

Guide du transport postal

Octobre 2018

Guide du transport postal

Table des matières	Page
1. Objectif du Guide du transport postal	5
1.1 Introduction	5
1.2 Point de vue sur le transport postal	5
2. Processus postal de base	6
2.1 Services et produits postaux de l'UPU	6
2.2 Petits paquets/colis	7
2.3 Produits et services liés au transport	7
3. Envoi/récepteur/dépêche/série de dépêches/expédition	7
3.1 Séries des dépêches	8
3.2 Dépêche	9
3.3 Récepteur	9
3.4 Rapport entre l'identifiant de récepteur, l'identifiant de dépêche, la série de dépêches et le type de dépêche	10
3.5 Expédition («Consignment»)	11
3.6 Centres de traitement du courrier international	11
3.7 Catégorie de courrier/classe de courrier/sous-classe de courrier/année d'expédition/ numéro de dépêche	14
4. Chaîne de traitement du courrier	17
4.1 Schéma du processus	17
4.2 Identifiant S10 d'envoi/message EMSEVT	19
4.3 Guide pour l'échange de données informatisé	20
5. Types de transport et de transit	20
5.1 Transport direct	21
5.2 Transbordement direct – entre avions de la même compagnie aérienne	21
5.3 Transbordement direct – entre avions de compagnies différentes	21
5.4 Transit en dépêches closes	22
5.5 Transit à découvert	22
5.6 Dépêches closes incluses dans le courrier	23
5.7 Schémas de transport et de transit	24
6. Transport et transit postaux – Coûts et principes de comptabilité	30
6.1 Dispositions des traités	30
6.2 Transport aérien	30
6.3 Transport maritime	31
6.4 Transport ferroviaire	31
6.5 Transit en dépêches closes – Principes de comptabilité	31
6.6 Feuille de route spéciale CP 88	32
6.7 Transit à découvert – Principes de comptabilité	32

6.8	Tableaux CP 81 et CP 82	32
6.9	Ancienne liste CN 68	32
6.10	Recueil de transit	33
6.11	Taux de base du transport aérien	33
6.12	Distance aéro postale	34
6.13	Transport aérien intérieur	34
6.14	Renvoi des sacs vides	36
7.	Formules de l'UPU et échanges de messages	38
7.1	Étiquettes de récipients	38
7.2	Normes relatives aux échanges de messages	40
7.3	Aperçu des normes relatives aux échanges de messages	44
7.4	Normes techniques	46
8.	Acheminement du courrier-avion	48
8.1	Normes de distribution	48
8.2	Quelques pratiques exemplaires	49
8.3	Accords de service	50
9.	Utilisation des messages EDI pour le contrôle des opérations de transport	51
10.	Questions de sûreté et de sécurité	53
11.	Annexe – Principaux règlements de l'UPU	55

1. Objectif du Guide du transport postal

1.1 Introduction

Le présent guide est conçu pour être un document évolutif publié sur le site Web de l'UPU. Il doit pouvoir être mis à jour facilement, en fonction de l'expérience acquise ou des changements de situation.

Le guide constitue une source d'information pour le personnel postal chargé du transport ou du transit postal.¹

Il contient des informations sur tous les modes de transport utilisés pour le transport postal international: le transport aérien, transport maritime, transport routier et transport ferroviaire.

Il se veut un moyen pour le personnel de se familiariser avec les divers aspects du transport et du transit postal.

Étant donné que ce guide fournit des informations mises à jour, cohérentes et exhaustives sur les questions relatives au transport dans le cadre de l'UPU, les opérateurs désignés devraient inclure ce guide dans le programme de leurs écoles postales.

Le guide est mis à jour par le Groupe «Transport» du Conseil d'exploitation postale (CEP) de l'UPU.

Sachant que la voie aérienne est un mode de transport essentiel pour l'UPU, des consultations sont menées avec l'Association du transport aérien international (IATA) sur les questions de transport dans le cadre du Comité de contact «IATA-UPU».

Le mandat du Groupe «Transport» et du comité de contact sont respectivement présentés dans les documents CEP C 1 GT 2017.1-Doc 3 et 5e, disponibles dans la base documentaire de l'UPU.

Tous les commentaires, suggestions ou questions concernant le présent guide peuvent être adressés à Jan Bojnansky, Chef du programme «Douanes et transport» (jan.bojnansky@upu.int).

1.2 Point de vue sur le transport postal

La plupart des lecteurs du guide ont déjà voyagé à l'étranger à un moment donné.

Pensez à toute la planification nécessaire à la préparation d'un voyage:

- L'heure de départ est-elle convenable?
- L'heure d'arrivée est-elle appropriée?
- La durée des correspondances est-elle trop courte ou trop longue?
- L'aéroport de correspondance est-il convenable?
- Et surtout, plus important encore, y a-t-il des places disponibles?

Maintenant, imaginez que, dans pratiquement tous les pays, les clients peuvent expédier des lettres, des paquets et des colis vers n'importe quel autre pays dans le monde, et ce tous les jours. Et pensez aussi qu'il existe normalement deux catégories de service: le service des envois prioritaires et celui des envois non prioritaires.

Le personnel chargé de définir le réseau opérationnel pour une poste d'origine doit planifier le transport et le transit vers tous les pays du monde et faire en sorte que cette planification soit appropriée pour chaque jour de la semaine et chaque période de l'année, à la fois pour le courrier prioritaire et non prioritaire.

La tâche peut s'avérer très complexe, en particulier si on tient compte du caractère inconstant des conditions: volumes de courrier quotidiens et saisonniers, horaires des vols, capacité de transport des avions, horaires de fonctionnement des bureaux d'échange, etc.

¹ Aux fins du présent guide, le terme «transport» est employé lorsqu'un opérateur désigné fait appel à des transporteurs tels que des compagnies aériennes ou des sociétés de transport, et le terme «transit» est utilisé pour les situations dans lesquelles un opérateur désigné d'origine utilise les services d'un autre opérateur désigné (de transit).

À cela s'ajoute encore la complexité due au fait que le plan du réseau opérationnel (p. ex. les dispositions concernant les vols et le transit) doit être intégré en temps opportun dans le système d'expédition, de manière que, au moment où le bureau d'échange d'origine crée une étiquette de récipient, les informations concernant l'acheminement y soient intégrées.

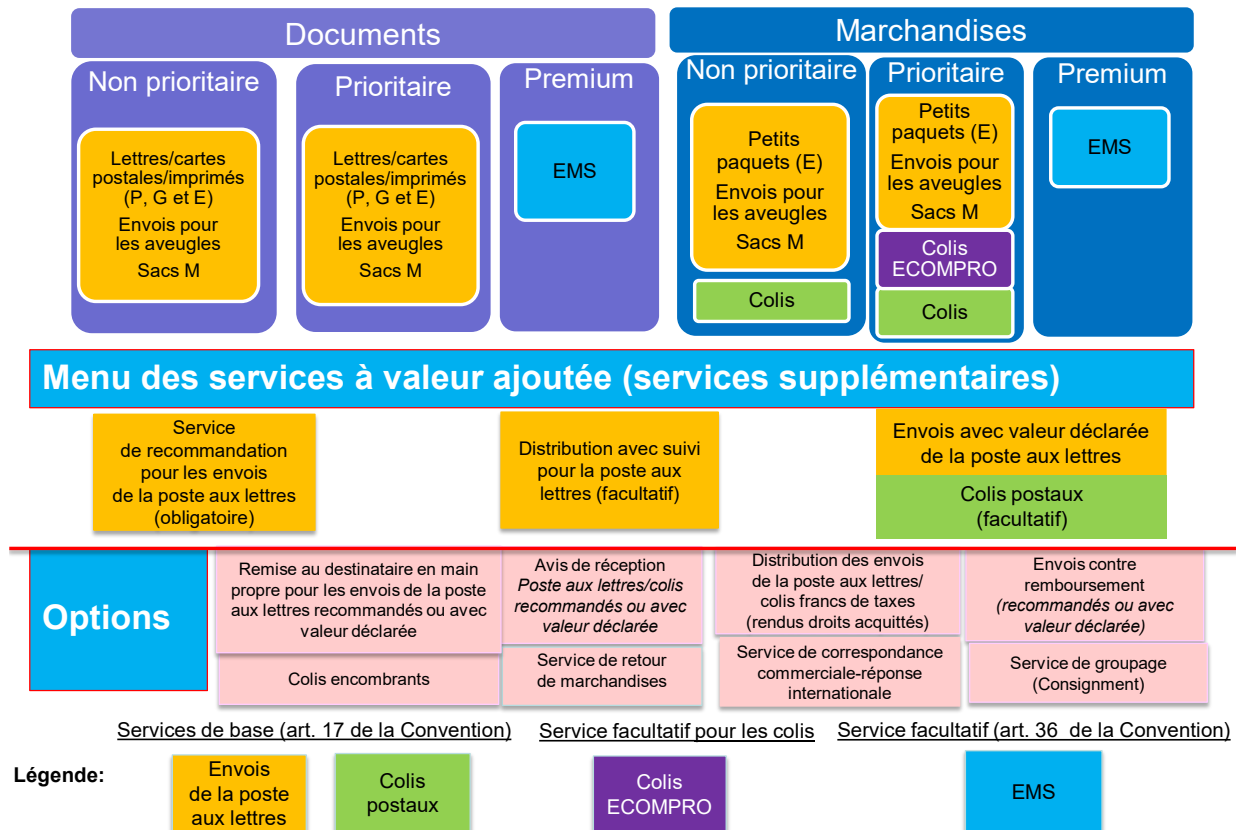
L'utilisation du transit à découvert et du transit en dépêches closes (tous les deux décrits plus bas dans le document) par un opérateur désigné d'origine peut simplifier la planification nécessaire, et c'est effectivement le cas. Il n'est toutefois pas inhabituel qu'une poste d'origine expédie quotidiennement des dépêches vers plus de 100 pays de destination.

La qualité de la planification du transport et du transit a un impact direct sur la qualité du service. Cette tâche complexe et importante a lieu dans toutes les postes d'origine. Il est important que la complexité de la tâche soit reconnue au sein des postes et que les ressources nécessaires à son accomplissement soient mobilisées.

2. Processus postal de base

2.1 Services et produits postaux de l'UPU

Le schéma ci-après représente les produits et services de l'UPU:



Comme l'illustre le schéma ci-dessus, les produits postaux sont classés en tant qu'envois de la poste aux lettres, colis postaux ou envois EMS. La poste aux lettres comprend les envois tels que les lettres et les cartes postales, qui ne font normalement pas l'objet d'un contrôle douanier systématique. La poste aux lettres inclut également les petits paquets et les sacs M (sacs spéciaux d'imprimés destinés à la même adresse), les deux types d'envois étant soumis à un contrôle douanier. Tous les colis postaux, y compris les colis ECOMPRO, sont soumis au contrôle douanier. Les envois EMS peuvent contenir soit des documents, soit des marchandises. Ceux contenant des marchandises sont soumis au contrôle douanier et ceux contenant des documents peuvent faire l'objet d'un contrôle douanier en fonction du pays de destination.

2.2 Petits paquets/colis

Un petit paquet est un envoi de la poste aux lettres pesant jusqu'à 2 kilogrammes et contenant des marchandises. La distinction entre un petit paquet de la poste aux lettres et un colis repose sur le flux de courrier dans lequel l'envoi sera traité (poste aux lettres ou colis) et sur les caractéristiques de base du produit. Les caractéristiques de base des colis comprennent le suivi, la responsabilité et la signature à la distribution. De manière générale, pour les douanes, la détermination des droits et des taxes est la même pour un paquet et pour un colis. Toutefois, l'étiquetage postal des envois, le traitement par les postes et la rémunération entre les postes diffèrent selon qu'il s'agit d'un petit paquet ou d'un colis. Quelques indications sont fournies dans le tableau ci-après.

	<i>Petit paquet</i>	<i>Colis</i>
Base réglementaire	Règlement de la Convention – Poste aux lettres	Règlement de la Convention – Colis postaux
Déclaration en douane	CN 22 – ou CN 23 (facultatif)	CN 23 (peut faire partie d'une formule-liasse CP 72)
Poids	De 0 à 2 kilogrammes	De 0 à 20 kilogrammes (ou à 30 kg)
Rémunération entre les postes	Frais terminaux	Quotes-parts territoriales d'arrivée
Bordereau d'expédition/ étiquette de récipient	Feuille d'avis CN 31/étiquettes de récipient CN 34, CN 35 ou CN 36	Feuille de route CP 87/étiquettes de dépêche CP 83, CP 84 ou CP 85
Identifiant muni d'un code à barres	Depuis le 1 ^{er} janvier 2018, les petits paquets contenant des marchandises doivent porter un identifiant à code à barres conforme à la norme S10. Ce code à barres n'est pas utilisé à des fins de suivi	Un identifiant muni d'un code à barres à 13 caractères au format S10 est obligatoire. L'identifiant peut être apposé séparément ou intégré à la formule CN 23

2.3 Produits et services liés au transport

Certains produits et services sont des services supplémentaires. Certains services supplémentaires sont obligatoires. D'autres sont facultatifs, leur prestation se fait à la discrétion de l'opérateur désigné d'origine, et d'autres encore sont facultatifs et un accord entre l'opérateur désigné d'origine et l'opérateur désigné de destination est nécessaire pour leur prestation.

Certains produits (tels que les envois recommandés, les envois avec valeur déclarée et les envois avec suivi) sont liés au transport, et leur présence doit être indiquée sur les étiquettes ou sur les bordereaux de livraison.

3. Envoi/réipient/dépêche/série de dépêches/expédition

La présente rubrique a pour objet d'aider le personnel des opérateurs désignés à se familiariser avec les éléments clés du transport. Une attention particulière y est portée à l'expédition, utilisée pour le transport uniquement.

L'exploitation postale comprend normalement les éléments hiérarchiques suivants:²

- Envoi postal: lettre, carte postale, petit paquet de la poste aux lettres, sac M de la poste aux lettres, colis, envoi EMS, etc. Les envois pouvant faire l'objet d'un suivi présentent un identifiant d'envoi unique. La norme S10 est la norme de l'UPU applicable pour les identifiants utilisés sur les envois pouvant faire l'objet d'un suivi (p. ex. envois recommandés, envois avec valeur déclarée ou envois avec suivi de la poste aux lettres, colis et envois EMS).³
- Réipient postal: unité d'une dépêche. Le réipient postal est habituellement un sac ou une caissette contenant les envois postaux. Il présente un identifiant de réipient muni d'un code à barres à

² Au sein de l'UPU, l'emploi de la terminologie relative aux envois, aux réipients, aux dépêches, aux séries de dépêches et aux expéditions («Consignment» en anglais) peut être incohérent. Aux fins du présent guide, la terminologie est employée telle qu'elle est décrite dans les paragraphes qui suivent.

³ Les normes de l'UPU (normes techniques et celles relatives aux échanges de messages) peuvent être achetées (abonnement ou exemplaire individuel) via le site Web de l'UPU (www.upu.int/fr/activites/normes/a-propos-des-normes).

29 caractères. Les récipients postaux sont les entités physiques traitées par les transporteurs tels que les compagnies aériennes. L'identifiant du récipient est utilisé par les transporteurs, et par les postes. La norme de l'UPU applicable pour les identifiants de récipient est la norme S9.

- Dépêche postale: chaque récipient postal est un élément d'une dépêche postale et porte un identifiant de dépêche normalisé à 20 caractères. L'identifiant de la dépêche entre également dans la composition de l'identifiant du récipient à 29 caractères. La norme de l'UPU applicable pour l'identifiant de la dépêche est la norme S8.
- Série de dépêches postales: les dépêches postales sont numérotées de manière séquentielle dans une série de dépêches établie entre le bureau d'échange d'origine et le bureau d'échange de destination. La série de dépêches comporte 15 caractères et fait également partie de l'identifiant des récipients.
- Expédition postale: les récipients postaux sont inclus dans des expéditions aux fins du transport. Une expédition est composée des récipients affectés à un transport spécial, indépendamment de la dépêche (ou des dépêches) dont les récipients font partie.

Le principe des dépêches postales constitue la base de toutes les opérations et de la comptabilité entre les opérateurs désignés. Dans sa forme la plus simple, il peut être décrit comme suit:

- Chaque dépêche envoyée d'un bureau d'échange d'origine à un bureau d'échange de destination pour chaque classe de courrier (et, le cas échéant, chaque sous-classe) est numérotée de manière séquentielle, la numérotation étant réinitialisée pour la première dépêche de l'année civile. Il s'agit du «numéro de dépêche».
- Chaque dépêche est accompagnée d'une feuille d'avis ou d'une feuille de route imprimée contenant des indications sur la dépêche concernant le nombre de récipients, le poids, etc. Pour la première dépêche de l'année civile, le numéro de la dernière dépêche de l'année civile précédente figure également sur la feuille d'avis ou la feuille de route. La feuille d'avis ou la feuille de route est placée dans l'un des récipients de la dépêche, normalement le dernier de la dépêche.
- Les bureaux d'échange de destination classent les feuilles d'avis et les feuilles de route dans l'ordre des numéros de dépêche pour chaque bureau d'échange d'origine et produit. Ainsi, il est possible de détecter immédiatement une dépêche manquante lors de la réception de la dépêche suivante.

À titre d'exemple, si le bureau d'échange de Montréal (Canada) a reçu la dépêche d'envois prioritaires de la poste aux lettres n° 0123 de 2012 provenant du bureau d'échange de Zurich (Suisse), mais pas la dépêche n° 0122, il peut savoir immédiatement que cette dernière a pu être égarée. Il peut donc créer un bulletin de vérification afin que le bureau d'échange de Zurich commence les recherches.

De la même manière, une dépêche peut être composée d'un seul récipient (p. ex. un sac ou une caissette) ou de plusieurs récipients, en fonction du volume de courrier. Toutefois, les récipients individuels d'une dépêche ne restent pas toujours réunis au long de la chaîne logistique. La feuille d'avis ou la feuille de route indique également le nombre de récipients expédiés. Il est ainsi possible de vérifier à destination non seulement que la dépêche postale a été bien reçue, mais également que chacun des récipients composant la dépêche a été reçu. Bien sûr, il est d'une importance capitale que le bureau d'échange de destination reçoive la feuille d'avis ou la feuille de route. Sur l'étiquette du récipient contenant la feuille d'avis ou la feuille de route, la mention «F» (pour «formules») est inscrite en grand. Ce récipient est souvent appelé «sac F».

3.1 Séries des dépêches

Les dépêches postales sont numérotées de manière séquentielle par des séries de dépêches. La série de dépêches comprend 15 caractères:

- Six caractères pour le code de centre du traitement du courrier international (CTCI) du bureau d'échange d'origine.
- Six caractères pour le code de CTCI du bureau d'échange de destination.
- Un caractère pour la catégorie de courrier (A, B, C, ou, en option, D).
- Deux caractères pour la sous-classe de courrier (le premier caractère correspond à la classe de courrier – U, C, E, ou T). Le second caractère est utilisé pour distinguer différentes séries de dépêche au sein de la classe de courrier.

Remarque: l'association de la catégorie de courrier et de la sous-classe de courrier au niveau de la dépêche forme le «type de dépêche» à trois caractères.

Pour l'exemple de série de dépêches CAYMQACHZRHBAUN:

- CAYMQA correspond à MONTRÉAL, l'opérateur désigné étant Postes Canada (liste de codes 108⁴).
- CHZRHBA correspond à ZURICH 1, l'opérateur désigné étant La Poste Suisse (liste de codes 108).
- La lettre «A» indique «Airmail or Priority mail» (courrier-avion ou courrier prioritaire) (liste de codes 115).
- «UN» correspond à «LETTERS – LC/AO» (lettres – LC/AO) (liste de codes 117).

Autre exemple de série de dépêches: CAYMQACHZRHBAUL. Cette série de dépêches contient du courrier «LETTERS – LC».

La coexistence de deux séries de dépêches pour des envois prioritaires de la poste aux lettres de MONTRÉAL à ZURICH 1 indique qu'il existe une raison à l'existence des deux. Il n'y aurait autrement qu'une seule série de dépêches.

La série de dépêches est un élément important pour tous les aspects de l'exploitation et de la comptabilité. Cet élément est défini aux articles 17-120 et 17-223 du Règlement de la Convention. Le terme est employé dans International Postal System (IPS) et figure sur la feuille d'avis CN 31 et la feuille de route CP 87 créées par les récentes versions d'IPS, bien qu'il n'apparaisse pas encore sur les modèles de formules de l'UPU.

