures adéquates pour faire face à ces situations.

Ce sujet pose de sérieuses difficultés pour les opérateurs désignés et les compagnies car sont en jeu des questions de responsabilité en cas d'accident. A qui se peut-on attribuer la responsabilité ? L'IATA et l'Union Postale Universelle sont en discussion sur ce sujet mais cette problématique est encore loin d'être résolue.

Tout ceci montre que la mise en œuvre d'ICS 2 pour le secteur aérien postal n'est pas si simple et cela représente un enjeu important pour les compagnies aériennes qui ont finalement très peu de temps pour s'y conformer. Cette réforme peut donc représenter une véritable barrière à l'entrée du territoire de l'Union Européenne pour les compagnies et les opérateurs postaux qui mettraient du temps à appliquer cette nouvelle réglementation. C'est

¹⁰³ M. André Majeres, responsable Cargo Mail & E-Commerce Operations chez IATA

donc pour éviter cela que les organisations internationales, l'Union Postale Universelle et l'IATA, collaborent pour réfléchir à des solutions et les aider à les mettre en place. Certaines ont commencé à voir le jour.

Chapitre 2 : Des solutions pour le franchissement de la barrière à l'entrée posée par la version 2 d'ICS 2

Le Groupe Transport de l'Union Postale Universelle travaille depuis 2020 sur la mise en œuvre d'ICS 2. Il recherche notamment des solutions aux difficultés qui ont été relevées précédemment afin que l'application de la nouvelle réglementation n'empêche pas la continuité des relations commerciales entre les transporteurs aériens et les opérateurs désignés.

A l'heure actuelle, deux solutions sont trouvées :

- L'AR¹⁰⁴ flag¹⁰⁵ qui est un marqueur permettant à l'opérateur postal de confirmer à la compagnie aérienne qu'il a bien effectué les démarches auprès de l'autorité douanière de destination (Section 1).
- La lettre de transport aérien postale qui permet aux compagnies de synchroniser les systèmes postaux et de fret général afin de communiquer avec les douanes européennes plus facilement (Section 2).

Section 1 : La mise en place d'un indicateur : l'AR flag

Pour que l'expédition puisse être chargée dans l'aéronef, il faut que la compagnie aérienne ait la confirmation de la part de la poste d'origine que les récipients sont bien autorisés à entrer dans le territoire douanier de l'Union Européenne. Il faut donc un marqueur permettant à la compagnie d'être sûre que la poste d'origine a bien rempli ses obligations (§1).

La solution trouvée par les organisations internationales est la mise en place d'un marqueur dans le CARDIT, l'AR flag qui permet à l'opérateur postal d'origine de confirmer qu'il a bien effectué les tâches qui lui incombent avant la remise de la marchandise postale au transporteur (§2).

¹⁰⁴ AR : *applicable Regulation*

¹⁰⁵ Flag : donnée contenue dans un message

§ 1. L'AR flag : un marqueur de confiance entre les postes et les compagnies aériennes

Les compagnies aériennes ont demandé la mise en place par les opérateurs postaux d'un indicateur leur permettant de savoir si ces derniers ont bien remplis leurs obligations de pré-alerte envers l'autorité douanière du pays de destination. Cette demande a été faite car les compagnies sont les premières concernées lorsque l'entrée d'une expédition est refusée par la douane de destination.

Par exemple, pour le *STOP Act*, certaines compagnies aériennes ont été informé par une lettre ouverte de l'*United States Postal Service* et le CBP que les opérations d'acceptation des envois postaux internationaux entrant sur le territoire des Etats-Unis seront affecté par la nouvelle réglementation américaine et que l'USPS refusera tous les envois postaux si l'opérateur d'origine ne les a pas accompagnés de l'EAD requis. En cas de refus de l'envoi postal, ce dernier est remis au transporteur son retour dans le pays d'origine et tout ceci se fera aux frais de la compagnie aérienne qui pourra potentiellement faire aussi l'objet de sanctions. Il était aussi mentionné dans cette lettre que « *les compagnies aériennes assurant le transport des expéditions de ces opérateurs désignés sont invité à confirmer, comme condition d'acceptation pour le transport, que les envois postaux qu'ils ont remis pour l'expédition sont conformes aux exigences de pré-alerte ou bénéficient d'une exemption* »¹⁰⁶.

C'est donc pour cela que les compagnies ont exprimé le besoin d'être sûres que les marchandises postales qu'elles transportent ont bien été acceptée par l'autorité douanière de destination afin d'éviter les coûts supplémentaires que pourrait engendrer un refus à l'arrivée. Aussi, d'un point de vue sûreté aérienne, cela leur permettrait d'avoir la confirmation que ce qu'elles transportent ne représente pas un danger. En effet, cette demande de la part de la douane américaine et bientôt de la part de la douane européenne ne pouvait pas être remplie car les compagnies aériennes ne reçoivent pas les messages ITMATT et PREDES et elles ne sont donc pas en mesure de confirmer que les envois sont conformes aux exigences de l'EAD.

Le Comité de contact UPU-IATA a discuté de cette problématique et en est arrivé à la conclusion de la mise en place d'un code dans le CARDIT pour que les compagnies puissent être informés que l'opérateur désigné d'origine a bien effectué les tâches qui lui incombent envers la douane de destination et que celle-ci a bien autorisé l'entrée de l'expédition sur son territoire. Cet indicateur porte le nom d'AR flag. Selon l'IATA, c'est le

¹⁰⁶ Source : Groupe Transport de l'Union Postale Universelle

meilleur moyen pour fournir au transporteur un outil pour confirmer que l'envoi postal est prêt à être remis au transporteur et qu'il répond aux exigences de l'EAD dans le pays de destination.