3.2 *Dépêche*

À l'intérieur de chaque série de dépêches, des dépêches individuelles sont créées, chacune portant un identifiant de dépêche unique. L'identifiant de la dépêche comporte 20 caractères:

- Quinze caractères pour la série de dépêches.
- Un caractère pour l'année de la dépêche («2» correspond à 1992, 2002, 2012, 2022, etc.).
- Quatre caractères pour le numéro de la dépêche, attribué de manière séquentielle.

Une dépêche peut comporter un ou plusieurs récipients en fonction du volume de courrier expédié en même temps.

3.3 *Récepteur*

Chaque récepteur d'une dépêche présente un identifiant de récepteur. L'identifiant du récepteur comporte 29 caractères:

- Vingt caractères correspondant à l'identifiant de la dépêche.
- Trois caractères pour le numéro de d'ordre du récepteur.
- Un caractère pour l'indicateur du récepteur dont le numéro est le plus élevé.
- Un caractère pour l'indicateur d'envois recommandés/avec valeur déclarée.
- Quatre caractères pour le poids du récepteur.

L'identifiant du récepteur à 29 caractères se présente sous forme de code à barres (symbologie du code 128) sur les étiquettes de récipients. C'est cet identifiant qui est créé par les bureaux d'échange d'origine et scanné par les opérateurs désignés de transit et de destination et par les transporteurs tels que les compagnies aériennes.

Lorsque l'identifiant d'un récepteur est scanné, l'identifiant de la dépêche et la série de dépêches sont automatiquement saisis. Ainsi, une opération de scannage unique permet de saisir les bureaux d'échange d'origine et de destination, la catégorie de courrier, la classe et la sous-classe de courrier, les indicateurs permettant de déterminer si le récepteur est celui présentant le numéro le plus élevé dans la dépêche et s'il contient du courrier recommandé ou avec valeur déclarée et le poids brut.

⁴ Les listes de codes correspondant aux normes de l'UPU sont disponibles sur le site Web de l'UPU à l'adresse suivante: www.upu.int/fr/activites/normes/listes-de-code.html.

3.4 Rapport entre l'identifiant de récipient, l'identifiant de dépêche, la série de dépêches et le type de dépêche

Nom de l'entité et exemple				Nom de l'élément		Référence UPU ou définition du contenu	Position Longueur – Format	Exemple
Identifiant de récipient S9 DEFRAANLAMSAAUN40027002000258	Identifiant de dépêche S8 DEFRAANLAMSAAUN40027	Série de dépêches DEFRAANLAMSAAUN	Type de dépêche AUN	CTCI d'origine – code		Les CTCI d'origine et de destination doivent figurer sur la liste de codes 108 de l'UPU	1–6 6 – alphabétique	DEFRAA
				CTCI de destination – code			7–12 6 – alphabétique	NLAMSA
			Code pour la catégorie de courrier		Le code pour la catégorie de courrier doit figurer sur la liste de codes 115 de l'UPU	13 1 – alphabétique	A	
			Code pour la sous-classe de courrier (au niveau de la dépêche)	Code pour la classe de courrier Deuxième caractère pour la sous-classe de courrier	Le code pour la sous-classe de courrier doit figurer sur la liste de codes 117 de l'UPU (le premier caractère de la sous-classe de courrier correspond au code de la classe de courrier défini dans la liste de codes 116)	14–15 2 – alphabétique (sauf si alphanumérique convenu dans un accord bilatéral)	UN	
	Année de la dépêche		Dernier chiffre de l'année civile (p. ex. 4 pour 1994, 2004, 2014, 2024) Pour chaque série de dépêches, l'année de la dépêche est ajustée pour la première dépêche de l'année civile et reste la même pour toutes les dépêches suivantes au cours de l'année	16 1 – numérique	4			
	Numéro de la dépêche		Numérique (0001–9999). Pour chaque série de dépêches, le numéro de dépêche est réinitialisé (normalement à 0001) pour la première dépêche de l'année civile et augmente de 1 à chaque dépêche suivante envoyée au cours de l'année	17–20 4 – numérique	0027			
	Numéro d'ordre du récipient		Numérique (001–999). Il s'agit du numéro du récipient dans la dépêche	21–23 3 – numérique	002			
	Indicateur du récipient dont le numéro est le plus élevé (sauf si convenu différemment dans un accord bilatéral)		0 – Non Le récipient n'est pas celui présentant le numéro le plus élevé dans la dépêche 1 – Oui Le récipient est celui présentant le numéro le plus élevé dans la dépêche 9 – Le code à barres ne présente aucune information	24 1 – numérique	0			
	Indicateur d'envoi recommandé/avec valeur déclarée (sauf si convenu différemment dans un accord bilatéral)		0 – Non Le récipient ne contient pas d'envois recommandés et/ou avec valeur déclarée 1 – Oui Le récipient contient des envois recommandés et/ou avec valeur déclarée 9 – Le code à barres ne présente aucune information	25 1 – numérique	0			
	Poids du récipient		Poids brut au dixième de kilogramme. La décimale n'est pas incluse (si le poids dépasse 999,8 kg, alors la valeur 9999 est inscrite)	26–29 4 – numérique	0258			
29 caractères	20 caractères	15 caractères	3 caractères					

3.5 Expédition («Consignment»)

Dans le Règlement de la Convention, le terme «Consignment» est employé dans deux contextes différents: dans un cas, il désigne (en anglais) un produit postal facultatif (v. art. 18-005 du Règlement de la Convention, sur le service de groupage «Consignment»), et dans l'autre (traduit par «expédition» en français), il renvoie au transport (v. art. 17-135 du Règlement de la Convention). Dans certains documents, les termes «envoi» et «expédition» sont employés de manière interchangeable. Dans le présent guide, le terme «expédition» est employé au sens de l'article 17-135.

Comme cela a déjà été mentionné, il se peut que les récipients d'une dépêche ne restent pas tous réunis au cours de l'acheminement. Et il se peut qu'ils ne soient pas acheminés par le même mode de transport que celui prévu lors de la création de la dépêche. Les récipients de différentes dépêches peuvent être acheminés par un transport spécial. Un opérateur désigné peut recevoir des récipients créés par un autre opérateur désigné et les réacheminer, avec ses propres récipients. (C'est ce qu'on appelle le «transit en dépêches closes».)

Une expédition est une liste des récipients affectés à un transport spécial, indépendamment de la dépêche (ou des dépêches) dont les récipients font partie.

Si une dépêche est généralement définie par une feuille d'avis ou une feuille de route (formules CN 31, CN 32 et CP 87), une expédition est définie par un bordereau de livraison (formules CN 37, CN 38 et CN 41).

L'expédition est utilisée, dans le cadre du transport, à la fois pour le contrôle opérationnel et pour la comptabilité entre la poste et le transporteur.

Sur le plan opérationnel, l'expédition permet de déplacer les récipients entre un CTCI d'origine agissant comme un simple centre de traitement du courrier et un CTCI de destination agissant de même, normalement via un transporteur (p. ex. compagnie aérienne).

Sur le plan comptable, l'expédition constitue la base pour le paiement entre l'opérateur désigné à l'origine de l'expédition et le transporteur (p. ex. une compagnie aérienne).

La norme technique S32 de l'UPU définit l'identifiant de l'expédition, qui peut comprendre jusqu'à 12 caractères:

- Deux caractères pour le code ISO du pays.
- Jusqu'à 10 caractères pour l'identifiant unique de l'expédition, structuré en fonction de spécifications nationales.

Il est important de faire la différence entre l'«identifiant de la dépêche» et l'«identifiant de l'expédition». L'identifiant de la dépêche est un élément de l'identifiant du récipient. Ainsi, la dépêche dont le récipient fait partie peut être immédiatement identifiée. À l'inverse, l'identifiant de l'expédition n'est pas un élément de l'identifiant du récipient. Il n'est donc pas possible de déterminer de quelle expédition le récipient fait partie à partir de l'identifiant du récipient ou des informations portées sur l'étiquette du récipient. Par ailleurs, un récipient peut faire partie de plus d'une expédition puisqu'il est transporté d'un bureau d'échange d'origine vers un bureau d'échange de destination (p. ex. en transit en dépêches closes).

Les bordereaux de livraison CN 38 et CN 41 sont des formules de l'UPU fournissant des informations sur les expéditions. L'élément «n° de série» est l'équivalent de l'identifiant de l'expédition. D'après les normes relatives aux échanges de messages pour l'échange de données informatisé (EDI), l'expédition est prise en charge par le message PRECON, envoyé à l'opérateur désigné de destination, et par le message CARDIT, envoyé au transporteur.

Les expéditions (les bordereaux de livraison CN 38/CN 41 et/ou les messages CARDIT) sont très importantes pour les compagnies aériennes, car elles permettent de définir les envois en tant que courrier, et donc comme étant soumis au dédouanement des envois postaux. Normalement, c'est la présence d'informations sur les expéditions de l'UPU (sous forme papier ou électronique) qui permet le transfert de la charge des récipients de la compagnie aérienne à l'opérateur désigné de destination pour le dédouanement des envois postaux.

3.6 Centres de traitement du courrier international

La présente rubrique a pour objet d'aider le personnel des opérateurs désignés à se familiariser avec le fonctionnement des CTCI. Pour assurer la gestion du transport, il est nécessaire de bien connaître les principes relatifs aux CTCI. Un CTCL peut être un bureau d'échange, un simple centre de traitement du courrier, ou les deux.

Bureaux d'échange

L'un des éléments clés du traitement du courrier international est l'établissement par les opérateurs désignés des Pays-membres de l'UPU de «bureaux d'échange» par lesquels passe tout le courrier partant et arrivant. Le courrier international échangé entre les pays est donc déplacé entre bureaux d'échange. Les opérateurs désignés forment et préparent le personnel des bureaux d'échange pour qu'ils «internationalisent» le courrier partant sur la base des normes et des règlements et pour qu'ils «intérieurisent» le courrier arrivant, dans la mesure du possible sur la base de leurs propres produits et processus. Dans un grand pays, un opérateur désigné peut disposer d'un seul bureau d'échange ou de plusieurs. Le nombre de bureaux d'échange est toujours beaucoup plus petit que le nombre d'installations postales traitant le courrier national. Le travail effectué dans un bureau d'échange est normalement (assez) spécialisé et différent de celui réalisé dans un bureau traitant le courrier intérieur.

Bureau d'échange et centre de traitement du courrier

D'après les normes, un bureau d'échange crée et reçoit les dépêches. Il établit et reçoit donc également les feuilles d'avis ou les feuilles de route, ou l'équivalent pour les envois EMS, ainsi que les récipients. Pour le courrier arrivant, un bureau d'échange ouvre les récipients. Un bureau d'échange crée et reçoit les messages PREDES et RESEDES⁵.

Un centre de traitement crée et reçoit des expéditions. Il établit et reçoit donc des bordereaux de livraison CN 37, CN 38 et CN 41. Le terme «centre de traitement» est un terme employé dans les normes. Il n'est pas utilisé dans le Règlement de la Convention de l'UPU.

Un CTCI est généralement à la fois un bureau d'échange et un centre de traitement du courrier. Toutefois, si un bureau d'échange crée des dépêches (et donc des récipients) et les achemine vers un autre bureau en vue d'un regroupement pour le transport (p. ex. sur un vol), alors le CTCI est un bureau d'échange, mais pas un centre de traitement.

Un CTCI pour le courrier partant (exporté) fonctionnant uniquement comme un centre de traitement reçoit les récipients créés par les bureaux d'échange, les saisit sur un bordereau de livraison et gère la transmission au transporteur (compagnie aérienne). Un CTCI pour le courrier arrivant (importé) fonctionnant uniquement comme centre de traitement reçoit les récipients du transporteur, confirme leur réception et les réachemine vers un bureau d'échange où ils seront ouverts, ou les réachemine dans une autre expédition.

Exemple de CTCI fonctionnant uniquement comme simple centre de traitement: GBLGWA GATWICK AMU. Ce CTCI assure la transmission entre les compagnies aériennes et la poste en créant et recevant des expéditions. Il ne crée pas de récipients postaux et n'est donc pas un bureau d'échange.

Enregistrement des centres de traitement du courrier international

Pour des raisons comptables et opérationnelles, il est crucial que les CTCI soient identifiés sans ambiguïté dans toutes les communications entre les organisations postales chargées du traitement du courrier, et que toutes les parties concernées sachent quelles catégories et classes de courrier peuvent être traitées par les divers CTCI.

Pour satisfaire à cette obligation, l'UPU a mis en place un mécanisme d'identification unique des CTCI et une procédure d'enregistrement et de publication de leurs capacités en matière de traitement. La norme S34 définit la structure du code d'identification utilisé et précise les procédures d'attribution de codes ainsi que les procédures d'enregistrement, de mise à jour et de publication des données concernant les CTCI.

La liste complète des CTCI enregistrés est publiée dans la liste de codes 108 de l'UPU (système électronique de gestion des listes de codes concernant les normes), accessible dans la section «Normes» du site Web de l'UPU (www.upu.int).

Tous les CTCI sont enregistrés, chacun avec un code spécifique à six caractères. Ils ont également évolué et sont passés de la forme d'entités physiques (comme des bâtiments) à celle d'entités logiques dans de nombreux cas.

⁵ Le message PREDES est un équivalent électronique des feuilles d'avis/feuilles de route, des étiquettes de récipients et de la liste des envois faisant l'objet d'un suivi. Le message RESEDES est la confirmation électronique du traitement du récipient à destination. Des explications plus détaillées concernant ces messages sont fournies plus bas.

Les CTCI enregistrés figurent sur la liste de codes 108. La structure du code de CTCI, telle qu'elle est définie dans la norme S34 de l'UPU, se présente comme suit:

- Les caractères 1 à 5 correspondent au LOCODE/ONU de l'emplacement du CTCI, les caractères 1 et 2 correspondant au code ISO du pays.
- Le caractère 6 est un qualificatif permettant d'obtenir plus d'un code de CTCI à partir du même LOCODE/ONU.

Les listes des codes de CTCI sont disponibles sur le site Web de l'UPU (www.upu.int/fr/activites/normes/ctci.html).

Les CTCI sont publiés dans trois listes au format texte: la liste 108 (pour tous les codes de CTCI), la liste 108a (pour les codes des CTCI pour lesquels l'enregistrement a expiré et les codes des CTCI fermés) et la liste 108b (pour les codes de CTCI valides et les codes de CTCI ouverts).

Spécifications des centres de traitement du courrier international

Les CTCI sont enregistrés avec plusieurs spécifications:

- Nom du CTCI (12 et 35 caractères).
- Code de l'opérateur désigné.
- Nom de l'opérateur désigné (12 et 35 caractères).
- Adresse physique.
- Coordonnées.
- Fonction: bureau d'échange, simple centre de traitement, ou les deux.
- Flux de courrier: importation, exportation et transit (ou toute combinaison des trois).
- Catégories de courrier arrivant : codes de catégories A, B, C et D (ou toute combinaison de ces valeurs) sur la base de la liste de codes 115.
- Catégories de courrier partant: codes de catégories A, B, C et D (ou toute combinaison de ces valeurs) sur la base de la liste de codes 115.
- Classe de courrier arrivant: codes de classe de courrier U, C, E et T (ou toute combinaison de ces valeurs) sur la base de la liste de codes 116.
- Classe de courrier partant: codes de classe de courrier U, C, E et T (ou toute combinaison de ces valeurs) sur la base de la liste de codes 116.
- Indicateur pour certains établissements spéciaux: bureau d'échange extraterritorial (BEE), unité militaire.
- Indicateur d'accord bilatéral.
- Restrictions spéciales.

L'un des buts principaux de la liste de codes 108 est de couvrir l'enregistrement des CTCI et l'identification des opérateurs désignés.

Opérateur désigné de centre de traitement du courrier international

Il est important de prendre note du fait qu'il n'est pas possible de déterminer l'opérateur désigné d'un CTCI ou le Pays-membre de l'UPU à partir du code du CTCI. À titre d'exemple, USLAX est un CTCI situé à Los Angeles (États-Unis d'Amérique), mais le CTCI n'est pas géré par United States Postal Service. Il s'agit d'un BEE géré par Deutsche Post (Allemagne).

L'opérateur désigné d'un CTCI ne peut être déterminé qu'en se référant à la liste de codes 108.

Entité physique ou logique

Un CTCI n'est pas obligatoirement une entité physique telle qu'un bâtiment. Il a évolué pour devenir plutôt une entité logique. Ainsi, il peut y avoir plusieurs CTCI non seulement dans une même zone LOCODE/ONU, mais également dans le même bâtiment. De la même manière, les activités d'un seul CTCI peuvent avoir lieu dans plus d'un bâtiment.

Le sixième caractère des codes de CTCI est le qualificatif. Il est utilisé pour gérer ces situations.

Dépêche et expédition

Une dépêche est un ensemble de récipients présentant le même identifiant de dépêche. Ainsi, tous les récipients d'une dépêche partagent les caractéristiques définies dans l'identifiant de la dépêche: la même origine, la même destination, la même catégorie de courrier, les mêmes classe et sous-classe et le même numéro de dépêche pour l'année civile. La dépêche peut comprendre un récipient ou plusieurs récipients. Les formules de l'UPU, à savoir les feuilles d'avis CN 31/CN 32 et la feuille de route CP 87, contiennent les informations décrivant la dépêche. Dans un système automatisé, le message PREDES contient les informations décrivant la dépêche ainsi que les étiquettes des récipients.

Une expédition est assez différente. Il se peut que les récipients individuels d'une dépêche ne restent (malheureusement) pas réunis lors de l'acheminement. À un moment donné, ils peuvent être séparés dans la chaîne logistique. Une expédition est une liste de récipients affectés à un transport précis. Il se peut donc qu'une expédition contienne tous les récipients d'une dépêche, ou seulement certains d'entre eux. Elle peut également contenir des récipients faisant partie de plus d'une dépêche. Elle peut aussi contenir des récipients créés par plus d'un opérateur désigné. Les formules de l'UPU, à savoir les bordereaux de livraison CN 37, CN 38 et CN 41, respectivement pour le courrier de surface, le courrier-avion et le courrier S.A.L., fournissent les informations décrivant l'expédition. Dans un système automatisé, les messages PRECON et CARDIT contiennent les informations décrivant l'expédition.

3.7 Catégorie de courrier/classe de courrier/sous-classe de courrier/année d'expédition/numéro de dépêche

La présente rubrique a pour objet d'aider le personnel des opérateurs désignés à se familiariser avec les éléments composant l'identifiant du récipient.

Catégorie de courrier

Le terme «catégorie de courrier» est un terme employé dans les normes de l'UPU. Il n'est pas (encore) bien défini dans les règlements de l'UPU, mais il est étroitement lié aux cases figurant sur la feuille d'avis CN 31 et la feuille de route CP 87.

Il est important de noter que, dans le Règlement de la Convention, le terme «courrier-avion» ne désigne pas obligatoirement un mode de transport, mais plutôt un produit. Cela est une source de confusion fréquente. À une certaine époque, les règlements de l'UPU désignaient le «courrier-avion» comme du courrier prioritaire. Toutefois, entre pays très proches, il peut être plus rapide d'utiliser le transport par voie de surface. De nombreux pays continuent d'appeler «courrier-avion» leur produit le plus rapide pour les lettres ou les colis internationaux dans le cadre de leurs transactions avec leurs clients, alors que ce courrier est parfois transporté par voie de surface.

Dans les normes de l'UPU, la catégorie de courrier est définie dans la liste de codes 115, comme suit:

- A – Airmail or priority mail (courrier-avion ou prioritaire).
- B – S.A.L. mail/non-priority mail (courrier S.A.L./courrier non prioritaire).
- C – Surface mail/non-priority mail (courrier de surface/courrier non prioritaire).
- D – Priority mail sent by surface transportation (code facultatif) (courrier prioritaire expédié par voie de surface).