D'autre part, la mise en place de cet indicateur peut constituer la preuve, pour l'opérateur postal d'un transfert de responsabilité. A partir du moment où le CARDIT avec l'AR flag est envoyé, l'opérateur postal est considéré comme avoir rempli ses obligations et les vérifications de sûreté sont considérées comme validées. La compagnie aérienne devient donc responsable de l'expédition et elle est capable d'apporter la preuve à l'autorité douanière de destination que l'expédition répond aux exigences de sûreté qu'elle demande. En revanche, les compagnies ne se voient pas endosser toute la responsabilité en cas d'accident dû à une expédition ou dans le cas d'une notification tardive. L'IATA est donc actuellement toujours en négociation avec l'Union Postale Universelle pour trouver un juste milieu à ces questions de responsabilité.

De plus en plus de réglementations nécessitent la mise en place de cet AR flag. Cela a commencé avec le *STOP Act* et on le retrouve pour ICS 2. En pratique, il faut voir quelle est la stratégie adoptée par l'IATA et l'Union Postale Universelle pour le mettre en place.

§ 2. L'intégration de l'AR flag dans le CARDIT

Pour mettre en place cet AR flag, l'Union Postale Universelle et l'IATA ont commencé par réfléchir à la manière de le faire apparaître dans le CARDIT. Plusieurs valeurs ont été retenues¹⁰⁷ :

- 0 : informations préalables sur le fret qui ne sont pas obligatoires ;
- 1 : les informations préalables sur le fret requises ont été fournies mais aucune réponse de la part de l'autorité douanière de destination n'a été reçue ;
- 2 : les informations préalables sur le fret requises ont été fournies et une réponse positive de l'autorité douanière de destination a été reçue ;
- 3 : les informations préalables sur le fret requises ont été fournies et l'expédition a été qualifié de cargaison à haut risque par l'autorité douanière.
- X : tous les objets postaux de l'expédition sont exemptés d'informations préalables sur le fret.
- N : les informations préalables sur le fret ne sont pas requises.

¹⁰⁷ Source : Groupe Transport de l'Union Postale Universelle

A été retenue l'idée de mettre en place un seul et unique indicateur qui est le suivant : « 1 », qui veut dire que toutes les réglementations applicables sont respectées. Autrement dit, l'indicateur AR dans le message CARDIT servira de confirmation de la poste d'origine que tous les EAD requis ont été soumis et qu'il n'y a aucun renvoi susceptible de suspendre l'acheminement de la part de l'autorité douanière de destination. Cet AR flag serait applicable à toute l'expédition. En revanche, le Groupe Transport précise que si un des objets postaux contenus dans l'expédition n'est pas conforme à la réglementation en vigueur, il devra être retiré de l'expédition avant la fermeture de cette dernière.

L'introduction de cet indicateur nécessite donc une mise à jour de la norme M48, norme de l'Union Postale Universelle qui régit le CARDIT. La nouvelle version contiendra les informations suivantes :

- Les informations générales sur l'envoi, sur la sûreté et le transport ;
- Le statut de l'expédition par rapport aux informations préalables fournies par l'opérateur désigné d'origine à la douane de destination (AR flag) ;
- La description du contenu de l'envoi : informations sur les conteneurs et les récipients.

L'IATA et l'Union Postale Universelle ont aussi réfléchi à la mise en œuvre de la conversion du message CARDIT en message XFHL et XFVB afin de synchroniser les systèmes de fret général et de fret postal. C'est la lettre de transport aérien postale (PAWB) qui non seulement permettrait cette conversion mais aussi permettra aux transporteurs et aux postes de franchir la barrière à l'entrée mise en place par ICS 2 à partir du 1^{er} mars 2023.

Section 2 : La lettre de transport aérien postale (PAWB) : un moyen de faciliter les échanges de données entre les systèmes cargo et postaux des compagnies aériennes

Durant les réflexions sur la mise en œuvre d'ICS 2, l'Union Postale Universelle et l'IATA ont relevé l'existence d'une différence entre les messages échangés dans le cadre du fret général et du fret postal. C'est cette différence qui rend difficile l'application d'ICS 2 pour les compagnies aériennes qui doivent transmettre les informations à l'autorité douanière de destination.

La mise en place de la lettre de transport aérien permettrait donc l'identification des envois postaux dans le système informatique des compagnies aériennes (§1). Même si la solution semble être trouvée, se posent des questions pratiques comme la possibilité de

regrouper plusieurs CN 38 dans une même lettre de transport aérien postale afin de faciliter les échanges et les processus opérationnels (§2).

§ 1. Un mode d'identification des envois postaux dans le système des compagnies aériennes

Les standards utilisés par les transporteurs aérien, le Cargo-XML, et eux utilisés par les opérateurs postaux comme les CARDIT ne sont pas compatibles les uns avec les autres, chacun ayant des buts différents. Pour faciliter les relations entre les postes et les compagnies aériennes et permettre la mise en œuvre d'ICS 2, l'IATA, l'Union Postale Universelle et l'*International Posts Coporation* ont pensé à mettre en place un équivalent de la lettre de transport aérien. C'est la lettre de transport aérien postale (PAWB). Le principe est d'assigner un numéro de lettre de transport aérien postale à un envoi postal afin qu'il puisse être compatible avec le système qu'utilisent les compagnies aériennes pour le fret général. L'objectif est de synchroniser les systèmes de fret et postaux.

L'attribution d'un numéro de lettre de transport aérien postale permet aux transporteurs aériens de gérer les envois postaux dans leur système de fret. Pour cela, il doit être composé comme un numéro de lettre de transport aérien classique. Ce dernier est composé de 11 chiffres¹⁰⁸ partagés en deux parties :

- Les trois premiers chiffres retranscrivent le préfixe attribué à la compagnie. Ce dernier permet d'identifier le transporteur aérien. Par exemple, 057 est le préfixe d'Air France, 125 est celui de British Airways. C'est l'IATA qui attribue ces préfixes.
- Les huit autres chiffres constituent le numéro de série de la lettre de transport aérien. Ces huit chiffres se décomposent de la manière suivante :
 - Les sept premiers sont la séquence c'est-à-dire le numéro de série. Ce numéro peut aller de 0 000 001 à 9 999 999. Au-delà, les compagnies ne savent plus comment émettre des numéros de lettres de transport aérien sur une durée de 12 mois. En pratique, cela ne s'est encore jamais produit.
 - Le dernier chiffre (huitième chiffre) est le reste de la division des sept premiers chiffres par sept.

Les transporteurs ne sont pas autorisés à réémettre un numéro de lettre de transport aérien dans un délai de 12 mois conformément à la résolution IATA 600a¹⁰⁹. Chaque opérateur a son propre schéma sur la façon dont il gère ses stocks de numéro de lettre de

¹⁰⁸ Cf. Annexes

¹⁰⁹ Art 2.1.4, "Attachement B – Completion, Distribution and Distribution of the Air Waybill", *Resolution 600a*, IATA

transport aérien. Ils pourraient donc décider de mettre de côté une partie de ce stock pour le fret postal et utiliser le code « MAL » pour identifier le numéro de lettre de transport aérien postale au sein de ces stocks mis de côté.

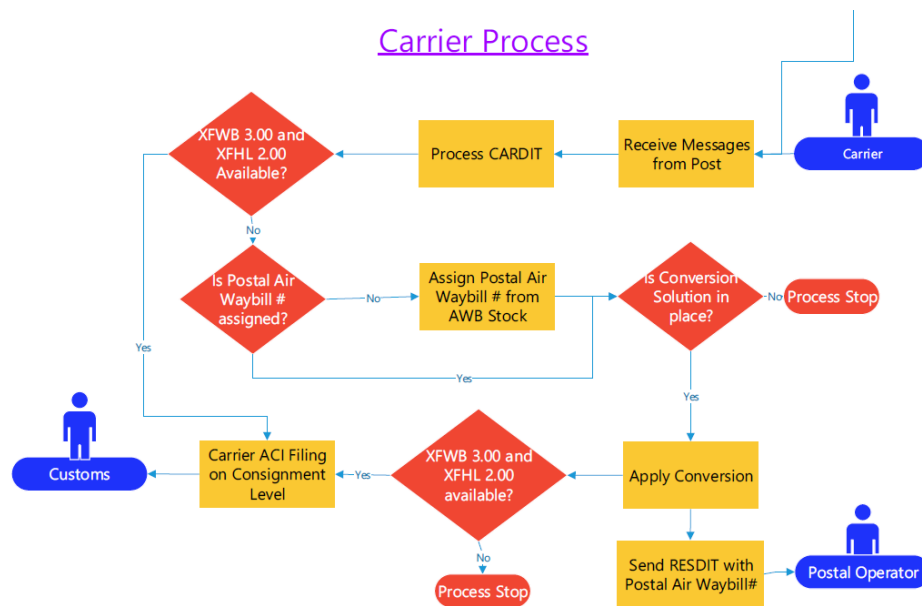
Une première critique peut être formulée contre ce dispositif qui est qu'il n'y aurait pas assez de numéros de lettre de transport aérien disponibles pour assurer la conversion de tous les CN émis par les postes. En effet, les postes peuvent émettre plusieurs CN pour une même expédition en fonction du type d'envoi (EMS, colis, poste aux lettres). Néanmoins, l'*International Post Corporation* ainsi que l'IATA ont déclaré qu'au vu des productions récentes, très peu de compagnies seraient concernées par plus de 100 000 lettres de transport aérien postales par an ce qui laisse encore une marge suffisamment confortable.

Le numéro de la lettre de transport aérien postale n'est pas un document papier, comme la lettre de transport aérien classique. Ce numéro permet la conversion du CARDIT en message utilisé dans le fret général.

La mise en place de la lettre de transport aérien postale présente deux avantages pour les postes et les compagnies aériennes :

- Etre conforme aux nouvelles réglementations : le secteur postal échappe de moins en moins aux nouvelles réglementations demandant la transmission d'informations préalables. Les exigences de ces réformes font ressortir la nécessité pour le fret général et le fret postal de se synchroniser afin que les transporteurs aériens puissent transmettre les données conformément aux exigences des autorités douanières.
- Une plus grande efficacité au niveau opérationnel : l'utilisation d'un numéro de lettre de transport aérien permet au transporteur cette synchronisation des systèmes utilisés pour le fret général et le fret postal. D'autre part, cela évite des saisies manuelles longues et difficiles ce qui permet un gain de temps considérable dans les opérations ainsi qu'une diminution des erreurs de saisie. Il est prévu que l'utilisation de la lettre de transport aérien permette une communication automatique entre les systèmes de fret général et de fret postal. Il permet aussi au transporteur de connaître la capacité exacte dont l'envoi postal a besoin afin qu'il puisse s'organiser au mieux.