La catégorie de courrier B correspond au courrier S.A.L. (pour «surface air-lifted»), c'est-à-dire au courrier de surface transporté par voie aérienne. La mise en œuvre du courrier S.A.L. peut s'effectuer de diverses manières. Un opérateur désigné d'origine peut estimer que le transport par voie de surface n'est pas viable pour son courrier non prioritaire et décider d'utiliser le transport par voie aérienne avec un niveau de priorité réduit pour certaines destinations ou pour toutes les destinations. Cela repose souvent sur un contrat établi entre l'opérateur désigné et la compagnie aérienne, et il est courant qu'une compagnie aérienne effectue le transport en sept à quatorze jours. Un minimum de temps s'impose pour que les volumes de courrier prioritaire ne diminuent pas à cause du courrier S.A.L.

Une autre manière pour les opérateurs désignés d'origine de mettre en œuvre le produit S.A.L. est de proposer un produit séparé qui se situe entre le courrier-avion/prioritaire traditionnel et le courrier de surface/non prioritaire. Cette solution permet d'offrir trois niveaux de service aux clients au lieu de deux.

Pour l'opérateur désigné de destination, le courrier S.A.L. arrivant est équivalent au courrier de surface arrivant en termes de priorité et de rémunération.

La catégorie de courrier C (courrier de surface/courrier non prioritaire) est expédiée par voie de surface, c'est-à-dire par voie maritime ou par voie terrestre, ou une combinaison des deux.

La catégorie de courrier D peut être utilisée pour le courrier prioritaire envoyé par voie de surface, mais il est souvent préférable d'utiliser la catégorie A pour le courrier prioritaire, qu'il soit transporté par voie aérienne ou par voie de surface. La catégorie de courrier D peut être utilisée si, en vertu d'un accord bilatéral, la rémunération entre les opérateurs désignés applicable au courrier prioritaire expédié par voie aérienne diffère de celle applicable au courrier expédié par voie de surface.

Classe de courrier

Les classes de courrier sont définies dans la liste de codes 116, comme suit:

- U – Letters (LC/AO) (lettres).
- C – Parcels (CP) (colis).
- E – EMS.
- T – Empty receptacles (récipients vides).

Dans ce contexte, «letters (LC/AO)» est employé comme un synonyme de courrier de la poste aux lettres. «LC/AO» est une abréviation des termes français «lettres et cartes postales/autres objets». «Parcels (CP)» est un synonyme de «colis postaux». «CP» est une abréviation du terme français «colis postaux». «Empty receptacles» (récipients vides) fait normalement référence au retour de sacs vides, mais il peut également inclure le retour d'autres équipements tels que des caissettes ou des conteneurs.

Sous-classe de courrier

La sous-classe de courrier correspond à un code à deux caractères, dont le premier correspond à la classe de courrier. Dans la forme la plus simple et la plus couramment utilisée, le deuxième caractère est un «N» correspondant à «normal».

Lorsqu'il existe une série de dépêches unique pour une catégorie et une classe de courrier données entre deux bureaux d'échange, alors le «N» est appliqué.

Par exemple, s'il n'y a qu'une seule série de dépêches pour des envois prioritaires de la poste aux lettres, le code de sous-classe du courrier est UN et le type de dépêche est AUN. De la même manière, s'il n'y a qu'une seule série de dépêches pour des colis postaux expédiés comme envois de surface/non prioritaires, le code de sous-classe du courrier est CN et le type de dépêche est CCN.

Toutefois, il se peut que plus d'une série de dépêches soit nécessaire. À titre d'exemple, les envois recommandés sont normalement inclus avec les envois non recommandés dans la même série de dépêches de la poste aux lettres. Un opérateur désigné d'origine peut toutefois décider de créer une série de dépêches séparée contenant exclusivement les envois recommandés. Il aurait donc une série de dépêches pour la sous-classe de courrier UN (type de dépêche AUN) et une autre pour la sous-classe de courrier UR (type de dépêche AUR).

L'EMS constitue un bon exemple de service pour lequel des codes de sous-classes de courrier multiples sont couramment employés. Si les opérateurs désignés d'origine séparent les documents des marchandises EMS, cela est normalement effectué au niveau des séries de dépêches en utilisant les codes ED et EM (types des dépêches AED et AEM). Si les documents et les marchandises sont mélangés, le code de sous-classe de courrier est alors EN (type de dépêche AEN).

Certains codes de sous-classes de courrier sont établis pour appuyer la mise en œuvre d'accords multilatéraux. C'est le cas par exemple de la sous-classe de courrier CE, exclusivement employée pour les colis d'European Parcels Group (EPG) (un réseau d'échanges de colis établi sur une base multilatérale et pour lequel les conditions de rémunération diffèrent de celles qui s'appliquent aux colis normaux de l'UPU).

Codes de sous-classe de courrier au niveau de la dépêche et codes de sous-classe de courrier au niveau du récipient⁶

D'après les normes de l'UPU, les codes de sous-classe de courrier peuvent être utilisés au niveau de la dépêche, au niveau du récipient et même au niveau de l'envoi. L'identifiant du récipient présente uniquement le code de sous-classe de courrier au niveau de la dépêche. Tous les récipients d'une dépêche présentent donc le même identifiant de dépêche.

⁶ Le «niveau de la dépêche» fait référence à tous les récipients d'une dépêche présentant la même valeur et le «niveau du récipient» se réfère aux récipients individuels présentant des valeurs différentes.

Par exemple, une dépêche créée pour la sous-classe de courrier UN peut comprendre un récipient de sous-classe de courrier UM (indiquant qu'il s'agit d'un sac M). Dans ce cas, les caractères «UN» se trouveraient dans l'identifiant du récipient sous forme de code à barres figurant sur l'étiquette du récipient (aux positions 14 et 15 de l'identifiant à 29 caractères) et dans l'identifiant de récipient de tous les réipients dans les messages tels que les messages PREDES. Le code de sous-classe du courrier UM figurerait dans le message PREDES dans la classe de courrier, qui constitue un élément différent dans le message PREDES.

Les codes des sous-classes de courrier au niveau de la dépêche ont généralement un ensemble spécifique de codes de sous-classes au niveau du récipient (la classe de récipient) qui sont logiques sur le plan opérationnel. À titre d'exemple, il est illogique qu'une dépêche de sous-classe UM contienne un récipient de sous-classe UN.

Dans les messages comme les messages PREDES, la sous-classe de courrier représentant la classe de récipient devrait être incluse uniquement si la classe de récipient n'est pas la même que la sous-classe de courrier au niveau de la dépêche et uniquement si la combinaison des codes de sous-classe de courrier au niveau de la dépêche et au niveau du récipient est autorisée, sur la base de la liste de codes 117a sur les combinaisons autorisées.

L'utilisation correcte des codes des sous-classes de courrier, avec les catégories de traitement, aux niveaux de la dépêche et du récipient, est l'une des plus grandes sources de confusion pour de nombreux opérateurs désignés.

Année de la dépêche

L'identifiant de la dépêche comprend un caractère pour l'année de la dépêche.

Les normes (et les règlements) de l'UPU ne définissent pas précisément la date de la dépêche, ou par extension l'année de la dépêche. Certains opérateurs désignés peuvent définir ces éléments par rapport à la date de fermeture de la dépêche, d'autres par rapport à la date de création du récipient et d'autres encore par rapport à la date de départ pour le premier transport prévu. On estime que la meilleure pratique consiste à déterminer l'année de la dépêche en fonction de la date du premier transport prévu. Cela permet d'éviter le problème dû au fait que certains réipients de la dépêche puissent être créés pendant l'année N et d'autres pendant l'année N + 1. Cela signifie toutefois que la date du premier transport prévu doit être connue (et déjà entrée dans le système) lorsque le premier récipient est créé. Et cela signifie également qu'une dépêche fermée le 31 décembre peut porter le numéro de dépêche 0001.

Numéro de la dépêche

Pour une série de dépêches, le numéro de la dépêche est réinitialisé (normalement à 0001) pour la première dépêche de l'année civile. L'opérateur désigné d'origine peut cependant commencer par un numéro autre que 0001 s'il a une raison de procéder ainsi pour l'exploitation. Par exemple, en cas de séries de dépêches multiples pour les mêmes catégorie et classe de courrier (mais pas sous-classe), l'opérateur désigné d'origine peut choisir de commencer une série de dépêches pour le type de dépêche AUN à 0001 et une autre pour le type de dépêche AUL à 1001 de manière que les étiquettes des réipients pour les deux séries de dépêches soient plus distinctes. Autrement, il se peut que les étiquettes de deux réipients de deux dépêches différentes soient très similaires (la seule différence résiderait dans le caractère 15 de l'identifiant de récipient) et donc difficiles à distinguer pour les opérateurs désignés de destination. Certains opérateurs désignés choisissent également d'associer le premier caractère du numéro de dépêche à un bureau d'origine spécifique.

Si un opérateur désigné d'origine réinitialise le numéro de dépêche pour une série de dépêches à un numéro autre que 0001, il doit veiller à ce qu'il existe assez de numéros de dépêche disponibles pour l'année civile, de manière que la numérotation des dépêches augmente de manière logique tout au long de l'année civile. L'utilisation du premier caractère pour aider à identifier la série de dépêches entraîne une limitation du nombre de dépêches dans l'année à 999.

Par ailleurs, la feuille d'avis ou la feuille de route pour la première dépêche de l'année civile contient le numéro de dépêche de la dernière dépêche de l'année civile précédente. Cela permet à l'opérateur désigné de destination de s'assurer que toutes les dépêches ont bien été reçues, même lorsque la numérotation est réinitialisée pour la nouvelle année civile.

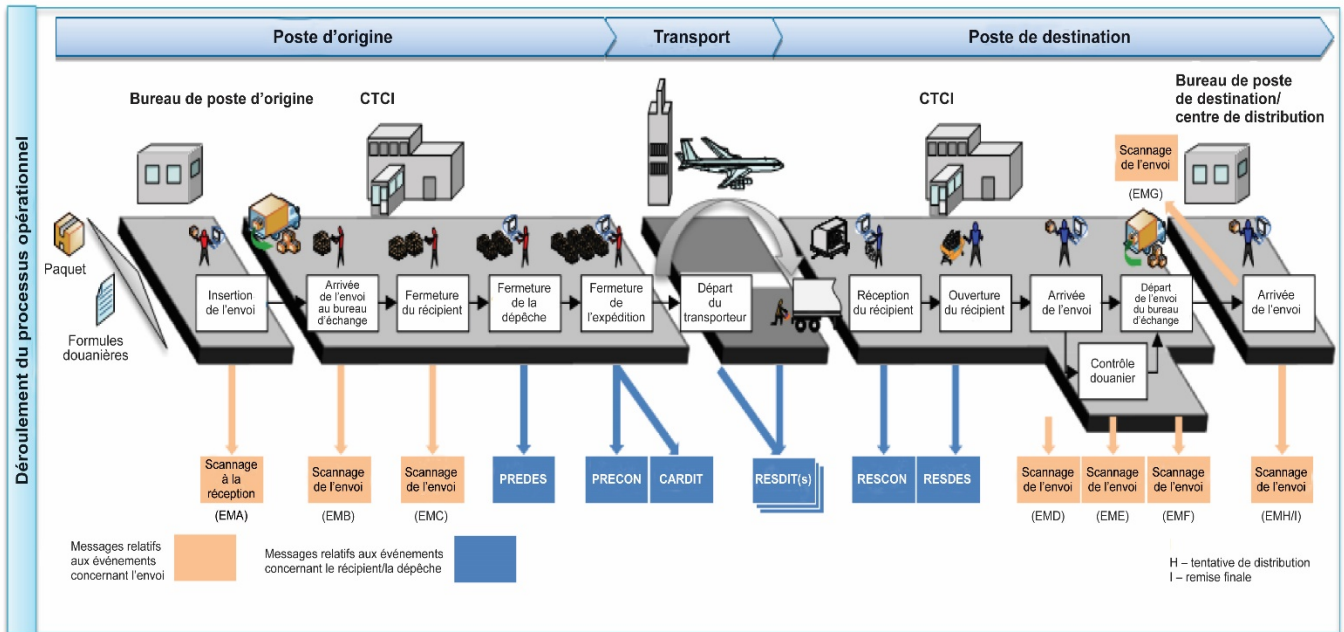
Le message PREDES, lié à la feuille d'avis ou à la feuille de route, présente également cette caractéristique. Ainsi, le premier message PREDES pour chaque série de dépêches dans l'année civile présente, en tant qu'élément supplémentaire, le numéro de la dernière dépêche de l'année civile précédente.

Dans l'idéal, il conviendrait de concevoir des systèmes automatisés de manière qu'il n'existe pas d'interruption dans la numérotation des dépêches. Les règlements actuels (basés sur une numérotation manuelle des dépêches) ne contiennent pas de disposition en cas d'interruption dans la numérotation des dépêches. Il peut arriver qu'il n'y ait pas de courrier pour une série de dépêches prévue pour un transport spécifique (p. ex. vol) à une certaine date,

en particulier pour les colis postaux ou les dépêches EMS vers des destinations pour lesquelles les volumes sont faibles. Dans ce cas, le numéro de dépêche devrait normalement être automatiquement reporté au prochain transport prévu pour la série de dépêches.

4. Chaîne de traitement du courrier

4.1 Schéma du processus



Le déroulement normal des opérations physiques et les messages électroniques relatifs au transport sont représentés dans le schéma ci-dessus.

Les messages correspondant aux niveaux des récipients et des dépêches sont assez étroitement liés au transport international. Les messages relatifs aux événements concernant les envois sont uniquement utilisés pour les envois pouvant faire l'objet du suivi (p. ex. envois de la poste aux lettres recommandés ou avec valeur déclarée, colis et envois EMS) et peuvent être liés au transport de manière indirecte, en particulier pour les événements EMC et EMD.

Normalement, les postes d'origine créent des messages concernant l'événement EMC et intègrent les données correspondant au niveau de l'envoi dans les messages PREDES grâce à une opération de scannage unique.

Les messages RESDIT, RESCON et RESDES sont normalement basés sur le scannage de l'identifiant du récipient. En ce qui concerne le message RESDES, cela peut être effectué au moment de l'arrivée au bureau d'échange de destination ou au moment de l'ouverture du récipient, comme le montre le schéma ci-dessus.

Le processus est le suivant:

Événement opérationnel	Message correspondant au niveau de l'envoi pouvant faire l'objet d'un suivi ⁷	Messages correspondant aux niveaux de la dépêche et du récipient
Expédition de l'envoi à un bureau de poste	Le message EMSEVT relatif à l'événement EMA est saisi et envoyé à la poste de destination. Pour certains produits, ce message est facultatif	
Arrivée de l'envoi au bureau d'échange d'expédition	Le message EMSEVT relatif à l'événement EMB est saisi et envoyé à la poste de destination. Pour certains produits, ce message est facultatif	

⁷ Sur la base de EMSEVT v1. EMSEVT v3 comprend plus de messages correspondant aux données de suivi des événements.

<i>Événement opérationnel</i>	<i>Message correspondant au niveau de l'envoi pouvant faire l'objet d'un suivi</i>	<i>Messages correspondant aux niveaux de la dépêche et du récipient</i>
Expédition de l'envoi depuis le bureau d'échange d'expédition	Le message EMSEVT relatif à l'événement EMC est envoyé à la poste de destination	Le message PREDES est envoyé à la poste de destination. Le message PREDES établit le lien entre l'identifiant de l'envoi et l'identifiant du récipient
Ajout du récipient avec l'envoi à l'expédition (bordereau de livraison CN 37, CN 38, CN 41)		Le message PRECON est envoyé à la poste de destination de l'expédition (qui sera une poste de transit en cas de transit en dépêches closes) Le message CARDIT est envoyé au transporteur (tel qu'une compagnie aérienne ou une société de transport maritime)
Arrivée du récipient à la poste de destination de l'expédition (il peut s'agir d'une poste de transit ou de la poste de destination)		La poste de destination ou de transit envoie un message RESCON à la poste ayant envoyé le message PRECON
Traitement du récipient au bureau d'échange d'arrivée. Il peut s'agir de l'arrivée au bureau d'échange d'arrivée ou de l'ouverture du récipient à ce bureau		La poste de destination envoie un message RESDES à la poste d'origine
Arrivée de l'envoi au bureau d'échange de transit (p. ex. dans le cadre du transit à découvert)	Le message EMSEVT relatif à l'événement EMA est envoyé à la poste d'origine	
Départ de l'envoi du bureau d'échange de transit (p. ex. dans le cadre du transit à découvert)	Le message EMSEVT relatif à l'événement EMK est envoyé à la poste d'origine	
Scannage de l'envoi après ouverture du récipient au bureau d'échange d'arrivée	Le message EMSEVT relatif à l'événement EMD est envoyé à la poste d'origine	
Présentation de l'envoi aux services douaniers à l'importation	Le message EMSEVT relatif à l'événement EDB est envoyé à la poste d'origine	
Rétention de l'envoi par les douanes (normalement au bureau d'échange d'arrivée)	Le message EMSEVT relatif à l'événement EME est envoyé à la poste d'origine	
Retour de l'envoi par les services douaniers d'importation	Le message EMSEVT relatif à l'événement EDC est envoyé à la poste d'origine	
Départ de l'envoi du bureau d'échange d'arrivée (dédouané)	Le message EMSEVT relatif à l'événement EMF est envoyé à la poste d'origine	
Arrivée de l'envoi au bureau de distribution	Le message EMSEVT relatif à l'événement EMG est envoyé à la poste d'origine. Pour certains produits, ce message est facultatif	

<i>Événement opérationnel</i>	<i>Message correspondant au niveau de l'envoi pouvant faire l'objet d'un suivi</i>	<i>Messages correspondant aux niveaux de la dépêche et du récipient</i>
Arrivée de l'envoi au point de collecte pour retrait par le destinataire	Le message EMSEVT relatif à l'événement EDH est envoyé à la poste d'origine	
Vaine tentative de distribution (p. ex. le destinataire n'est pas présent pour signer la réception de l'envoi)	Le message EMSEVT relatif à l'événement EMH est envoyé à la poste d'origine	
Remise finale	Le message EMSEVT relatif à l'événement EMI est envoyé à la poste d'origine	

Bien qu'ils ne soient pas directement liés au transport, l'identifiant d'envoi S10 et les messages EMSEVT constituent une des parties les plus importantes des normes, du déroulement opérationnel et des flux de données au sein de l'UPU.

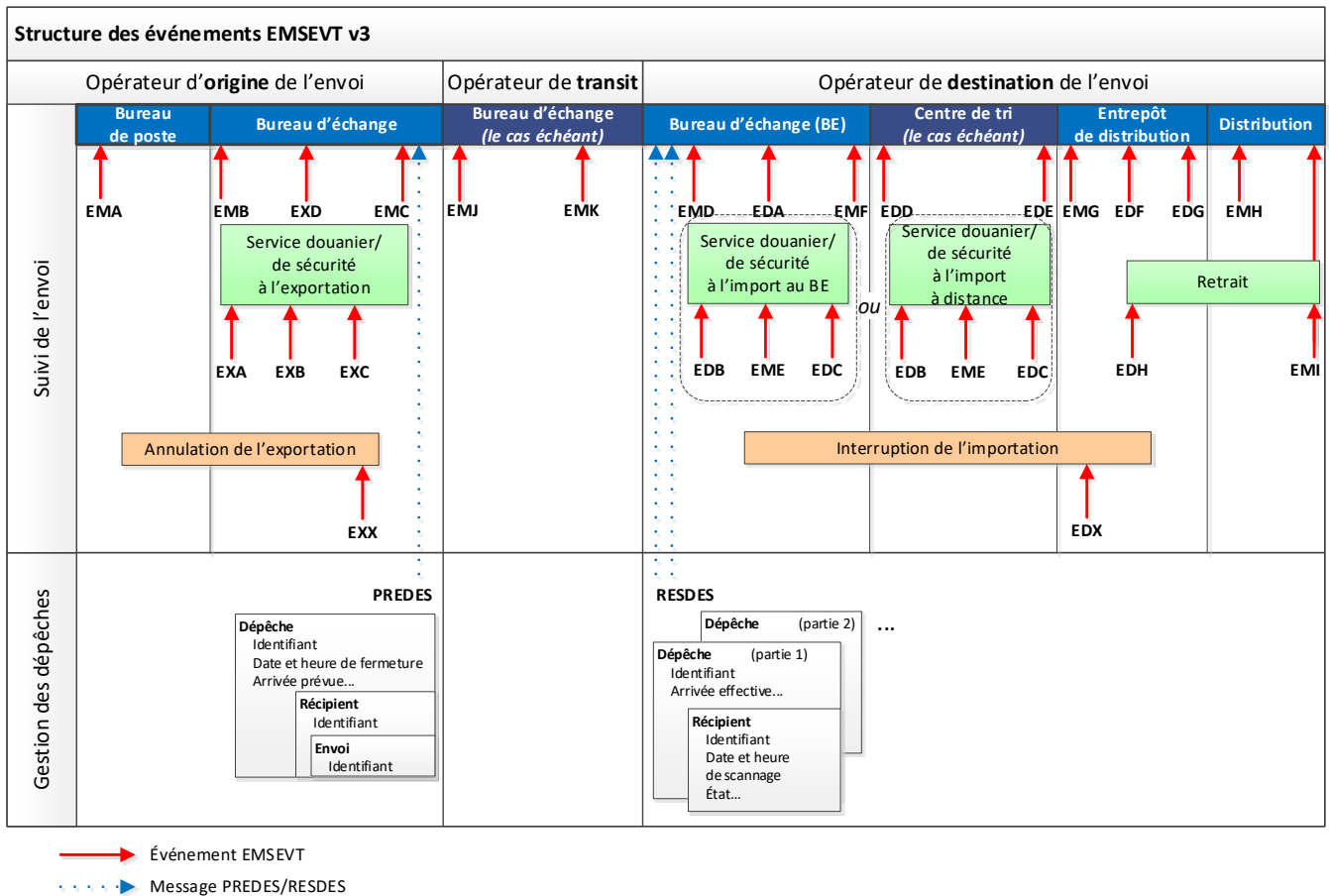
4.2 Identifiant S10 d'envoi/message EMSEVT

Presque tous les lecteurs de ce guide auront utilisé la norme S10, puisqu'elle correspond à l'identifiant d'envoi muni d'un code à barres à 13 caractères apposé sur tous les envois internationaux pouvant faire l'objet d'un suivi (p. ex. lettres recommandées, colis et envois EMS). Il s'agit d'une norme utilisée par les expéditeurs de courrier. De nombreux opérateurs désignés utilisent également la même norme pour leurs envois du régime intérieur pouvant faire l'objet d'un suivi.

La norme S10 correspond à un identifiant d'envoi comprenant 13 caractères alphanumériques.

<i>Caractères</i>	<i>Contenu</i>
1 et 2 – alphabétiques	Indicateur de produit/service
3 à 10 – numériques	Numéro d'ordre
11 – numérique	Chiffre de contrôle
12 et 13 – alphabétiques	Code du pays

Les événements de base liés à l'envoi sont reflétés dans la norme EMSEVT v3 et également représentés dans le schéma ci-après. Il convient de noter que l'identifiant d'envoi S10 constitue la référence pour tous ces événements.



4.3 Guide pour l'échange de données informatisé

L'UPU, l'IATA et International Post Corporation (IPC) ont conjointement élaboré et publié un guide pour l'échange de données informatisé (EDI) cosponsorisé par différents fournisseurs de solutions EDI intitulé «EDI – La clé de l'intégration des échanges postes–compagnies aériennes dans la chaîne logistique». Ce guide présente la chaîne de traitement du courrier et les messages postaux EDI associés ainsi que les messages équivalents pour le fret aérien. Il est actuellement disponible sur le site Web de l'UPU (www.upu.int/fr/activites/transport/cooperation-upu-iata.html). Ce guide EDI mis à jour:

- souligne l'importance de l'EDI informatisé dans le cadre du commerce électronique, de la sûreté et de la sécurité;
- fait un point sur les nouvelles versions des normes EDI et cite des pratiques exemplaires en matière d'EDI;
- met l'accent sur les témoignages des utilisateurs de l'EDI;
- comprend une introduction détaillée rédigée par les trois organisations œuvrant à la promotion de l'EDI (IATA, UPU et IPC) et se penche sur leurs initiatives concertées;
- a une mise en pages plus moderne et est plus lisible.

5. Types de transport et de transit

La présente rubrique expose les différents moyens de transport et types de transit utilisés pour les échanges de courrier international.

Aux fins du présent document, le terme «transport» est utilisé quand des transporteurs uniquement (tels que les compagnies aériennes) sont impliqués. Le terme «transit» est employé lorsqu'un opérateur désigné est impliqué en tant qu'opérateur désigné tiers.

Habituellement, cinq types de transport et de transit sont employés:

- 1° Transport direct.
- 2° Transbordement direct – entre avions de la même compagnie aérienne.
- 3° Transbordement direct – entre avions de compagnies aériennes différentes.
- 4° Transit en dépêches closes.
- 5° Transit à découvert.

Une sixième option est utilisée par certains opérateurs désignés: il s'agit des dépêches closes incluses dans le courrier.

Il convient de noter que, quand les postes et les transporteurs échangent des messages EDI, les parties peuvent convenir d'abandonner les supports papier pour le transport. Cela signifie qu'il n'y aura pas de formules sur support papier CN 38/CN 41 accompagnant le courrier entre l'opérateur désigné d'origine et celui de destination.

5.1 *Transport direct*

On parle de transport direct lorsque le courrier est déplacé depuis l'opérateur désigné d'origine vers celui de destination en une seule étape (par vol ou voyage maritime). Il s'agit de l'option la plus simple et normalement la plus efficace pour le service. Plusieurs opérateurs désignés se trouvent dans des pays «plates-formes» dans lesquels le transport direct est facilement disponible vers de nombreuses destinations. Mais la majeure partie des opérateurs désignés se trouvent dans des pays «périphériques» où il est nécessaire d'avoir recours au transbordement ou au transit pour la plupart des destinations.

Le Règlement de la Convention encourage l'utilisation de la voie la plus directe possible (v. art. 17-132). Toutefois, même lorsque des voies directes sont possibles, les opérateurs désignés peuvent choisir des voies moins directes si elles permettent de remplir les exigences liées au service et si elles sont plus économiques.

Lorsqu'un transport par l'océan est impliqué, très peu d'opérateurs désignés peuvent utiliser une voie directe vers de nombreuses destinations.

5.2 *Transbordement direct – entre avions de la même compagnie aérienne*

Il s'agit d'un transfert d'un vol vers un autre, les deux vols étant opérés par le même transporteur. Cela a souvent lieu à une plate-forme d'une compagnie aérienne. C'est par exemple le cas de KLM à Amsterdam (Pays-Bas), Lufthansa à Francfort (Allemagne) ou Cathay Pacific à Hongkong, Chine.

Un transbordement entre avions de la même compagnie aérienne présente une forte probabilité de succès. Ce type de transbordement peut également être facile à gérer d'un point de vue comptable, en fonction du contrat conclu entre l'opérateur désigné et le transporteur.

Il convient de noter que le partage de code,⁸ bien qu'il soit courant parmi les compagnies aériennes pour les vols de passagers, n'inclut normalement pas d'arrangement relatif au courrier. Lors de la planification d'un transbordement entre avions d'une même compagnie aérienne, il peut être important de déterminer quelle compagnie est réellement l'opérateur du vol en cas de partage de code.

5.3 *Transbordement direct – entre avions de compagnies différentes*

Il s'agit d'un transfert d'un vol vers un autre, les deux vols étant opérés par des transporteurs différents.

Le transbordement entre avions de deux compagnies différentes nécessite une planification minutieuse. Sans une planification et une coordination approfondies impliquant la poste d'origine et les deux compagnies aériennes, ainsi que les sociétés de manutention au sol, ce type d'opération présente une faible probabilité de réussite.

Une autre méthode régulièrement utilisée par la poste d'origine consiste à conclure un contrat avec une seule compagnie aérienne pour tout l'acheminement. La compagnie aérienne se charge ensuite de conclure un contrat avec les autres compagnies aériennes impliquées concernant toutes les questions liées à l'acheminement. Ce type d'opération présente une bonne probabilité de réussite.

⁸ On parle de «partage de code» lorsqu'une compagnie aérienne opère un vol physiquement et que d'autres compagnies incluent ce même vol dans leurs propres horaires de vols pour passagers en utilisant leurs propres codes de compagnie et numéro de vol.

5.4 Transit en dépêches closes

On parle de transit en dépêches closes lorsque les récipients sont envoyés vers un opérateur désigné de transit pour être réacheminés vers l'opérateur désigné de destination en même temps que les récipients de l'opérateur désigné de transit.

Il peut être important que les opérateurs désignés d'origine et de transit se consultent pour les arrangements concernant le transit en dépêches closes. C'est ce qui est recommandé dans le Règlement de la Convention, puisqu'il se peut que certains opérateurs désignés puissent mieux fournir le service de transit que d'autres.

«Article 17-132

Acheminement des dépêches

3. L'opérateur désigné du pays d'origine peut consulter l'opérateur désigné fournissant le service de transit en dépêches closes au sujet de la voie à suivre par les dépêches closes qu'il expédie régulièrement.»

Le transit en dépêches closes peut présenter une forte probabilité de réussite. Il peut également être relativement facile à gérer d'un point de vue comptable.

Le transit en dépêches closes est utilisé lorsque les volumes justifient une dépêche close, mais que l'opérateur désigné d'origine n'est pas en mesure de prévoir le transport de manière efficace jusqu'à la destination.

Le transit en dépêches closes est également très courant lorsque le transport par l'océan est impliqué.

Il convient de noter que, depuis le 1^{er} janvier 2012, des modifications importantes ont été apportées au Règlement de la Convention en ce qui concerne le transport et le transit. Ces modifications sont reflétées dans les articles 17-132, 17-133, 17-226 et 17-227. Elles ont été réalisées de manière à exiger davantage de planification entre les opérateurs désignés et les compagnies aériennes.

Auparavant, en cas de dépêches en transit closes, l'opérateur désigné d'origine pouvait indiquer à l'opérateur désigné de transit le vol suivant à utiliser sur les étiquettes de récipient et sur les bordereaux de livraison. Cela n'est pas permis par le Règlement modifié.

Les modifications ont été adoptées par le CEP, après consultation approfondie avec l'IATA.

5.5 Transit à découvert⁹

Le transit à découvert est utilisé lorsque les volumes ne justifient pas une dépêche close.

On parle de transit à découvert lorsque les envois (liasses de lettres, colis) vers un pays de destination sont inclus dans des récipients (normalement des sacs) expédiés vers un opérateur désigné tiers (de transit). L'opérateur désigné de transit inclut ensuite le courrier en transit à découvert dans ses propres récipients, avec son propre courrier.

Comme cela est décrit dans les extraits du Règlement de la Convention ci-après, il est essentiel que les opérateurs désignés d'origine et de transit se consultent concernant les arrangements sur le transit à découvert. Tout comme pour le transit en dépêches closes, certains opérateurs désignés sont plus appropriés que d'autres pour le transit à découvert.

En cas de bonne collaboration, le transit à découvert peut présenter une forte probabilité de réussite. Il peut également être relativement facile à gérer d'un point de vue comptable.

«Article 17-117

Transit à découvert

1. La transmission des envois à découvert à un opérateur désigné intermédiaire doit se limiter strictement aux cas où la confection de dépêches closes pour le pays de destination ne se justifie pas. La transmission à découvert ne doit pas être utilisée pour les pays à destination desquels le poids des envois excède 3 kilogrammes par dépêche ou par jour (lorsque plusieurs expéditions sont effectuées dans la journée) et ne doit pas être utilisée pour les sacs M.

⁹ Dans la version anglaise du Règlement, c'est également le terme «transit à découvert» qui est employé.

3. L'opérateur désigné expéditeur doit consulter à l'avance les opérateurs désignés intermédiaires pour savoir s'il peut faire transiter ses envois à découvert vers les destinations considérées par leur intermédiaire. L'opérateur désigné expéditeur fait connaître aux opérateurs désignés intéressés la date du commencement de l'expédition du courrier en transit à découvert et fournit, dans le même temps, une estimation du volume annuel prévu pour chaque destination finale. À moins que les opérateurs désignés intéressés n'en conviennent autrement sur une base bilatérale, cette notification doit être renouvelée si, au cours d'une période statistique donnée (mai ou octobre), aucun envoi à découvert n'a été observé et que, par conséquent, aucun compte n'a dû être transmis par l'opérateur désigné intermédiaire. Les envois en transit à découvert doivent, autant que possible, être transmis à un opérateur désigné qui forme des dépêches pour l'opérateur désigné de destination.»

«Article 17-220

Divers modes de transmission

3. Les opérateurs désignés peuvent s'entendre pour établir des échanges en transit à découvert. La transmission des envois à découvert à un opérateur désigné intermédiaire doit se limiter strictement aux cas où la confection de dépêches closes pour le pays de destination ne se justifie pas. Toutefois, il est obligatoire de former des dépêches closes si, d'après la déclaration d'un opérateur désigné intermédiaire, les colis en transit à découvert sont de nature à entraver ses opérations.

3.1 La transmission des envois à découvert est possible uniquement aux conditions suivantes:

3.1.1 L'opérateur désigné intermédiaire confectionne des dépêches pour l'opérateur désigné de destination.

3.1.2 L'opérateur désigné d'origine et l'opérateur désigné intermédiaire s'entendent au préalable sur ce service et sur sa date de mise en place par écrit ou par courrier électronique.»

Comme cela est indiqué au § 1 de l'article 17-117, le transit à découvert ne doit pas être utilisé pour les sacs M. Pour les opérateurs désignés, une manière de respecter cette disposition consiste à offrir le produit sac M seulement pour les pays vers lesquels il expédie des dépêches closes.

5.6 *Dépêches closes incluses dans le courrier*

Ce type de transit est (exceptionnellement) utilisé lorsqu'un opérateur désigné doit réacheminer un tout petit sac de courrier reçu d'un opérateur désigné d'origine. Les sacs très petits (p. ex. contenant très peu de lettres) peuvent faire l'objet d'erreurs plus facilement.

L'opérateur désigné a la possibilité d'inclure les tout petits sacs de courrier à l'intérieur de l'un de ses propres sacs.

Certains opérateurs désignés utilisent cette option, d'autres non.

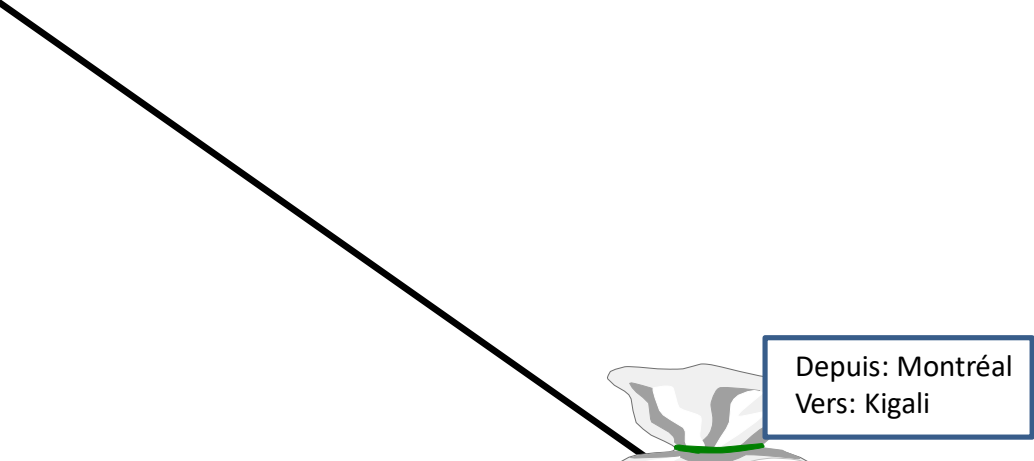
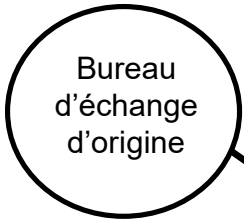
Elle présente une forte probabilité que le courrier soit acheminé vers la bonne destination.

La comptabilité pour ce type de transit peut être effectuée sur la base du message PREDES v2.1.

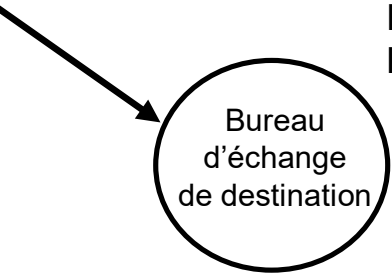
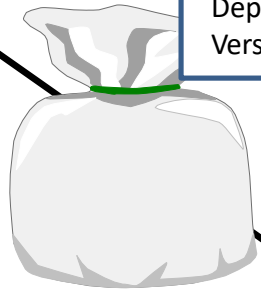
Les schémas ci-après illustrent les six types de transport/transit.

5.7 Schémas de transport et de transit

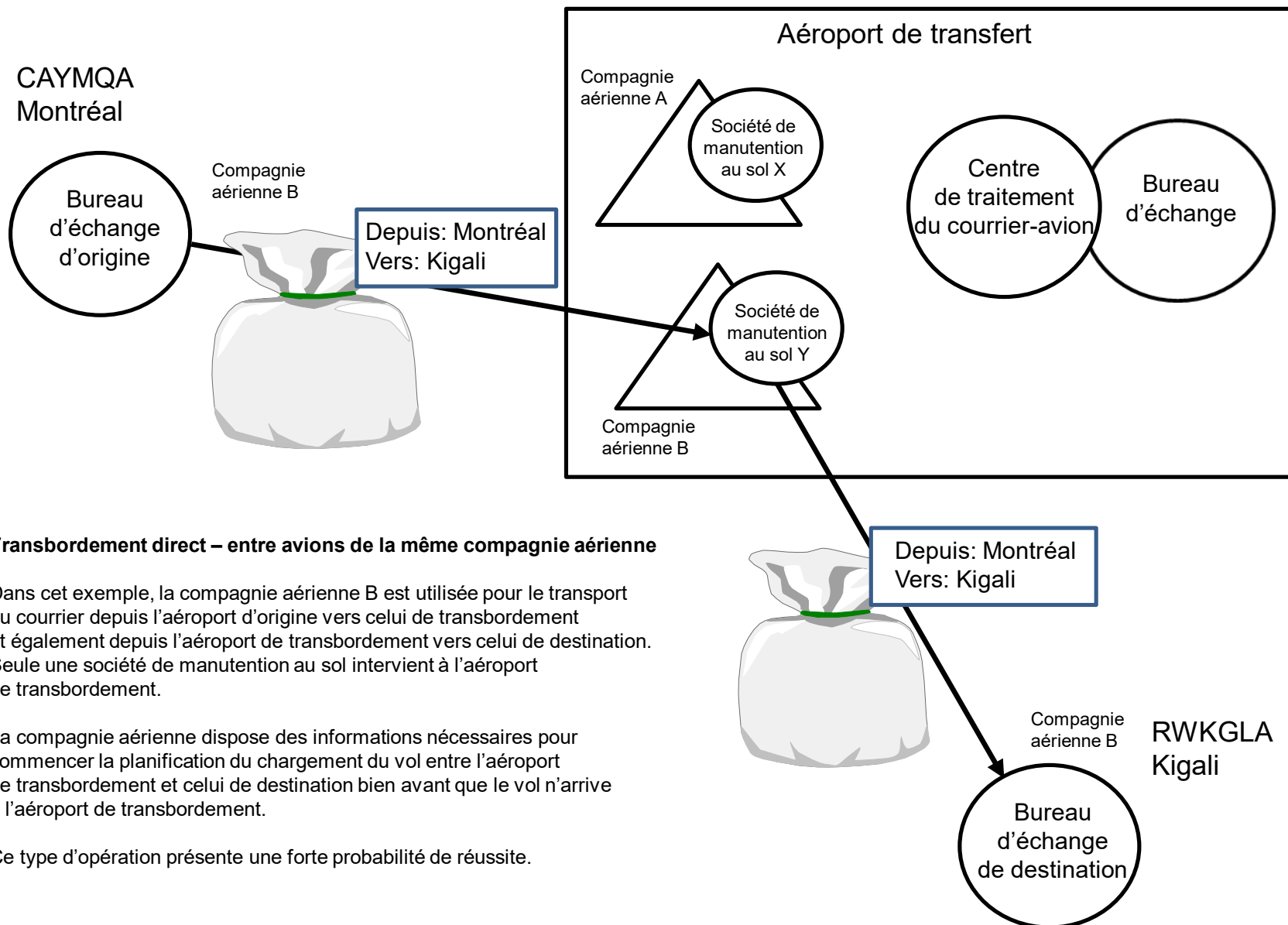
CAYMQA
Montréal



Direct – Sans transbordement ni transit



RWKGLA
Kigali (Rwanda)