En pratique, une des parties au contrat de transport, le transporteur aérien ou l'opérateur désigné aura dans son système un stock de numéros de lettre de transport aérien postale. Chaque message CARDIT reçu se verra attribuer automatiquement un numéro de lettre de transport aérien postale afin de permettre la conversion.



Processus opérationnel de la compagnie aérienne pour le traitement de la lettre de transport aérien postale

Cette question de l'assignation du numéro de lettre de transport aérien postale demeure au centre des discussions. En effet, l'Union Postale Universelle et l'IATA ne sont pas encore parvenues à un consensus sur la partie qui devra réaliser cette assignation.

Dans le fret général, ce sont les compagnies qui donnent un stock de numéros aux agents de fret qui pourront ainsi puiser dedans afin d'éditer une lettre de transport aérien. Au regard de ce processus, ce sont les expéditeurs qui réalisent cette assignation. Les compagnies aériennes souhaiteraient donc que les processus postaux s'alignent sur ceux du fret général. En revanche, du côté des opérateurs postaux, ces derniers expriment l'impossibilité d'aligner les deux processus en raison du fait que leurs systèmes d'information ne peuvent pas supporter une telle contrainte.

Il faut comprendre que chaque expédition de fret doit être réservée dans le système informatique de la compagnie aérienne, la réservation étant normalement un préalable à l'émission de la lettre de transport aérien. En effet, le processus opérationnel est le suivant :

- Première étape : définition du stock de numéros de lettre de transport aérien.
- Deuxième étape : Réservation de la capacité en fonction de la marchandise dans le système informatique de la compagnie en utilisant un numéro dans le stock de lettre de transport aérien.

¹¹⁰ IATA, *Guidance Material on EU-ICS2 : Mail EAD Filing*, 2020, p. 17

- Troisième étape : une fois que la marchandise est dans le magasin de l'agent de fret, ce dernier émet la lettre de transport aérien.

Il doit donc y avoir une corrélation entre le numéro de la lettre de transport aérien émise et la réservation préalablement effectuée. C'est cette corrélation qui pose un problème technique aux postes car elles ne réservent pas la capacité.

L'Union Postale Universelle et l'IATA ont donc conclu que les numéros de lettre de transport aérien postales pourront être assignés de deux manières :

- Soit par les postes dans leurs CARDIT, pour celles qui souhaiteraient développer une solution.
- Soit par les compagnies aériennes dans leurs RESDIT.

En pratique, les premières expériences d'utilisation de la lettre de transport aérien postale se sont toutes basées sur une assignation réalisée par la compagnie aérienne. Aujourd'hui, les deux systèmes peuvent coexister. Cela dépendra donc du marché et des accords conclus entre les compagnies aériennes et les postes.

D'autre part, pour pouvoir obtenir des numéros de lettre de transport aérien, il faut en principe être un agent accrédité par IATA, ce que ne sont pas la plupart des opérateurs postaux. Pour la lettre de transport aérien postale, l'IATA n'a jamais mis en avant la nécessité de cette accréditation. Les postes continuent donc de bénéficier d'un avantage en ce qui concerne l'accès au marché par rapport aux agents de fret qui ne peuvent pas émettre de lettre de transport aérien sans être dûment accrédités.

La lettre de transport aérien postale semble être la solution pour que les compagnies puissent se conformer à ICS 2. En revanche, d'un point de vue pratique, toutes les questions ne sont, comme cela vient d'être vu, pas encore réglées, la question principale portant sur la réservation de la capacité. Les postes ne souhaitent pas entrer totalement dans le processus du fret général en réservant leurs expéditions à l'avance en raison des contraintes liées aux développements informatiques que cela engendrerait. D'autre part, il faut savoir qu'un seul envoi postal vers une destination sur un jour donné peut donner lieu à l'émission de plusieurs CN 38 (un CN 38 par catégorie de produit). Cette pratique opérationnelle nécessaire aux opérateurs postaux débouche sur l'émission d'un nombre très important de CN. Cela rend donc encore plus complexes les activités liées à la réservation et à l'émission des lettres de transport aérien postales.

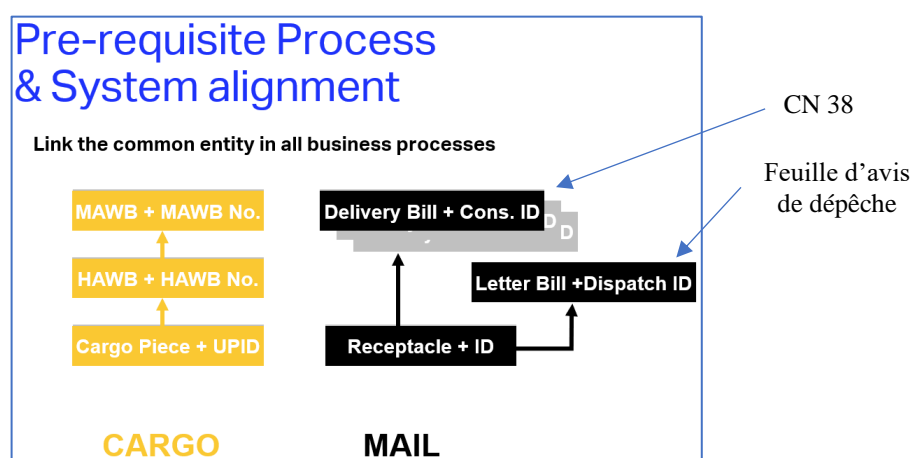
Du côté des compagnies aériennes, celles-ci préféreraient que les postes regroupent la totalité de leurs envois vers une destination sous une seule lettre de transport aérien au lieu de démultiplier les documents et les réservations. Ce souhait des compagnies s'exprime fortement de la part des divisions opérationnelles qui souhaitent simplifier et optimiser leurs actions. C'est donc pour cela qu'il a été imaginé, en dehors de tout standard validé, l'utilisation de la « *cover Airway Bill* ».

§ 2. La *cover Airway Bill* : une solution pour regrouper les différents CN 38 sous un seul document

Aujourd'hui, lorsque les postes émettent des CN 38 aux compagnies aériennes, elles peuvent leur en envoyer plusieurs pour un même vol. Cette méthode n'est pas optimale pour la compagnie aérienne car elle voit sa charge de travail augmenter considérablement lorsqu'elle doit traiter ces différents CN pour les entrer dans son système. C'est en partie pour cette raison que de nombreuses compagnies sont réticentes à transporter du postal.

Pour faciliter le processus opérationnel des compagnies aériennes, il faut réfléchir à la possibilité de regrouper plusieurs CN 38 sous une même lettre de transport aérien. C'est le principe de la *cover airway bill* qui représente un avantage certain pour les compagnies aériennes.

Le concept de la lettre de transport aérien postale s'articule autour de la double équivalence entre « CN » et « lettre de transport aérien d'une part » et « *piece of cargo* » et « récipient postal » d'autre part, comme le montre le schéma suivant :



Comparaison entre le système cargo et postal

¹¹¹ IPC : <https://www.ipc.be>

Ce schéma montre donc que chaque CN est une lettre de transport aérien et que la liste complète des récipients constitue la *house airway bill* sous-jacente à la lettre de transport aérien. Le principe de la *cover airway bill* impacte cette double équivalence. En effet, le CN n'est plus une lettre de transport aérien car c'est la somme des CN qui la constitue. Le CN « descend » donc d'un cran sur le schéma pour se trouver au même niveau que la *house airway bill*.

D'un point de vue opérationnel, cela satisfait toutes les parties intéressées car il n'est plus nécessaire d'associer un numéro de lettre de transport aérien à chaque CN et donc faire un dossier de réservation pour chacun d'entre eux. En revanche, de ce nouveau concept ressort un inconvénient majeur : la liste des récipients ne peut plus dès lors constituer la *house airway bill* (donc le FHL) puisque ce niveau est occupé par les CN 38. Se pose alors la question suivante : comment envoyer la liste des récipients postaux aux douanes de destination s'ils ne sont pas répertoriés dans un FHL ?

C'est pour cette raison que ce principe de la *cover airway bill*, fortement demandé par les agents des compagnies aériennes, n'a pas encore pu être reconnu comme étant un standard applicable par l'IATA et l'Union Postale Universelle. Malgré cela, il est tout de même mis en pratique par plusieurs compagnies aériennes dans le monde mais en l'absence de standards établis, chacune réalise ces opérations selon ses propres habitudes et exigences ce qui va à l'encontre de l'harmonisation nécessaire au bon épanouissement de l'activité.

Il existe donc plusieurs moyens de réaliser une *cover airway bill* :

- Emettre des documents sans adjoindre d'étiquettes supplémentaires sur les sacs postaux : cette première façon de fonctionner simplifie les opérations en évitant le recours à des manipulations physiques supplémentaires.
- Ajouter sur chaque sac postal une étiquette d'identification « cargo » au-dessus de l'étiquette postale : cette opération nécessite un déploiement supplémentaire de ressources humaines en magasin et génère donc des coûts de traitements additionnels.
- Regrouper les sacs postaux dans quelques conteneurs et désigner sur la lettre de transport aérien le nombre de conteneurs et non pas le nombre total de sacs : cette pratique permet de limiter les ré-étiquetage mais elle ne rend responsable le transporteur que du nombre total de conteneurs et non pas du nombre total de sacs. Si un sac est prélevé mal intentionnellement, le postier n'a pas de recours.

L'existence de ces trois pratiques opérationnelles citées à titre d'exemple démontre que l'IATA et l'Union Postale Universelle devront dans un avenir proche se pencher sur la question de la *cover airway bill*. La facilité d'utilisation et la simplification opérationnelle qu'elle procure lui fera connaître le succès et il est fort probable que ces pratiques seront tôt ou tard assez répandues. Les institutions devront donc s'adapter à cette réalité de marché et trouver la clé à ce souci d'harmonisation.

Conclusion

La réforme ICS 2 ne sera donc pas sans conséquences pour les postes et les compagnies aériennes ce qui va nécessiter de grands changements dans les processus opérationnels des deux parties intéressées, notamment avec l'arrivée de la version 2 d'ICS 2 le 1^{er} mars 2023. Même si l'Union Européenne leur laisse un délai pour s'adapter, ce dernier sera trop court pour pouvoir mettre en œuvre toutes les exigences d'ICS 2. C'est donc pour cela que l'IATA et l'Union Postale Universelle tentent d'anticiper cette nouvelle réglementation.