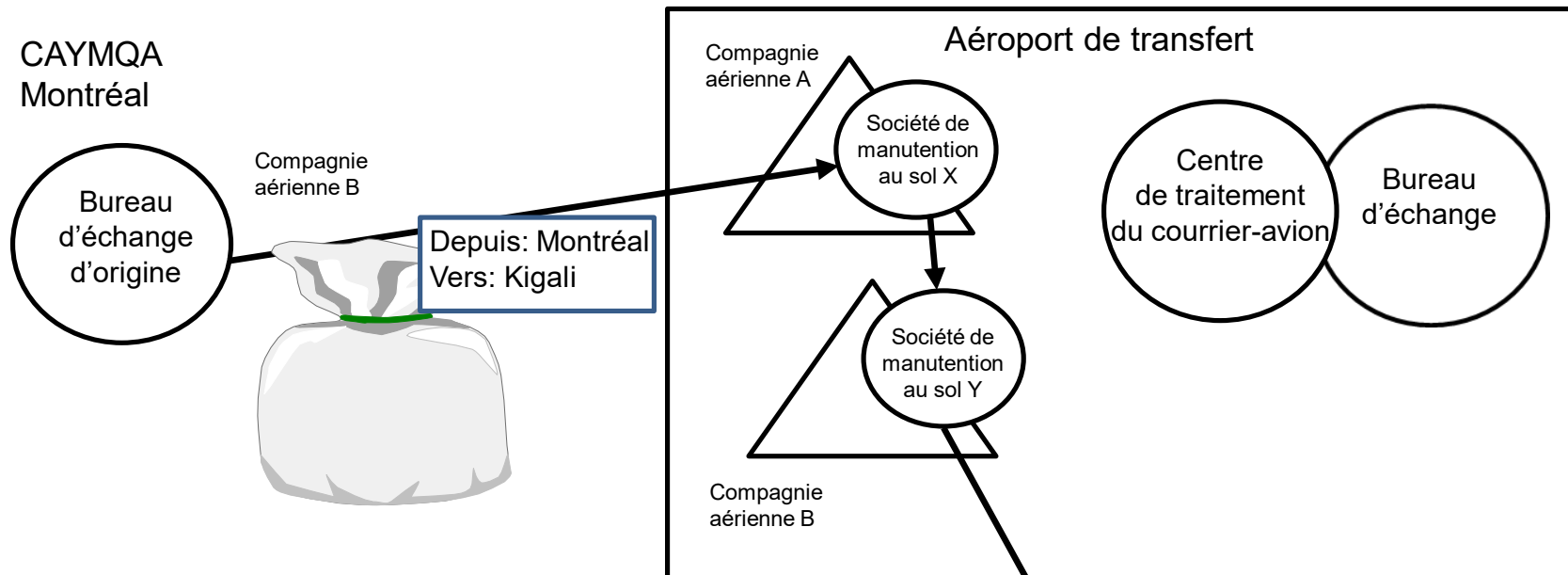


Transbordement direct – entre avions de la même compagnie aérienne

Dans cet exemple, la compagnie aérienne B est utilisée pour le transport du courrier depuis l'aéroport d'origine vers celui de transbordement et également depuis l'aéroport de transbordement vers celui de destination. Seule une société de manutention au sol intervient à l'aéroport de transbordement.

La compagnie aérienne dispose des informations nécessaires pour commencer la planification du chargement du vol entre l'aéroport de transbordement et celui de destination bien avant que le vol n'arrive à l'aéroport de transbordement.

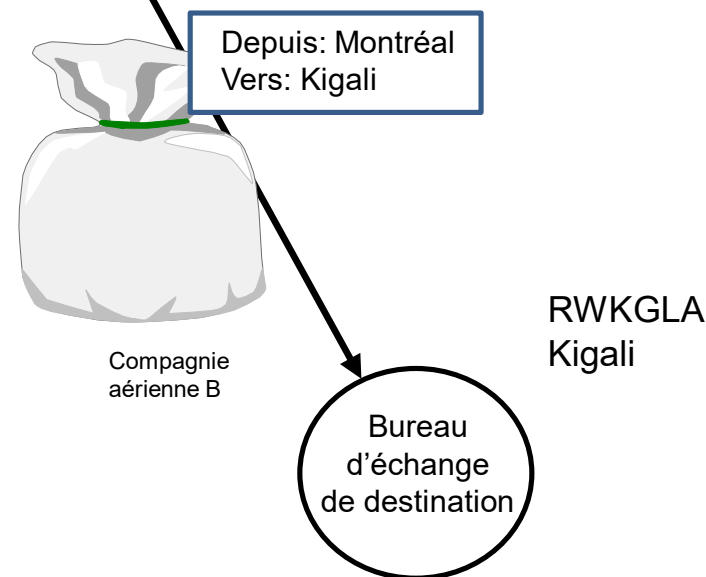
Ce type d'opération présente une forte probabilité de réussite.



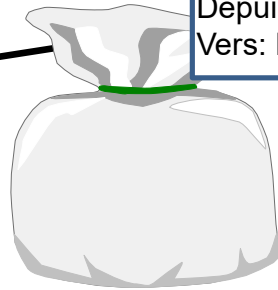
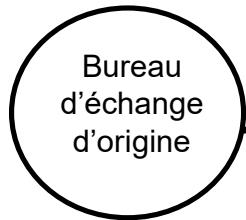
Transbordement direct – entre avions de compagnies aériennes différentes

Dans cet exemple, la compagnie aérienne A est utilisée pour le transport du courrier depuis l'aéroport d'origine vers celui de transbordement et la compagnie aérienne B est utilisée pour le transport du courrier depuis l'aéroport de transbordement vers celui de destination. Deux sociétés de manutention au sol interviennent à l'aéroport de transbordement. À moins qu'il n'existe des arrangements contractuels détaillés impliquant à la fois la compagnie aérienne A et la compagnie aérienne B, cette dernière ne peut pas commencer la planification du chargement de son premier vol avant d'avoir pris possession du courrier arrivant par le vol de la compagnie aérienne A. De plus, il faut s'efforcer de trouver de la place pour le courrier transbordé sur des vols peut-être déjà utilisés par l'opérateur désigné à l'aéroport de transbordement.

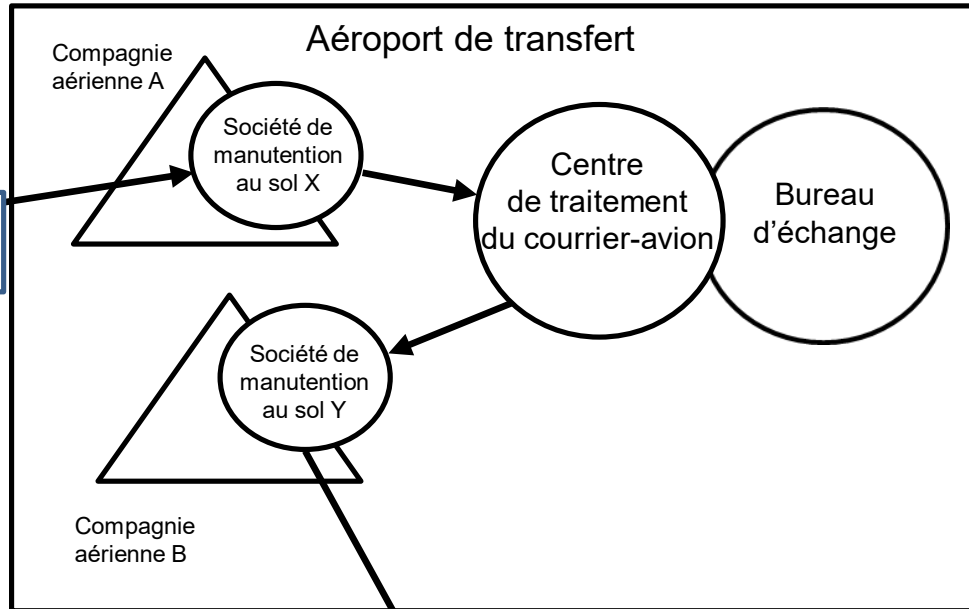
Sans une planification et une coordination approfondies impliquant la poste d'origine et les deux compagnies aériennes, puis une coordination avec les sociétés de manutention au sol des compagnies aériennes, ce type d'opération présente une faible probabilité de réussite.



CAYMQA
Montréal



Depuis: Montréal
Vers: Kigali



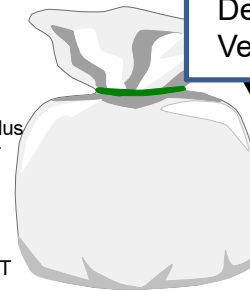
Transit en dépêches closes

Dans cet exemple, les récipients provenant de l'opérateur désigné d'origine entrent dans la partie du centre de traitement du courrier du CTCI à l'aéroport de transbordement, où les expéditions sont créées, mais n'entrent pas dans la partie du bureau d'échange, où les dépêches sont créées. Les récipients de l'opérateur désigné d'origine sont inclus dans l'expédition de l'opérateur désigné de transit, normalement en scannant les identifiants des récipients.

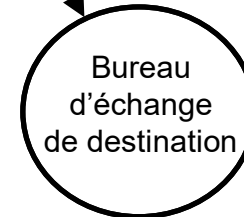
Grâce à une consultation appropriée et une bonne collaboration entre les opérateurs désignés d'origine et de transit, ce type d'opération présente une forte probabilité de réussite.

Pour l'opérateur désigné d'origine, cela présente l'avantage de lui éviter la planification et la gestion du transport (qui peuvent être relativement complexes) au-delà de l'aéroport de transbordement.

Le récipient du Canada est inclus dans l'expédition de l'opérateur désigné de transit. Il est inscrit sur le bordereau de livraison CN 38 de l'opérateur désigné de transit et inclus dans les messages PRECON et CARDIT

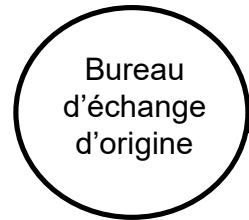


Depuis: Montréal
Vers: Kigali



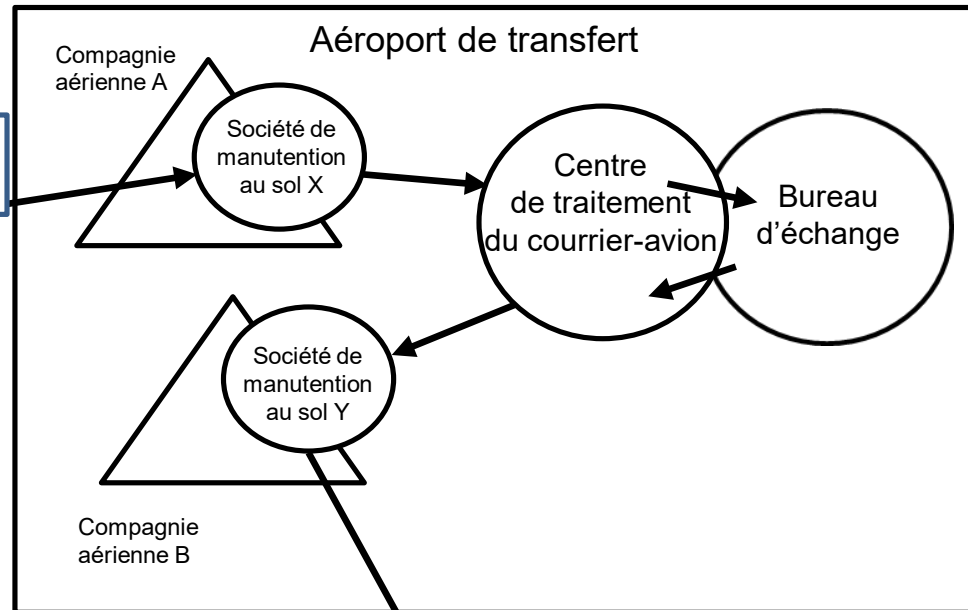
RWKGLA
Kigali

CAYMQA
Montréal



Le courrier à destination de l'Allemagne et celui à destination du Rwanda sont dans le même récipient

Depuis: Montréal
Vers: Francfort



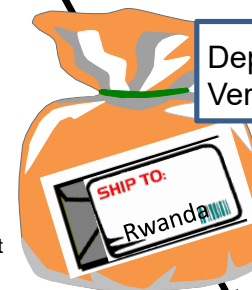
Transit à découvert

Dans cet exemple, les récipients provenant de l'opérateur désigné d'origine entrent dans la partie du bureau d'échange du CTCI, où les dépêches sont créées par l'opérateur désigné de transit. Les récipients de l'opérateur désigné d'origine sont ouverts et le courrier en transit à découvert est inclus avec le courrier de l'opérateur désigné de transit expédié vers la même destination.

S'il existe une consultation entre les opérateurs désignés d'origine et de transit, ce type d'opération présente une forte probabilité de réussite. Il convient de noter que cette consultation est une exigence prévue par le Règlement de la Convention

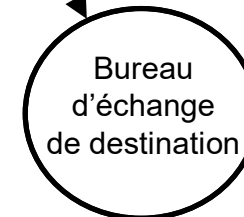
Du point de vue de l'opérateur désigné d'origine, ce type d'opération est approprié pour les destinations vers lesquelles il expédie de très faibles volumes, insuffisants pour le transit en dépêches closes.

Le courrier provenant de l'Allemagne et celui provenant du Canada sont dans le même récipient

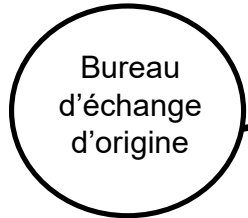


Depuis: Francfort
Vers: Kigali

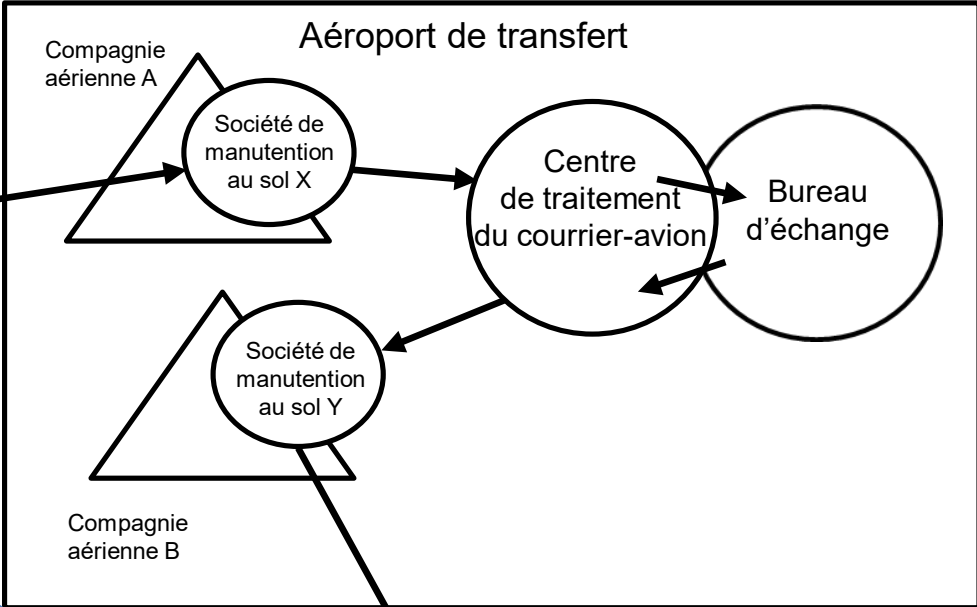
RWKGLA
Kigali



CAYMQA
Montréal



Depuis: Montréal
Vers: Kigali



Réceptifs inclus en transit fermés

Feuille d'avis CN 31 – tableau 5

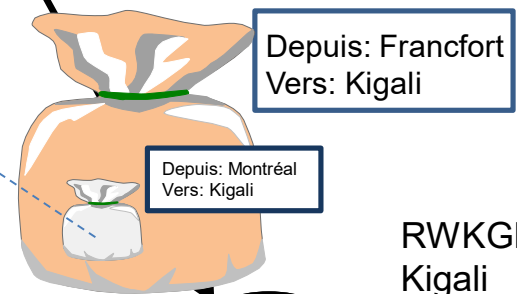
5. Réceptifs inclus en transit fermés

Nombre total de réceptifs	Poids total	Liste de paires «code bureau expéditeur – code bureau de destination»

Dans cet exemple, un réceptif (normalement un sac) provenant de l'opérateur désigné d'origine est placé à l'intérieur d'un réceptif (sac) créé par l'opérateur désigné de transit.

Ce type de transit n'est normalement pas prévu, mais il est utilisé pour mieux traiter de très petits réceptifs, tels que ceux pesant moins de 1 kilogramme. En fonction de l'opérateur désigné de transit, l'acheminement de ces réceptifs peut être plus fiable de cette manière.

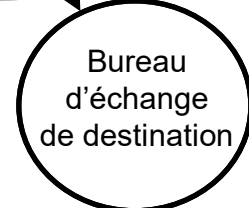
Dans les faits, il s'agit d'une variante du transit en dépêches closes.



Depuis: Francfort
Vers: Kigali

Depuis: Montréal
Vers: Kigali

RWKGLA
Kigali



6. Transport et transit postaux – Coûts et principes de comptabilité

6.1 Dispositions des traités

Il existe deux traités internationaux définissant les règles, la réglementation, les formules, etc., relatives au transport par voie aérienne:

- Les Conventions de Varsovie et de Montréal de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) n'incluent pas le courrier¹⁰ dans la définition de marchandise. C'est pourquoi le courrier ne peut pas être transporté sous les mêmes conditions que celles applicables pour les marchandises. Cela signifie en particulier que le courrier ne peut pas être transporté avec une lettre de transport aérien de l'IATA et qu'à la place il doit être accompagné d'une formule CN 38 de l'UPU.
- La Convention et son Règlement contiennent les dispositions relatives au courrier.

C'est pour cette raison que tout le fret aérien doit être accompagné d'une lettre de transport aérien, alors que, du point de vue du transport aérien, le courrier transporté par voie aérienne est accompagné d'un bordereau de livraison de l'UPU (formule CN 38 ou CN 41).

Quels que soient les documents utilisés, à savoir ceux pour le fret ou ceux pour le courrier postal, la question de savoir si un envoi peut être expédié par courrier relève entièrement de la compétence de l'UPU, mais celle de savoir ce qui peut ou non être transporté par voie aérienne relève de la compétence légale de l'OACI.

6.2 Transport aérien

Le bordereau de livraison (p. ex. CN 38) et les étiquettes de récipient (p. ex. CN 35, CN 36, CP 84 et CP 85) sont très importants pour les postes et les compagnies aériennes pour de nombreuses raisons, y compris pour les douanes dans les aéroports. Pour la compagnie aérienne, le bordereau de livraison et les étiquettes de récipient normalisées de l'UPU permettent d'identifier un envoi comme du courrier, plutôt que comme des marchandises ou du fret, et donc d'appliquer le processus relatif au courrier.

L'UPU a signé des protocoles d'accord ou d'autres arrangements avec les organisations internationales chargées du transport aérien (l'IATA pour les compagnies aériennes et l'OACI pour l'aviation civile). Il n'existe pas de protocole d'accord équivalent pour le transport maritime. Le transport maritime et le transport routier impliquent normalement une collaboration étroite entre les opérateurs désignés d'origine et de destination ainsi que des arrangements opérationnels et comptables conclus sur une base bilatérale.

L'opérateur désigné d'origine est responsable du transport du courrier vers l'opérateur désigné de destination ou de transit et en assume les coûts. Ces coûts sont normalement déterminés dans le contrat négocié entre l'opérateur désigné d'origine et la compagnie de transport. Cela s'applique pour le transport aérien, le transport maritime et le transport routier. Ces coûts ne sont pas abordés dans la Convention et son Règlement. Toutefois, pour le transport aérien, en l'absence de contrat, les opérateurs désignés et les compagnies aériennes peuvent utiliser le taux de base du transport aérien, même si ce taux est prévu pour les règlements financiers entre opérateurs désignés, par exemple pour la comptabilité relative au transit en dépêches closes et pour la détermination du taux pour le transport aérien intérieur, le cas échéant.