Pour les compagnies aériennes, cette réforme semble être la bienvenue car elle leur permettra d'avoir une plus grande visibilité sur les envois postaux qu'elles transportent. Pour pouvoir la mettre en œuvre, il faudra donc qu'elles revoient leurs manuels d'exploitation afin d'y intégrer les différentes situations qui peuvent se présenter avec ICS 2 comme les notifications tardives de DNL, RFS ou RFI. D'autre part, l'utilisation de l'EDI semble de plus en plus indispensable en raison du nombre croissant de données informatiques qui sont échangées et demandées de part et d'autre. Une compagnie aérienne qui ne fait pas encore de l'EDI risque de se retrouver de plus en plus limitée dans ses possibilités de transport.

Aujourd'hui, cette réforme semble être encore assez méconnue chez certaines compagnies et notamment les compagnies qui ne sont pas européennes. Par exemple, il ressort d'un entretien avec la compagnie Qatar Airways que la réforme ICS 2 n'était pas à l'ordre du jour en ce qui concerne le fret postal. En revanche, des compagnies comme la SAS ont commencé d'ores et déjà à se préparer à se conformer à la réforme ce qui leur permet de commencer à expérimenter la mise en application d'ICS 2. Cette étude pourra donc aider ces compagnies qui ne sont pas encore prêtes et à les encourager à commencer à anticiper l'arrivée de la version 2.

Il reste malgré tout beaucoup de zones grises dans la mise en œuvre d'ICS 2 entre les compagnies et les opérateurs postaux même si des solutions ont déjà été trouvées comme la lettre de transport aérien postale et l'AR flag. D'autres questions sont à se poser comme les questions de responsabilités en ce qui concerne la sûreté des marchandises, les sanctions que risquent les parties en cas de non-respect de la réglementation. La réponse à ces questions pourra certainement faire évoluer ces recherches.

Bibliographie

I. Cours

- Mme Camille Benard, *Cours de droit aérien et spatial*.
- Mme Julie Laborde dit Bouriat, *Cours de droit aérien*.

II. Répertoires, dictionnaires et encyclopédies

- La Poste, *Glossaire*, [en ligne] :
 - www.laposte.fr
- L'internaute, *Dictionnaire français*, [en ligne] :
 - <https://www.linternaute.fr>
- UPU, *Express Mail Service (EMS)*, [en ligne]

III. Articles

- A. Fremont, « Transport aérien de fret et mondialisation », *HAL*, 2021, p. 2 et 3, [en ligne]
- FEVAD, *Les chiffres-clés du e-commerce en 2020*, 2020, [en ligne]
- UPU, « EMS – Vingt années au service de l'excellence », *UPU – Activités et médias*, 2019, [en ligne]
- V. Kerautem, « Philippe Prétat, PDG de DHL : « Le e-commerce joue un rôle clé dans la hausse de nos flux de colis » », *Le Parisien*, 2020, [en ligne]

IV. Publications et rapports publics

- Commission Européenne, *ICS 2 : Le nouveau système douanier d'informations anticipées sur les marchandises de l'UE*, 2021, [en ligne]
- GT UPU, *Guide du transport postal*, 2018, [en ligne]
- IATA, *Guidance Material on EU-ICS2 : Mail EAD Filing*, 2020
- INSEE, *Commerce électronique*, 2016, [en ligne]
- INSEE, *Echange de données informatisées/EDI*, 2019, [en ligne]
- IPC, *EDI : la clé de l'intégration des échanges postes-compagnies aériennes dans la chaîne logistique*, 2017

- OACI, *Manuel de la réglementation du transport aérien international*, 2004, [en ligne]
- OMD et UPU, *Directives conjointes OMD – UPU sur l'échange de données électroniques préalables entre les opérateurs désignés et les administrations douanières*, 2019, [en ligne]
- OMD et UPU, *Guide conjoint OMD-UPU pour le dédouanement postal*, 2018, [en ligne]
- UE, *Orientations de l'UE sur les protocoles de renvoi du fret aérien*, 2020, [en ligne]
- UPU, *An Introduction to Postal EDI Exchanges*, 2013, [en ligne]
- UPU, *Convention Postale Universelle*, 1964, [en ligne]
- UPU, *Lignes directrices pour l'établissement de la déclaration électronique de sûreté des expéditions*, 2018, [en ligne]
- UPU, *PREDES and RESDES message exchanges: overview and benefits*, 2019

V. Sites internet

- Association du Transport Aérien International (IATA) :
 - <https://www.iata.org>
- Commission Européenne :
 - <https://ec.europa.eu>
- Fédération de E-commerce et de la Vente à Distance (FEVAD) :
 - <https://www.fevad.com>
- ICS 2 :
 - <https://ec.europa.eu>
- Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (INSEE) :
 - <https://www.insee.fr>
- International Post Corporation (IPC) :
 - <https://www.ipc.be>
- Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) :
 - <https://www.icao.int>
- Union Postale Universelle (UPU) :
 - <https://www.upu.int>

Annexes

Table des matières

Annexe 1 : Exemple de CN 38	71
Annexe 2 : Exemple de lettre de transport aérien.....	72
Annexe 3 : CARDIT.....	73
Annexe 3.1. Exemple de CARDIT.....	73
Annexe 3.2. Exemple de CARDIT avec AR flag.....	74
Annexe 4 : Entretiens	75