Pour le transport aérien, l'opérateur désigné d'origine ou de transit doit prévoir le transport vers un aéroport international approprié dans le pays de destination. Il n'existe pas de publication de l'UPU définissant les aéroports internationaux jugés appropriés. Cela peut normalement être déterminé sur la base de la liste de codes de CTCI. En cas d'ambiguïté, l'opérateur désigné d'origine devrait consulter l'opérateur désigné de destination.

Exemple: Halifax (YHZ) est un aéroport international au Canada. Toutefois, l'opérateur désigné du Canada ne dispose pas de bureau d'échange à Halifax. On peut donc en déduire que l'aéroport YHZ n'est pas un aéroport de destination approprié pour le courrier, alors que Montréal (YUL), Toronto (YYZ) et Vancouver (YVR) le sont tous.

L'opérateur désigné d'origine doit veiller à ce que la compagnie aérienne remette le courrier à l'opérateur désigné de destination à un endroit approprié de l'aéroport. De nombreux opérateurs désignés ont des centres de traitement du courrier-avion disposant de rampes d'accès prévues à cet effet. Il peut également être convenu dans l'arrangement que la compagnie aérienne mette le courrier à disposition dans ses propres installations, où l'opérateur désigné de destination le récupérera.

¹⁰ Les règles applicables aux marchandises dangereuses constituent une exception. Dans ces cas, les Conventions de l'OACI peuvent également faire référence au courrier.

Si, dans le cas du transport aérien, un opérateur désigné d'origine utilise le transbordement direct, entre avions d'une même compagnie ou entre avions de compagnies différentes, il est responsable des arrangements concernant le paiement à la ou aux compagnies aériennes. Dans le cas d'un transbordement entre avions de compagnies différentes, l'opérateur désigné d'origine peut arranger le paiement directement aux deux compagnies, ou il peut conclure un arrangement pour payer une seule compagnie qui elle-même payera l'autre compagnie. Il est très important que les arrangements, à la fois opérationnels et comptables, soient définis en détail entre les trois parties. (V. art. 17-133 et 17-227 du Règlement de la Convention, y compris les commentaires.)

6.3 *Transport maritime*

Le même principe est applicable au transport maritime. L'opérateur désigné d'origine devrait consulter l'opérateur désigné de destination concernant les ports d'arrivée appropriés. Il convient de noter que les ports d'arrivée ne sont pas nécessairement sur le littoral. En effet, il peut s'agir de transport intermodal pour lequel les conteneurs sont débarqués des bateaux et transportés vers un port intérieur par voie ferroviaire.

Pour le transport maritime, l'opérateur désigné d'origine doit payer tous les frais engendrés pour mettre le courrier à disposition de l'opérateur désigné de destination au port d'arrivée. S'il est demandé à l'opérateur désigné de destination de payer ces frais, il obtient ensuite le remboursement de la part de l'opérateur désigné d'origine.

L'opérateur désigné de destination prend en charge les coûts de transport du courrier entre le port d'arrivée et le bureau d'échange d'arrivée. En cas de conteneur complet (FCL – full container load), l'opérateur désigné de destination peut déplacer l'ensemble du conteneur vers le bureau d'échange d'arrivée. Il doit ensuite se charger de retourner le conteneur à la compagnie de transport maritime. En cas de conteneur incomplet (LCL – less than container load), la société de transport maritime mettra normalement le courrier à disposition dans un entrepôt où il sera récupéré.

L'opérateur désigné de destination prend également en charge tous les frais de surestarie ou d'entreposage, s'il ne récupère pas le courrier dans le délai précisé par la compagnie maritime après avoir reçu la notification d'arrivée de la compagnie maritime.

L'article 27-102 du Règlement de la Convention fait référence au transport maritime.

6.4 *Transport ferroviaire*

Le Groupe «Transport» a mis au point des lignes directrices relatives au transport du courrier par voie ferroviaire. Ce document est disponible sur la page du site Web de l'UPU relative au transport (www.upu.int/fr/activites/transport/publications.html) et sur la base documentaire de l'UPU (CEP C 1 2018.2–Doc 5c).

Ces lignes directrices ont été élaborées par une équipe spéciale à laquelle participaient plusieurs opérateurs désignés, des organisations ferroviaires internationales, l'Organisation mondiale des douanes (OMD), l'Union européenne et des administrations douanières de divers pays. Ces travaux ont été entrepris par l'équipe spéciale sur la base de la proposition de travail 10 (Organisation des activités de l'UPU relatives au transport) du Plan d'activités d'Istanbul.

Ces lignes directrices ont un caractère non obligatoire et pourraient éventuellement servir de modèle pour les opérateurs désignés et les compagnies de transport ferroviaire dans d'autres endroits du monde. L'UPU est une institution intergouvernementale qui répond aux besoins de ses 192 Pays-membres, sans considérations géographiques.

Ces lignes directrices constituent un document évolutif qui sera mis à jour en fonction des besoins.

6.5 *Transit en dépêches closes – Principes de comptabilité*

Sur la base du Règlement de la Convention, les principes de comptabilité relatifs au réacheminement des dépêches closes en transit par voie aérienne et par voie de surface sont similaires, sauf pour le transit en dépêches closes des colis de surface:

- L'opérateur désigné de transit inclut les récipients sur son bordereau de livraison (CN 38 pour le transport aérien, CN 37 pour le transport par voie de surface et CN 41 pour le courrier S.A.L.).

- En cas de transport aérien, le taux de transport applicable est le taux de base du transport aérien (v. art. 33-101 du Règlement de la Convention). En cas de transport par voie terrestre ou par voie maritime, le taux de transport applicable est défini dans le Règlement. Le Règlement définit également les frais de traitement (v. art. 27-103).
- Conformément à l'article 33.3.1 de la Convention postale universelle, les frais de transport aérien sont à la charge de l'opérateur désigné d'origine. Tel que précisé à l'article 33.2, le processus de paiement des frais de transport aérien par l'opérateur désigné d'origine est décrit dans le Règlement, en particulier aux articles 33-103, 33-104 et 33-107. Il convient de noter que l'opérateur désigné de transit règle les frais de transport aérien à la compagnie aérienne, puis adresse la facture pour le transport et le traitement à l'opérateur désigné d'origine.

6.6 *Feuille de route spéciale CP 88*

Conformément au Règlement de la Convention, les principes de comptabilité relatifs au transit en dépêches closes pour les colis de surface se basent sur la formule CP 88, envoyée entre l'opérateur désigné d'origine et celui de destination. Cela s'applique uniquement aux colis de surface, pas aux colis-avion.

6.7 *Transit à découvert – Principes de comptabilité*

D'après le Règlement de la Convention, les principes de comptabilité sont très différents selon qu'il s'agisse de la poste aux lettres ou des colis postaux.

Pour la poste aux lettres, elle se base sur les statistiques annuelles réalisées alternativement en mai et en octobre à partir de la formule CN 65. Autrement, si l'opérateur désigné de transit en fait la demande, la comptabilité se base sur les poids réels.

6.8 *Tableaux CP 81 et CP 82*

La comptabilité pour les colis postaux en transit à découvert est basée sur l'inclusion des frais sur la formule CP 87. Les frais applicables à chaque colis expédié en transit à découvert sont inclus dans une colonne spécifique de la feuille de route CP 87. Les quotes-parts applicables pour la détermination de ces frais sont publiées par les opérateurs désignés de transit dans les tableaux CP 81 et CP 82. Il convient de noter que les valeurs indiquées dans les colonnes de la feuille de route CP 87 sont les seules valeurs de règlement financier direct (en DTS) figurant sur les documents d'expédition. Le fait que ces valeurs, en DTS, doivent figurer sur le document d'expédition est significatif. Cela implique que les informations portées sur les tableaux CP 81 et CP 82 des opérateurs désignés de transit (qui peuvent changer deux fois par an) doivent être intégrées dans le système de l'opérateur désigné d'origine avant qu'une dépêche contenant des colis acheminés en transit à découvert puisse être expédiée correctement (en ce qui concerne les informations comptables). Des instructions pour compléter les formules CP 81 et CP 82 sont publiées sur le site Web de l'UPU (www.upu.int/fr/activites/colis/instructions-pour-completer-les-formules.html).

Les informations contenues dans les tableaux CP 81 et CP 82 peuvent être difficiles à gérer. La maintenance de ces tableaux par les opérateurs désignés de transit, la diffusion des informations aux opérateurs désignés d'origine et l'interprétation par ces derniers (y compris l'intégration des données pertinentes dans le système d'origine) peut représenter un défi.

6.9 *Ancienne liste CN 68*

La liste CN 68 contenait les renseignements aéropostaux concernant chaque pays de l'Union ou chaque territoire relevant d'un Pays-membre. La liste a été abandonnée et les informations pertinentes ont été transférées vers le Recueil de la poste aux lettres, la rubrique «Transport» du site Web de l'UPU et le système de contrôle de la qualité (QCS).

La liste CN 68 se composait principalement de trois parties. Un aperçu est fourni ci-dessous décrivant le contenu de chaque partie et l'endroit où se trouvent désormais ces informations.

La partie A contenait les renseignements aéropostaux concernant chaque Pays-membre/opérateur désigné destinées à d'autres Pays-membres/opérateurs désignés. Les questions pertinentes contenues dans cette partie ont été transférées dans le Recueil de la poste aux lettres (Question 39 – Courrier avion).

La partie B contenait des informations relatives aux taux du transport aérien intérieur. Elles sont maintenant publiées dans la rubrique «Transport» du site Web de l'UPU (Taux de base du transport aérien du courrier et frais de transport aérien à l'intérieur du pays de destination).

La partie C contenait les listes des dépêches-avion expédiées vers et reçues par chaque opérateur désigné. Ces listes étaient utilisées à des fins de planification du transit. La liste CN 68 des séries de dépêches avait été établie comme un outil permettant aux opérateurs désignés d'origine d'utiliser les données contenues dans les messages PREDES du QCS pour consulter la liste des dépêches expédiées vers chaque opérateur désigné, cela pour toutes les catégories et classes de courrier.

6.10 Recueil de transit

Le Recueil de transit, disponible sur le site Web de l'UPU (www.upu.int/fr/activites/frais-terminaux-et-frais-de-transit/cycle-2018-2021.html), contient des informations sur les taux propres à chaque pays concernant les frais de transit applicables pour la poste aux lettres.

6.11 Taux de base du transport aérien

Le taux de base du transport aérien est utilisé lorsque du courrier est réacheminé par voie aérienne entre opérateurs désignés. Il peut être appliqué en cas de réacheminement par voie aérienne pour:

- les récipients reçus en transit en dépêches closes;
- les récipients reçus en tant que récipients mal acheminés;
- les envois reçus en transit à découvert;
- les envois reçus en tant qu'envois mal acheminés.

Il n'est pas prévu que le taux de base du transport aérien soit celui applicable pour le transport entre un opérateur désigné et une compagnie aérienne, puisque ces taux font normalement l'objet de négociations et d'un contrat. Les taux déterminés par contrat comme ceux entre les opérateurs désignés et les compagnies aériennes sont normalement confidentiels.

Toutefois, un opérateur désigné et une compagnie aérienne peuvent s'accorder pour utiliser le taux de base du transport aérien dans le cas où certaines situations ne seraient pas prévues par le contrat.

Le taux de base du transport aérien est déterminé par le CEP, sur la base des statistiques sur les coûts des compagnies aériennes de l'OACI, d'après une formule mathématique spécifique (définie à l'art. 33-101 du Règlement de la Convention).

Le CEP 1995 a également décidé ce qui suit:

- Si l'application de la formule entraîne un changement inférieur ou égal à 3%, alors le taux de base du transport aérien ne sera pas modifié.
- Si l'application de la formule entraîne un changement supérieur à 5% (à la hausse ou à la baisse), alors le taux de base du transport aérien sera ajusté d'un maximum de 5%.

Ainsi, quel que soit le résultat de l'application de la formule, la modification annuelle maximale est de 5%.

La formule est appliquée par le Bureau international, sans que les membres ou opérateurs désignés de l'UPU ne soient impliqués.¹¹ Il n'est pas nécessaire que les opérateurs désignés fournissent des informations.

Il convient de noter que le montant de l'augmentation ou de la baisse annuelle du taux de base du transport aérien peut avoir un impact indirect sur les opérateurs désignés et sur les compagnies aériennes. Cela peut être le cas s'il est prévu dans le contrat que le changement de pourcentage du taux de base du transport aérien déclenche un changement de pourcentage similaire du taux convenu dans le contrat.

En ce qui concerne le transport des sacs vides, le Règlement de la Convention prévoit un taux de 30% du taux de base du transport aérien.

Il n'existe pas de taux de base du transport aérien spécifique pour le courrier S.A.L. Si le courrier est réacheminé en tant que courrier S.A.L., le taux de base du transport aérien est appliqué de la même manière au courrier prioritaire et au courrier S.A.L., à moins qu'il n'existe un accord bilatéral entre les opérateurs désignés.

¹¹ Les membres et/ou opérateurs désignés de l'UPU peuvent vérifier l'application de la formule par le Bureau international à l'occasion de chaque CEP.

Le document CEP C 1 2018.1–Doc 9 (disponible dans la base documentaire de l'UPU) peut être utilisé pour illustrer la procédure d'adoption d'un nouveau taux de base du transport aérien. Dans le cas présenté dans le document, le CEP 2018 a adopté un taux de base du transport aérien de 0,539 millième de DTS par kilogramme de poids brut et par kilomètre pour 2019.

La circulaire du Bureau international 60 du 7 mai 2018 illustre la procédure de communication aux membres de l'UPU d'un nouveau taux de base du transport aérien. Dans cette circulaire, on peut voir que le taux précédent était de 0,567 millième de DTS par kilogramme de poids brut et par kilomètre.

Le taux de base du transport aérien est normalement exprimé en tonne kilométrique (ou tonne-kilomètre). Étant donné qu'une tonne équivaut à 1000 kilogrammes, le taux de base du transport aérien pour 2019 est de 0,539 DTS par tonne kilométrique.

6.12 Distance aéropostale

Lors de l'application du taux de base du transport aérien pour définir un coût par kilogramme (ou par tonne) entre un aéroport d'origine et un aéroport de destination, il est nécessaire de déterminer la distance. L'UPU publie une liste des distances aéropostales sur son site Web (www.upu.int/fr/activites/transport/publications.html).

Les distances aéropostales entre deux points sont établies sur la base de l'orthodromie, telle qu'elle est déterminée par l'IATA, majorée d'un coefficient de 2,5% qui correspond à une moyenne permettant de tenir compte des escales intermédiaires. Les distances ainsi obtenues sont arrondies à la centaine supérieure lorsque les deux derniers chiffres sont égaux ou supérieurs à 50.

6.13 Transport aérien intérieur

Le principe du remboursement des frais de transport aérien intérieur était basé sur le fait que la rémunération reçue par l'opérateur désigné de destination de la part de l'opérateur désigné d'origine (frais terminaux pour la poste aux lettres; quotes-parts territoriales d'arrivée pour les colis postaux) n'est pas suffisante pour couvrir les coûts de transport aérien à l'intérieur du pays de destination. Ce principe est particulièrement pertinent pour les pays géographiquement étendus et devant utiliser le transport aérien pour une partie de leurs envois prioritaires de la poste aux lettres postés dans la ville où se situe le bureau d'échange d'arrivée.

Par extension, ces pays utilisent le transport aérien pour une partie de leur courrier international arrivant.

Le principe du remboursement des frais de transport aérien intérieur était plus courant pas le passé, quand un taux fixe était employé pour les frais terminaux.

Le système de frais terminaux a maintenant évolué vers un système cible basé en partie sur les tarifs intérieurs applicables pour une lettre dans chaque pays. Chaque année, un certain nombre de pays passent du système de frais terminaux transitoire (basé sur un taux unique) au système cible (basé en partie sur le tarif intérieur).

Le tableau ci-après indique si l'opérateur désigné de destination peut prétendre à un remboursement pour le transport aérien intérieur.

	<i>Pays d'origine dans le système cible</i>	<i>Pays d'origine dans le système transitoire</i>
Pays de destination dans le système cible	Non	Oui
Pays de destination dans le système transitoire	Oui	Oui

Ainsi, les pays faisant partie du système de frais terminaux cible ne peuvent prétendre à une rémunération du transport aérien intérieur que de la part des pays faisant partie du système transitoire.

Pour les colis postaux, l'équivalent des frais terminaux sont les quotes-parts territoriales d'arrivée. Le processus de détermination des quotes-parts territoriales d'arrivée pour chaque pays a changé, et le remboursement du transport aérien intérieur a été éliminé. À la place, afin de compenser le coût du transport aérien à l'intérieur du pays de destination, les pays peuvent avoir des quotes-parts territoriales d'arrivée différentes pour les colis prioritaires et pour les colis non prioritaires.

En raison de ces changements apportés aux systèmes de rémunération, à la fois pour la poste aux lettres et pour les colis postaux, l'application de la rémunération du transport aérien intérieur pour compenser le transport aérien à l'intérieur du pays de destination se limite aux envois prioritaires de la poste aux lettres provenant des pays faisant toujours partie du système de frais terminaux transitoire.

La formule utilisée pour déterminer les frais dus au titre du transport aérien intérieur est définie à l'article 33-101 du Règlement de la Convention. Elle est basée sur le principe selon lequel l'opérateur désigné d'origine devrait compenser l'opérateur désigné de destination pour le surcoût engendré par l'utilisation du transport aérien plutôt que du transport par voie de surface. Il existe toutefois une limitation: le taux du transport aérien maximal par tonne kilométrique (t/km) utilisé pour calculer le taux de rémunération des frais dus au titre du transport aérien intérieur (taux TAI) est plafonné au niveau du taux de base du transport aérien, déterminé annuellement par le CEP. Ainsi, si pour un pays le taux intérieur du transport aérien par tonne kilomètre est inférieur au taux de base du transport aérien, alors le taux intérieur du transport aérien du pays est utilisé. Si ce taux est supérieur au taux de base du transport aérien, c'est le taux de base du transport aérien qui est utilisé.

La formule est d'abord employée pour déterminer le taux effectif en tonne kilométrique, sur la base duquel l'opérateur désigné d'origine devrait compenser celui de destination. Elle se présente de la manière suivante: taux effectif = (taux de base du transport aérien ou taux intérieur du transport aérien (le plus faible des deux)) moins le taux intérieur du transport par voie de surface.

Le taux de rémunération des frais TAI est ensuite calculé comme suit: Taux TAI = (taux effectif par t/km) multiplié par (la distance moyenne pondérée).

Pour pouvoir prétendre à une compensation pour les frais de transport aérien intérieur, l'opérateur désigné de destination doit fournir les informations ci-après au Bureau international:

- Informations permettant de déterminer la distance moyenne pondérée sur laquelle les envois prioritaires arrivants de la poste aux lettres sont transportés par voie aérienne à l'intérieur du pays.
- Taux intérieur du transport aérien.
- Taux intérieur du transport par voie de surface.

La distance moyenne pondérée est déterminée en échantillonnant le courrier sur une période adéquate et en compilant les résultats comme dans le tableau suivant:

<i>Depuis</i>	<i>Vers</i>	<i>Kilogrammes</i>	<i>Distance (en km)</i>	<i>Kilogrammes-kilomètres</i>
Aéroport du bureau d'échange d'arrivée	(Distribution au niveau local ou réacheminé par voie de surface)	1500	0 (Distance aéropostale nulle)	0
	Aéroport A dans le pays de destination	500	400	200 000
	Aéroport B dans le pays de destination	700	600	420 000
	Aéroport C dans le pays de destination	1200	500	600 000
Total		3900		1 220 000

Dans ce cas, la distance moyenne pondérée correspond au rapport (total kg-km)/(total kg) = 1 220 000/3900 = 312,8 kilomètres.

Le taux intérieur du transport aérien est normalement déterminé par contrat.

Le taux intérieur du transport par voie de surface est normalement déterminé en estimant le poids d'un mètre cube de courrier et en déterminant le coût moyen de transport d'un mètre cube par voie de surface.