Annexe 1 : Exemple de CN 38¹¹²

Exemple d'identifiant

Opérateur désigné d'origine

Bureau d'origine du bordereau

Bureau de destination du bordereau

BORDEREAU DE LIVRAISON **CN 38**
Dépêches-avion
 Date

N° de série
FRCDG305B65B

Prioritaire Par avion

Date du départ Heure

Ligne n°

Aéroport de transbordement direct | Aéroport de déchargement

En cas d'utilisation de conteneur

N° du conteneur | N° du scellé | N° du conteneur | N° du scellé

N° du conteneur | N° du scellé | N° du conteneur | N° du scellé

Inscription

Dépêche n°	Bureau d'origine	Bureau de destination	Nombre de			Poids brut des récipients, etc.			Observations (y compris le nombre des sacs M et/ou des colis hors récipient)
			récipients poste aux lettres	récipients CP et colis hors récipient	récipients EMS	Poste aux lettres	CP	EMS	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
						kg ¹	kg ¹	kg ¹	
Totaux									
Bureau d'échange expéditeur Signature			L'agent du transporteur/l'agent de l'aéroport Date et signature			Bureau d'échange de destination Date et signature			

Dimensions 210 x 297 mm

¹¹² Données mise dans le CN 38 sont fictives

Annexe 2 : Exemple de lettre de transport aérien¹¹³

Exemple de numéro de LTA

AIR WAYBILL		LTA : 234-51234063		DOSSIER N°	
Nom et adresse de l'expéditeur Shipper's Name and Address		Numéro et adresse de l'expéditeur Shipper's Account Number		LETTRE DE TRANSPORT AÉRIEN Non négociable Enlève par Not negotiable AIR WAYBILL Issued by	
Nom et adresse du destinataire Consignee's Name and Address		Numéro et adresse du destinataire Consignee's Account Number		Les exemplaires 1, 2 et 3 de cette lettre de transport aérien sont originaux et ont la même validité. Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity. Il est convenu que les marchandises décrites dans le présent document sont acceptées pour le transport en leur état apparent (sauf indication contraire) et que le transport est soumis aux conditions du contrat qui précède au verso. Les marchandises peuvent être transportées par tout autre moyen y compris par la route ou par tout autre transporteur à moins que des instructions contraires précèdent à ce sujet ne soient données par l'expéditeur et l'agent de l'expéditeur. L'expéditeur accepte que les marchandises soient acheminées via des points d'arrêt intermédiaires que le transporteur aura jugé appropriés. L'attention de l'expéditeur est attirée sur l'avis concernant la limitation de responsabilité de transporteur. L'expéditeur peut augmenter cette limitation de responsabilité en déclarant une valeur pour le transport plus élevée et en payant des frais supplémentaires s'il y a lieu. It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order and condition (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MODELS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREOF BY THE SHIPPER AND SHIPPER'S AGENT THAT THE GOODS MAY BE CARRIED VIA INTERMEDIATE STOPPING PLACES WHICH THE CARRIER DEEMS APPROPRIATE. THE SHIPPER ACCEPTS THAT THE GOODS WILL BE CARRIED VIA INTERMEDIATE STOPPING PLACES WHICH THE CARRIER DEEMS APPROPRIATE. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.	
Nom et ville de l'agent du transporteur desservant Issuing Carrier's Agent, Name, City		Renseignements comptables Accounting Information			
Code IATA de l'agent Agent's IATA Code		Numéro de compte Account Number			
Aéroport de départ (Adresse du premier transporteur) et itinéraire demandé Airport of Departure (Address of First Carrier) and Request Routing		N° de référence Reference Number		Information Adhésion (facultative) Optional Shipment Information	
A. Et par premier transporteur (y compris l'itinéraire) et par le second transporteur (y compris l'itinéraire) By and through first carrier (including routing) and by second carrier (including routing)		Monnaie Currency		Valeur déclarée pour le transport Declared Value for Carriage	
Aéroport de destination Airport of Destination		Montant de l'assurance Amount of Insurance		Valeur déclarée pour le voyage Declared Value for Customs	
Renseignements pour le traitement de l'expédition Handling Information				SCD	
Nomenclature des marchandises Description of Goods		Poids brut Gross Weight		Total Total	
Classe de tarif Rate Class		Poids de location Chargeable Weight		Nature et quantité des marchandises (y compris dimensions ou volume) Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)	
Taux de tarif Rate		Taux de location Rate / Charge		0,00	
Total des autres frais dus à l'agent Total Other Charges Due Agent		Autres frais Other charges		0,00	
Total des autres frais dus au transporteur Total Other Charges Due Carrier					
Total part payé Total Paid					
Date de l'expédition Date		Lieu de l'expédition Place		Signature de l'expéditeur ou de son agent Signature of Shipper or his agent	
19-11-2020		Saint-André les Vergers			
Fait le Executed on		à at		Signature du transporteur desservant ou de son agent Signature of Issuing Carrier or his Agent	
Mise en route Routing		Frais de location Charges			

ORIGINAL 3 (POUR L'EXPÉDITEUR) - ORIGINAL 3 (FOR SHIPPER)