Les opérateurs désignés souhaitant que les taux de transport aérien intérieur soient publiés doivent répondre à une lettre du Bureau international dans laquelle ces informations sont demandées. Par le passé, les taux de transport aérien intérieur étaient communiqués dans la Liste CN 68 (Liste générale des services aéropostaux), mais ce n'est plus le cas. Ils sont maintenant diffusés par voie de circulaire du Bureau international. C'est par exemple le cas dans la circulaire du Bureau international 147 du 13 novembre 2017, dans laquelle il est indiqué

que 32 pays ont droit au remboursement des frais de transport aérien intérieur en 2018. Les circulaires du Bureau international relatives au transport aérien intérieur sont également publiées dans la section «Transport» du site Web de l'UPU.

6.14 Renvoi des sacs vides

Il convient de noter que le Règlement de la Convention autorise les postes à établir une valeur pour leurs sacs et à les faire payer aux opérateurs désignés de destination ne les ayant pas renvoyés. Certaines postes appliquent cette disposition, d'autres non. Cette disposition permet de montrer que l'approvisionnement en équipement (dans ce cas, en sacs) est très important pour expédier le courrier.

Les principes opérationnels et la procédure comptable pour le renvoi des sacs vides sont quelque peu différents de ceux relatifs aux autres classes.

Les principales différences sont les suivantes:

- Le propriétaire des sacs (à savoir l'opérateur désigné de destination de l'expédition des sacs vides) peut préciser l'itinéraire à utiliser pour le renvoi de ses sacs.
- La compagnie aérienne établit la facture à l'intention du propriétaire des sacs plutôt qu'à l'opérateur désigné ayant créé l'expédition (à savoir le bordereau de livraison).
- Ces principes peuvent engendrer des difficultés d'ordre pratique dans le processus de renvoi des sacs vides. À titre d'exemple, il se peut qu'une poste devant renvoyer des sacs vides n'ait aucune relation d'affaires avec la compagnie aérienne choisie par le propriétaire des sacs. Par ailleurs, lorsque le transit en dépêches closes est utilisé pour transporter le courrier vers l'opérateur désigné de destination via une poste de transit, l'opérateur désigné d'origine n'a pas de relation d'affaires directe avec la compagnie aérienne utilisée par l'opérateur désigné de transit.

En raison de ces difficultés, certaines postes ont introduit une méthode visant à limiter les complications:

- Certaines postes ont créé des sacs à usage unique qui n'ont pas besoin d'être renvoyés. Toutefois, si l'opérateur désigné de destination ne peut pas jeter les sacs de manière peu coûteuse et respectueuse de l'environnement, il peut toujours les renvoyer aux frais de leur propriétaire.
- Certaines postes ont également indiqué que les sacs-avion devraient être renvoyés par voie de surface.
- Certaines postes autorisent et encouragent les postes de destination à utiliser leurs sacs pour expédier du courrier vers le propriétaire des sacs.
- Certaines postes participent à un arrangement multilatéral de partage de sacs en utilisant un sac commun. Cet arrangement est géré par IPC.
- Pour de nombreuses postes, l'approvisionnement suffisant en sacs est un défi permanent. Les postes demandent régulièrement au Bureau international de diffuser des circulaires pour que leurs sacs leur soient renvoyés, en particulier lorsqu'une période de pointe approche.

Dans les points ci-après, certaines des pratiques exemplaires sont présentées dont les postes peuvent tenir compte:

- Les postes d'origine devraient s'assurer que leurs sacs soient clairement identifiés comme étant les leurs. Si les sacs présentent uniquement un logo imprimé sans le nom du pays, il peut être difficile d'identifier le propriétaire.
- Les postes d'origine et de destination devraient faire tout leur possible pour utiliser les sacs dans les deux directions.
- Les postes d'origine devraient revoir périodiquement les informations concernant le renvoi de leurs sacs et les mettre à jour. Il est recommandé d'effectuer l'opération deux fois par an.
- Les postes de destination renvoyant les sacs devraient régulièrement vérifier que la fréquence d'expédition des sacs vides vers tous les pays soit appropriée, de manière que les sacs vides dont les propriétaires ont besoin ne soient pas stockés trop longtemps.
- Les postes de destination renvoyant les sacs devraient s'assurer que leurs expéditions de sacs vides soient signalées dans un message PREDES. Tout comme les messages PREDES pour les envois de la poste aux lettres, les colis postaux et les envois EMS, les messages PREDES pour les sacs vides peuvent être très utiles aux opérateurs désignés de destination.
- Puisque les sacs sont normalement très légers, il peut être économique de convenir bilatéralement de renvoyer les sacs vides dans une dépêche de courrier. Les sacs vides peuvent être expédiés exempts de frais terminaux.

À titre de référence, les passages ci-après sont des commentaires extraits du Règlement de la Convention, les passages principaux étant indiqués en caractères gras :

« Article 17-144 Renvoi des récipients vides

■ Commentaires

4 Sacs vides retournés par voie aérienne

Le Comité de contact «IATA-UPU» a approuvé les modalités pratiques décrites ci-dessous.

- 1° L'op. dés. propriétaire des sacs est libre de choisir l'itinéraire et le transporteur pour le renvoi des sacs. Il peut donner des précisions concernant, par exemple, les horaires et les dates ainsi que la fréquence des expéditions et l'établissement chargé du renvoi de ses sacs vides. À cet égard, il doit chercher à conclure des arrangements bilatéraux en matière de tarifs et d'exploitation avec un ou plusieurs transporteurs donnés et en informer les op. dés. ainsi que les transporteurs chargés du renvoi. Par conséquent, le règlement des questions financières se limite, en principe, aux factures établies par le transporteur concerné à l'intention de l'op. dés. propriétaire des récipients.
- 2° Les sacs vides doivent en principe être renvoyés à un seul bureau d'échange, comme stipulé à l'art. 17-134.5. Cet établissement est indiqué par chaque op. dés. dans le Recueil officiel de renseignements de l'UPU.
- 3° Il est souhaitable que les compagnies aériennes et les op. dés. débattent et coordonnent, autant que possible, les modalités de renvoi des sacs vides.
- 4° Étant donné que le renvoi des sacs vides par avion est désormais payé par l'op. dés. propriétaire de ceux-ci, la compagnie aérienne doit accepter d'assumer la responsabilité en cas de perte de sacs. Des précisions à ce sujet doivent être données dans les arrangements bilatéraux.
- 5° Une nouvelle rubrique «op. dés. propriétaire des récipients» a été créée sur le bordereau de livraison CN 47, concernant les dépêches de récipients vides. L'op. dés. (non-propriétaire) renvoyant les récipients indique le nom de l'op. dés. propriétaire, et les compagnies aériennes participant au transport établissent en conséquence la facture à l'intention de l'op. dés. propriétaire.
- 6° Les sacs renvoyés par avion sont toujours expédiés dans des dépêches séparées, accompagnées exclusivement de la formule CN 47. Toute autre procédure doit faire l'objet d'un accord entre les compagnies aériennes et les op. dés. concernés.
- 7° Les transporteurs facturent aux op. dés. propriétaires le transport des sacs vides en indiquant les dates, les numéros des dépêches et l'op. dés. d'origine des bordereaux CN 47 auxquels se réfère chaque facture, de manière que les op. dés. propriétaires puissent comptabiliser leur équipement.
- 8° En l'absence d'accord bilatéral préalable et lorsque les sacs vides sont traités et transportés au point de transit par une compagnie aérienne non contractante selon les instructions figurant sur le bordereau CN 47 établi par l'op. dés. expéditeur, le transporteur non contractant facture, selon son tarif habituel, le transport à l'op. dés. propriétaire. Ce tarif correspond, au maximum, à 30% du taux de base de l'UPU applicable au transport du courrier-avion, comme stipulé à l'article 33-101.
- 9° Dans les cas où un op. dés. de transit est associé au processus, celui-ci est habilité à demander à l'op. dés. propriétaire le paiement des frais de traitement de la dépêche de sacs vides. L'op. dés. de transit établit les relevés CN 55 et CN 56 sur la base des informations figurant sur le bordereau de livraison CN 47.

Le tarif applicable au transport aérien des sacs vides correspondrait, conformément aux disp. de l'art. 33-101, au max. à 30% du taux de base applicable au transport du courrier-avion. L'art. 17-135 est applicable, mutatis mutandis, aux bordereaux CN 47.

Sacs vides retournés par voie de surface

Pour la facturation des frais de transit maritime et territorial relatifs aux dépêches de récipients vides, les procédures suivantes seraient applicables:

- retour des récipients vides par voie directe entre l'op. dés. A et l'op. dés. B (propriétaire des récipients): les frais de transit devront être facturés par l'op. dés. A à l'op. dés. B, sur la base des frais de transit indiqués dans l'art. 27-103 pour la distance A-B;

- retour des récipients vides de l'op. dés. A à l'op. dés. C (propriétaire des récipients) par l'intermédiaire de l'op. dés. de transit B:
 - les frais de transit correspondant au transport A–B devront être facturés par l'op. dés. A à l'op. dés. C, sur la base des frais de transit indiqués dans l'art. 27-103 pour la distance A–B;
 - les frais de transit correspondant au transport B–C devront être facturés par l'op. dés. B à l'op. dés. C, sur la base des frais de transit indiqués dans l'art. 27-103 pour la distance B–C.»

7. Formules de l'UPU et échanges de messages

7.1 Étiquettes de récipients

Les étiquettes des récipients postaux sont certainement les formules de l'UPU les plus importantes pour la qualité de service. Les renseignements portés sur l'étiquette sont d'une importance capitale à la fois pour les postes et pour les transporteurs tels que les compagnies aériennes.

La durabilité d'une étiquette, c'est-à-dire son aptitude à résister à des conditions de transport rudes, est également très importante.

Numéros des étiquettes

Dans les règlements de l'UPU, les numéros des étiquettes sont attribués en fonction de la classe de courrier et du mode de transport, comme suit:

	<i>Voie aérienne</i>	<i>S.A.L.</i>	<i>Voie de surface</i>
Poste aux lettres	CN 35	CN 36	CN 34
Colis postaux	CP 84	CP 85	CP 83
EMS	CN 35 pour l'EMS	–	–

Certains opérateurs désignés utilisant le système de classification basé sur la rapidité de traitement des envois (art. 17-101 du Règlement de la Convention) s'écartent légèrement de ce système et appliquent des numéros d'étiquettes de récipients en fonction du niveau de priorité des envois plutôt que du mode de transport. La différence réside dans le fait que le courrier prioritaire acheminé par voie de surface, par exemple par la route entre deux pays très proches, aura les numéros d'étiquettes CN 35 et CP 84 plutôt que CN 34 et CP 83.

Couleurs des étiquettes

L'utilisation des couleurs est un élément important pour les étiquettes de récipients.

L'utilisation la plus courante des couleurs se présente comme suit:

- Colis postaux: jaune ocre.
- Envois EMS: bleu/bandes orange.
- Sacs vides: vert.
- Courrier ordinaire de la poste aux lettres: blanc, bleu, rouge.
- Courrier en nombre de la poste aux lettres: violet, rouge.

La différence entre l'utilisation du blanc ou du bleu sur les étiquettes du courrier ordinaire de la poste aux lettres peut dépendre du système de classification (art. 17-101 (Services de base) du Règlement de la Convention: rapidité de traitement ou contenu) appliqué par l'opérateur désigné d'origine. L'application la plus courante, et celle qui est recommandée, consiste à utiliser le blanc pour le courrier prioritaire (y compris pour le courrier transporté par voie de surface) et le bleu pour le courrier non prioritaire, y compris pour le courrier S.A.L.

Le rouge est utilisé sur les étiquettes de la poste aux lettres si le récipient contient des envois recommandés ou avec valeur déclarée et/ou la feuille d'avis.¹² Dans ces cas, il se peut que toute l'étiquette soit rouge ou qu'une petite marque rouge soit appliquée. Il est important que le rouge soit visible pour le bureau d'échange de destination de manière que les envois recommandés ou avec valeur déclarée et/ou les feuilles d'avis soient traités de manière appropriée lors de l'ouverture du récipient.


Étiquette F

L'étiquette contenant la feuille d'avis CN 31 ou CN 32 ou la feuille de route CP 87 présente un «F» inscrit en grand en haut à droite, pour «Feuille d'avis» ou «Feuille de route». Il convient de noter que, contrairement aux récipients de la poste aux lettres, il n'est pas nécessaire que le récipient utilisé pour les colis postaux et contenant la feuille de route CP 87 ait la couleur rouge. Cela est dû au fait qu'il est beaucoup plus facile de repérer une feuille de route dans un récipient contenant des colis qu'une feuille d'avis dans un récipient contenant des lettres ou des imprimés.

Création des étiquettes de récipients

Les opérateurs désignés utilisent un certain nombre de méthodes pour créer les étiquettes des récipients. La méthode la plus courante consiste à produire une étiquette adhésive sur un stock de papier blanc et à la coller sur une étiquette de support de couleur appropriée possédant également un œillet. L'étiquette adhésive est collée sur une étiquette de support qui est elle-même apposée sur le sac grâce à un scellé. S'il s'agit de caissettes, l'étiquette adhésive peut être apposée directement sur la caissette.

Les opérateurs désignés peuvent également utiliser des systèmes plus sophistiqués permettant d'imprimer directement sur un support coloré.

Postes	de	Par avion		CN 35
				Format⁴
	Dépêche n°	pour		
	Date d'expédition			
	Prioritaire – Courrier en nombre ¹			
	Nombre d'envois ²	Ligne n°		
Exempt ³ <input type="checkbox"/>	Aéroport de transbordement	Aéroport de déchargement		
kg				
 FRLEHA IDJKTC CUA5 0003 00200 0155				

Dimensions 148 x 90 mm, couleur rouge vermillon, blanche, bleu clair, violette ou verte

La plupart des opérateurs désignés possèdent maintenant des systèmes automatisés pour le traitement des dépêches grâce auxquels les étiquettes sont créées de manière informatique.

Norme S47

La norme technique S47¹³ de l'UPU définit, pour les postes possédant des systèmes automatisés, les éléments de l'étiquette ainsi que leur emplacement sur l'étiquette. Il convient de noter qu'il existe un lien direct entre les données figurant sur l'étiquette de récipient et le message EDI normalisé PREDES (référence M41 PREDES v2.1 ou M14 PREDES v2.0).

¹² Toutefois, les opérateurs désignés peuvent décider, dans leurs relations bilatérales, de ne pas utiliser les étiquettes rouges et d'opter, pour des raisons de sécurité, pour une autre méthode convenue entre eux.

¹³ Les normes techniques et en matière de messages de l'UPU peuvent être à l'une des six étapes ci-après de la procédure d'homologation:

Statut P (domaine à normaliser).

Statut 0 (projet de norme).

Statut 1 (projet de norme testé).


Statut 2 (norme de l'UPU approuvée).

Statut S (norme remplacée).

Statut W (norme retirée).

Les opérateurs désignés devraient tout mettre en œuvre pour respecter la norme S47 autant que possible.

Un exemple d'étiquette CN 35 basée sur la norme S47 est présenté ci-dessous. Étant donné qu'il existe une grande diversité d'attributs pour les étiquettes, il est important de se référer aux spécifications.

From: DEFRAA(DEA) FRANKFURT/M DeutschePost		Par avion		CN 35						
Discp Type: AUN	Discp No.: 1153	To: AUSYDA(AUA) SYDNEY Australia PC								
Date: 2004-11-10		Metropole ID								
Rec. Type: BG	Rec. No.: 2									
Format: P	DEFRAA AUSYDA AUN 4 1153 002 00 0053									
Rec. Subcl.: UN	No. of items:	<table border="1"> <tr> <td>Mode transport:</td> <td>10 FRA SQ 0325 SIN</td> <td rowspan="2">SYD</td> </tr> <tr> <td>Unload:</td> <td>11 SIN SQ 0221 SYD</td> </tr> </table>				Mode transport:	10 FRA SQ 0325 SIN	SYD	Unload:	11 SIN SQ 0221 SYD
Mode transport:	10 FRA SQ 0325 SIN	SYD								
Unload:	11 SIN SQ 0221 SYD									
Gross Wgt: 5,3	Net Wgt: 5,1	Prod. date: IPZ/25.S47 NYS								

Quelques éléments clés de la norme S47:

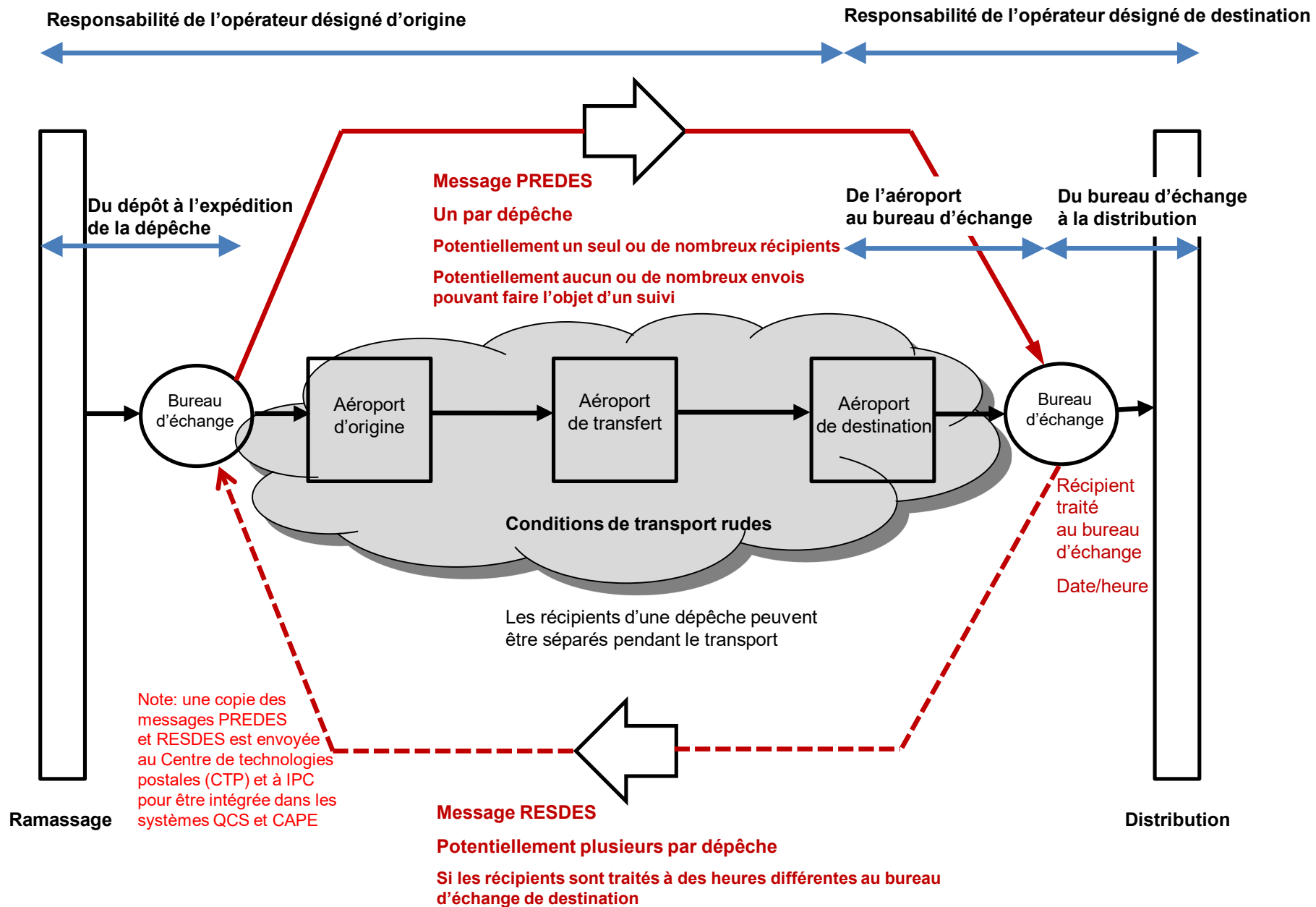
- Le code à barres de l'identifiant de récipient S9 est placé au milieu de l'étiquette, où il est mieux protégé.
- Les opérateurs désignés des CTCI d'origine et de destination ainsi que les codes et les noms des CTCI figurant sur la liste de codes 108 sont inclus.
- Le type de dépêche (catégorie de courrier et sous-classe de courrier) est inclus.
- Le type de récipient figurant sur la liste de codes 121 est inclus.
- Le «format du contenu» (liste de codes 120), nécessaire aux fins des frais terminaux pour le courrier séparé par format, est inclus.
- La sous-classe de courrier au niveau du récipient figurant sur la liste de codes 117 est inclus.
- Le transport prévu est indiqué (une ligne par étape). Pour chaque étape, la date (jour et mois uniquement), le lieu d'origine, la référence du transport (p. ex. le vol) et le lieu de destination sont inclus.