¹¹³ Données mise dans la lettre de transport aérien sont fictives

Annexe 3 : CARDIT¹¹⁴

Annexe 3.1. Exemple de CARDIT

UNB+UNOA:2+FR102:UP+SKY11:4+210212:0241+INTREF7786'
UNH+MESREF7791+IFCSUM:D:96A:UN:CNS200'
BGM++FRCDG3154684+47'
DTM+137:2102120241:201' ← Identifiant du CN 38
FTX+ABK++A'
FTX+AAV++CS+RA:999-999'
FTX+AAV++SM+EDS:EXP-AVS:EXP-FR/RA/03035-01/0712-EU2015/1998'
FTX+AAV++SE+MAIL:EXP-AVS:EXP-FR/RA/03035-01/0712-EU2015/1998'
FTX+BLT+++SECURED'
RFF+AIA:FR/RA/03035-01/0712:SPX'
DTM+539:2102120241:201'
RFF+AGE:E
TCC+U'
EQN+8:NMB'
QTY+101:58.7:KGM'
TDT+Z90'
LOC+84+CDG:163:3'
DTM+234:2102120930:201'
TDT+Z90'
LOC+1+GRU:163:3'
DTM+63:2102132159:201'
TDT+20+SK1509+4'
LOC+5+CDG:163:3'
LOC+7+GRU:163:3'
DTM+189:2102121230:201'
DTM+232:2102121350:201'
EQD+UL+AKE1689AM::3+:::J43FRAXAHALG121203EH'
CNI++FRCDGADZALGDAUN10039006000075'
RFF+AAQ:J43FRAXAHALG121203EH'
GID++:BG'MEA+WT+AAB+KGM:7.5'
CNI++FRCDGADZALGDAUN10039009000061'
RFF+AAQ:J43FRAXAHALG121203EH'

¹¹⁴ Les CARDITS données en exemple contiennent des données fictives.

Annexe 3.2. Exemple de CARDIT avec AR flag

UNB+UNOA:2+FR102:UP+SKY11:4+210212:0241+INTREF7786'
UNH+MESREF7791+IFCSUM;D:96A:UN:CNS200'
BGM++FRCDG3154684+47'
DTM+137:2102120241:201'
FTX+ABK++A'
FTX+AAY++CS+RA:999-999'
FTX+AAY++SM+EDS:EXP-AVS:EXP-FR/RA/03035-01/0712-EU2015/1998'
FTX+AAY++SE+MAIL:EXP-AVS:EXP-FR/RA/03035-01/0712-EU2015/1998'
FTX+BLT+++SECURED'
RFF+AIA:FR/RA/03035-01/0712:SPX|
DTM+539:2102120241:201'
RFF+AGE:E
GOR+2'
FTX+REG++CUS:IMP-AU-20110423-AU764/Q3:1'
TCC+U'
EQN+8:NMB'
QTY+101:58.7:KGM'
TDT+Z90'
LOC+84+CDG:163:3'
DTM+234:2102120930:201'
TDT+Z90'
LOC+1+GRU:163:3'
DTM+63:2102132159:201'
TDT+20+SK1509+4'
LOC+5+CDG:163:3'
LOC+7+GRU:163:3'
DTM+189:2102121230:201'
DTM+232:2102121350:201'
EQD+UL+AKE1689AM::3+:::J43FRAXAHALG121203EH'
CNI++FRCDGADZALGDAUN10039006000075'
RFF+AAQ:J43FRAXAHALG121203EH'
GID++:BG'MEA+WT+AAB+KGM:7.5'
CNI++FRCDGADZALGDAUN10039009000061'
RFF+AAQ:J43FRAXAHALG121203EH'

Ajout de l'indicateur de l'AR flag

Annexe 4 : Entretiens

- **Entretien avec M. Jacob David**

Manager, E-commerce Products au sein de Qatar Airways Cargo

- **Entretien avec M. André Majeres**

Responsable Cargo Mail & E-commerce Operations au sein de l'IATA

- **Entretien avec M. Hector Martin Arias**

Senior Manager Network Integration au sein de l'International Post Corporation (IPC)

- **Entretien avec M. Christophe Pereira**

Responsable Douane et chaîne logistique Internationales et Direction des Relations Européennes Internationales au sein du Groupe La Poste

- **Entretien avec M. Thomas Wolff**

Responsable du secteur mail au sein de SAS Cargo

Résumé :

Au 1^{er} mars 2023 va s'opérer un changement majeur dans le secteur du fret postal. C'est à cette date que la version 2 d'ICS 2 (*Import Control System 2*) va entrer en vigueur. Il s'agit d'une réforme mise en place par l'Union Européenne qui demande aux transporteurs, et plus précisément aux transporteurs aériens, de déclarer aux autorités douanières européennes les marchandises qu'ils transportent avant leur entrée sur le territoire de l'Union. Mais quels changements cette réforme entraîne-t-elle pour le fret postal ? L'objet de cette étude est de comprendre comment les compagnies aériennes vont-elles s'adapter pour pouvoir continuer à transporter des expéditions postales.

Mots-clés :

Fret postal ; Réglementation européenne ; Transport aérien de marchandises ; Compagnies aériennes ; Opérateurs postaux.

Summary:

On the 1st of March 2023, there will be a major change in the postal freight sector. It is on this date that version 2 of ICS 2 (*Import Control System 2*) will come into effect. This is a reform implemented by the European Union which requires carriers, and more specifically air carriers, to declare to the European customs authorities the goods they carry before entering the territory of the Union. But what changes does this reform entail for postal freight? The purpose of this study is to understand how airlines will adapt to continue to carry postal shipments.

Keywords:

Postal freight; European regulation; Air transport of goods; Airlines; Postal operators.