Pratiques exemplaires relatives aux étiquettes de récipients

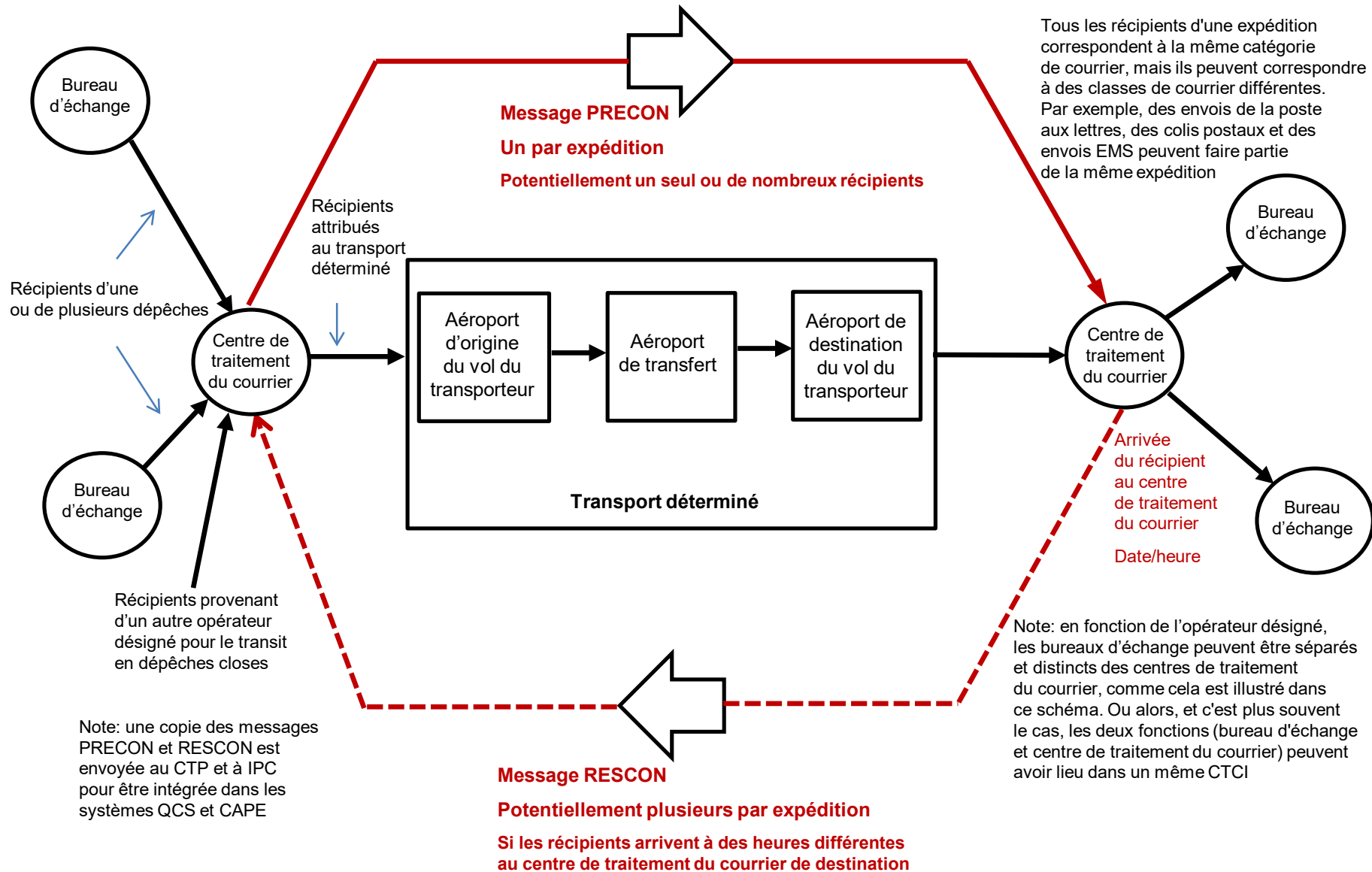
- Il est nécessaire de s'assurer que l'identifiant de récipient S9 muni d'un code à barres soit inclus sur toutes les étiquettes de tous les bureaux d'échange d'origine pour toutes les classes de courrier.
- Certains opérateurs désignés d'origine créent les étiquettes de récipients lors d'une première étape, puis ils scannent l'identifiant de récipient lors d'une étape suivante, pour inclure par exemple le récipient dans une expédition. Cela constitue un contrôle intégré de la qualité du code à barres. Les opérateurs désignés d'origine ne procédant pas de cette manière devraient disposer de processus visant à garantir que toutes les étiquettes qu'ils créent puissent être scannées. En effet, il est possible qu'une imprimante d'étiquettes présente un problème technique et crée des étiquettes ne pouvant pas être scannées, ce qui engendre des problèmes considérables pour les opérateurs désignés de destination et les transporteurs. L'opérateur désigné d'origine peut, par exemple, scanner de manière systématique les étiquettes des récipients créées par chaque imprimante d'étiquettes.
- Les opérateurs désignés d'origine devraient contrôler périodiquement la fabrication de leurs étiquettes pour s'assurer qu'un stock de papier durable et imperméable est utilisé, que l'adhésif est approprié, que l'encre ne fait pas de trace même humide, que l'œillet est solide, etc. Il convient d'effectuer ces contrôles, car l'étiquette de récipient est la seule formule de l'UPU devant résister à des conditions de transport rudes.

7.2 Normes relatives aux échanges de messages

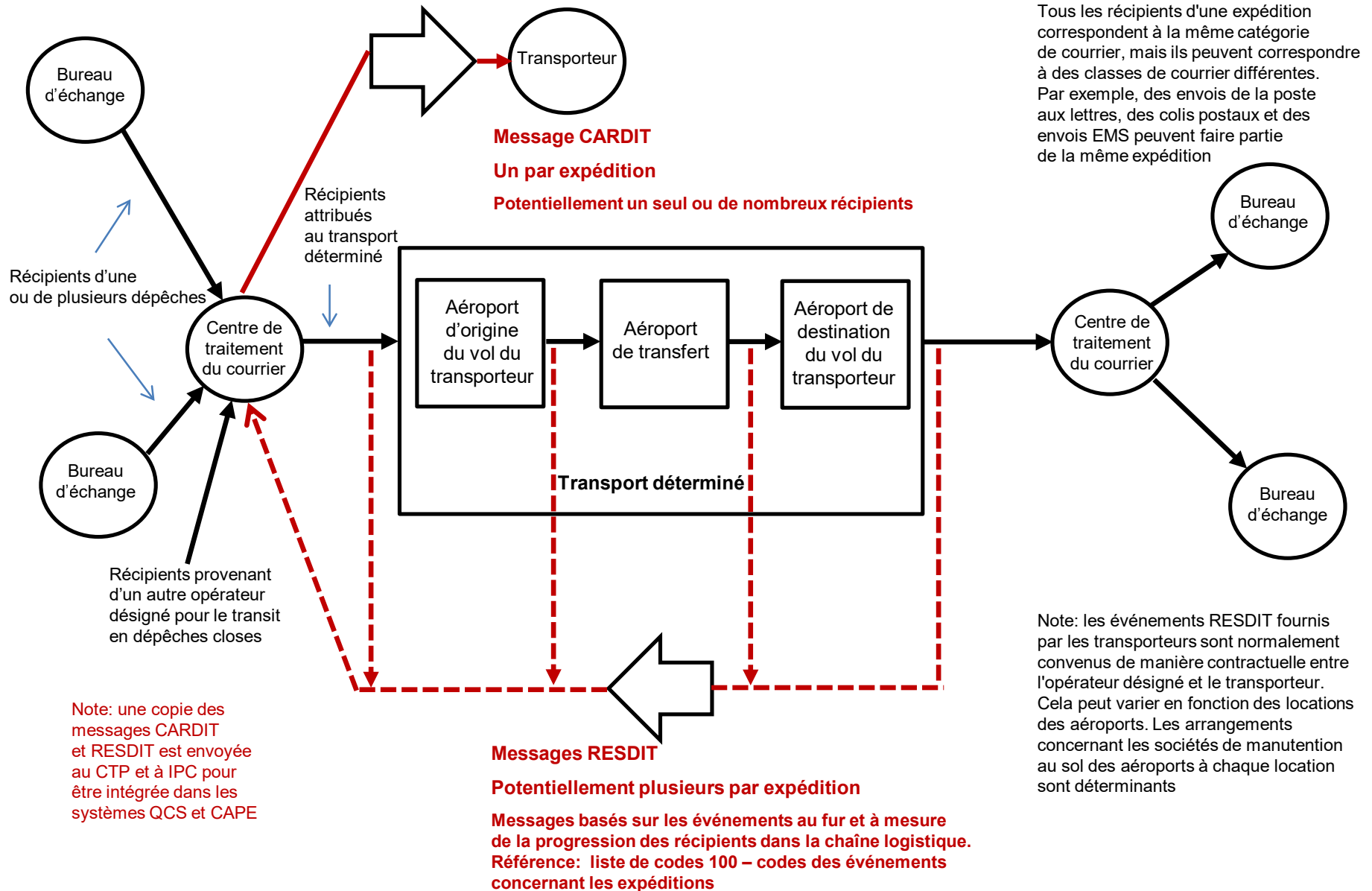
Les flux de données PREDES/RESDES, PRECON/RESCON et CARDIT/RESBIT sont illustrés dans les pages qui suivent.



Note: le message PRECON concerne les récipients attribués à un transport déterminé spécifique. Les récipients peuvent provenir d'une seule ou de plusieurs dépêches. Les récipients d'une dépêche spécifique peuvent être séparés et par conséquent ne pas faire partie de la même expédition. Les récipients peuvent être créés (du même opérateur désigné) ou être acheminés en transit en dépêches closes (d'un autre opérateur désigné). Il est possible que plus d'une expédition soit attribuée à un transport spécifique



Note: comme le message PRECON, le message CARDIT concerne les récipients attribués à un transport déterminé spécifique. Les récipients peuvent provenir d'une seule ou de plusieurs dépêches. Les récipients d'une dépêche spécifique peuvent être séparés et par conséquent ne pas faire partie de la même expédition. Les récipients peuvent être créés (du même opérateur désigné) ou être acheminés en transit en dépêches closes (d'un autre opérateur désigné). Il est possible que plus d'une expédition soit attribuée à un transport spécifique



7.3 Aperçu des normes relatives aux échanges de messages

De manière générale, il est recommandé de toujours utiliser la version la plus récente des messages EDI. Le tableau ci-dessous fournit un aperçu général de toutes les normes de l'UPU relatives aux échanges de messages. Celles qui ne sont pas liées au transport sont indiquées sur fond gris.

<i>Norme de message</i>	<i>De/à</i>	<i>Description globale</i>	<i>Objectif</i>
M40 EMSEVT v3	Entre les opérateurs désignés assurant le traitement des envois pouvant faire l'objet d'un suivi (p. ex. envois recommandés de la poste aux lettres, colis postaux et envois EMS)	<p>Message de suivi des événements correspondant au niveau de l'envoi pour les envois pouvant faire l'objet d'un suivi tout au long de la chaîne logistique</p> <p>La norme correspondante pour l'identifiant de l'envoi est la norme S10</p> <p>La norme M40 est basée sur 25 événements définis. Une partie de ces événements est utilisée pour des évaluations ayant un impact sur les règlements financiers</p>	<p>Suivi et localisation pour les clients permettant une visibilité de leurs envois sur les sites Web des opérateurs désignés</p> <p>Évaluation de la qualité de service, constituant un élément des règlements financiers dans certains cas</p>
M41 PREDES v2.1	<p>Du bureau d'échange d'origine à celui de destination</p> <p>Lien avec les formules ci-après de l'UPU:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Feuilles d'avis CN 31 et CN 32 – Feuille de route CP 87 – Listes spéciales CN 33 et CN 16 – Étiquettes de récipients CN 34, CN 35, CN 36, CP 83, CP 84 et CP 85 	<p>Message correspondant aux niveaux de la dépêche, du récipient et de l'envoi. Il définit le lien entre l'envoi et le récipient, à savoir l'emplacement logique ou l'identifiant de récipient, pour les envois pouvant faire l'objet d'un suivi (p. ex. envois recommandés de la poste aux lettres, colis postaux et envois EMS)</p>	<p>Le message PREDES/ REDES permet:</p> <ul style="list-style-type: none"> – le contrôle des opérations concernant les récipients – l'analyse du segment de la chaîne logistique compris entre deux bureaux d'échange aux fins de la qualité de service – des analyses du réseau relatives aux volumes – d'appuyer les processus de règlements financiers
M13 REDES v1.1	Du bureau d'échange de destination à celui d'origine	<p>Message correspondant au niveau du récipient</p> <p>Le message REDES est la réponse au message PREDES</p>	<p>Permet de fournir au bureau d'échange d'origine une confirmation comprenant la date/ l'heure, du traitement des récipients, ainsi que d'autres indications correspondant au niveau du récipient du point de vue d'un opérateur désigné de destination</p>

<i>Norme de message</i>	<i>De/à</i>	<i>Description globale</i>	<i>Objectif</i>
M10 PRECON v1.1	Du centre de traitement du courrier d'origine au centre de traitement du courrier de destination Lien avec les bordereaux de livraison de l'UPU CN 37, CN 38 et CN 41	Message correspondant aux niveaux de l'expédition et du récipient. Le message PRECON définit les récipients attribués à une expédition spécifique (pour le transport du lieu d'origine vers le lieu de destination)	Permet d'envoyer aux centres de traitement du courrier de destination une notification préalable concernant les récipients en transit
M12 RESCON v1.1	Du centre de traitement du courrier de destination au centre de traitement du courrier d'origine	Message correspondant au niveau du récipient Le message RESCON est la réponse au message PRECON	Permet de fournir au centre de traitement du courrier d'origine une confirmation, comprenant la date/l'heure, de l'arrivée des récipients, ainsi que d'autres indications
M48 CARDIT v2.1	Du centre de traitement du courrier d'origine au transporteur Lien avec les bordereaux de livraison de l'UPU CN 37, CN 38 et CN 41	Message correspondant aux niveaux de l'expédition et du récipient. Le message CARDIT définit les récipients attribués à une expédition («ensemble» transporté depuis l'opérateur désigné d'origine vers celui de destination), aux fins des opérations du transporteur et de la facturation	Permet de fournir au transporteur les informations correspondant aux récipients et à l'expédition de l'opérateur désigné d'origine, notamment le transport prévu (p. ex. les vols)
M49 RESDIT v1.1	Du transporteur à l'opérateur désigné d'origine de l'expédition	Le message RESDIT basé sur la norme M49 est la réponse du transporteur au message CARDIT basé sur la norme M48 v2.1	Permet au transporteur de fournir des informations relatives aux récipients tout au long de la chaîne logistique L'information fournie (événements et lieux) est normalement convenue entre l'opérateur désigné d'origine et le transporteur
	<p>Le message RESDIT est un message relatif à un événement correspondant au niveau de la dépêche. Les événements sont décrits dans la liste de codes 100. En voici quelques exemples:</p> <ul style="list-style-type: none"> – RESDIT 74: Received – Carrier takes control/custody by reception/pickup (reçu – le transporteur prend contrôle/possession au moment de la réception/prise en charge) – RESDIT 21: Carrier surrenders control/custody to consignee or agent (livré – le transporteur cède le contrôle/la possession au destinataire ou à l'agent) 		

<i>Norme de message</i>	<i>De/à</i>	<i>Description globale</i>	<i>Objectif</i>
M33 ITMATT	De l'opérateur désigné d'origine à celui de destination Lien avec les formules CN 22 et CN 23 de l'UPU	Message correspondant au niveau de l'envoi	Le but premier est de fournir des données douanières à l'opérateur désigné de destination. Le message ITMATT doit être une source de données pour le message CUSITM basé sur la norme M43a
Remarque: les normes ci-après relatives aux messages sont en train d'être mises en œuvre par certains opérateurs désignés et les organisations douanières avec lesquelles ils traitent.			
M43a CUSITM	De l'opérateur désigné de destination à l'organisation douanière concernée	Message correspondant au niveau de l'envoi	Permet de fournir aux douanes des informations pour le contrôle douanier, comme la détermination des droits ou des taxes
M43b CUSRSP	Des douanes à l'opérateur désigné de destination	Message correspondant au niveau de l'envoi	Permet de fournir à l'opérateur désigné de destination un retour de la part des douanes concernant l'envoi, notamment son dédouanement
M37 EVTRPT	Cette norme est très peu utilisée. La norme M40 EMSEVT v3 répond aux besoins correspondant à la norme M37		
M42 eVN	Envoi d'un bulletin de vérification d'un opérateur désigné à un autre opérateur désigné Lien avec les formules CN 43 et CN 78 de l'UPU		Remplace l'échange de bulletins de vérification sur support papier

7.4 Normes techniques

De nombreuses normes techniques ne sont pas liées à l'échange de courrier international. Certaines par exemple sont liées aux espaces réservés sur les enveloppes et d'autres sont liées à l'identification par radiofréquence (RFID). Les normes techniques liées à l'échange de courrier international sont les suivantes:

<i>Norme</i>	<i>Désignation</i>	<i>Commentaires</i>	<i>Normes de messages correspondantes</i>
S8	Dépêches postales	Mentionnées dans les modules 2 et 4. Il est recommandé d'utiliser le guide de l'utilisateur sur le site Web plutôt que la norme	PREDES
S9	Réceptifs postaux		
S10	Identification des envois postaux – identifiant à 13 caractères	Mentionnée dans le module 1	EMSEVT/PREDES
S32	Expéditions postales	Mentionnée ultérieurement dans ce module sous PRECON/RESCON	PRECON/CARDIT

<i>Norme</i>	<i>Désignation</i>	<i>Commentaires</i>	<i>Normes de messages correspondantes</i>
S34	Enregistrement des CTCI	Mentionnée dans les modules 2 et 4	EMSEVT/PREDES
S47	Étiquettes de récipients postaux	Cette norme en est actuellement au statut 1 et à la version 4. Elle porte sur le format et le contenu des étiquettes de récipients. La version actuelle a été adoptée en avril 2015.	PREDES

Formules de l'UPU, normes relatives aux échanges de messages et normes techniques correspondantes

Le lien entre les formules de l'UPU et les normes est représenté dans le tableau suivant:

<i>Niveau</i>	<i>Formule de la poste aux lettres de l'UPU (et équivalent EMS)</i>	<i>Formule pour les colis postaux de l'UPU</i>	<i>Formule combinée de la poste aux lettres et pour les colis postaux</i>	<i>Norme technique de l'UPU</i>	<i>Norme de l'UPU relative aux échanges de messages</i>
Description de l'objet	Déclaration en douane				
	CN 22	CP 72 ¹⁴	CN 23 ¹⁵		M33 ITMATT
Envoi	Étiquettes correspondant au niveau de l'envoi			S10 pour l'identifiant d'envoi (code à barres à 13 caractères)	M40 EMSEVT M41 PREDES
	CN 04 pour les envois recommandés CN 05 pour les envois à livraison attestée CN 05bis pour les envois avec suivi CN 06 pour les envois avec valeur déclarée	CP 73 pour les colis ordinaires CP 74 pour les colis avec valeur déclarée			
	Formules correspondant au niveau de l'envoi				
	CN 33 liste spéciale – envois recommandés CN 16 liste spéciale – envois avec valeur déclarée	CP 87 feuille de route ¹⁶			
Récipient	Étiquettes correspondant au niveau du récipient			S9 pour l'identifiant de récipient	M41 PREDES
	CN 34 récipients de surface	CP 83 colis-surface			

¹⁴ La formule CP 72 est une formule-liasse incluant une déclaration en douane CN 23 et une étiquette pour colis CP 73.

¹⁵ La formule CN 23 peut également être employée de manière optionnelle pour la poste aux lettres, à la place de la formule CN 22.

¹⁶ Les colis sont inscrits individuellement sur la feuille de route CP 87, qui, d'un point de vue fonctionnel, est similaire à la formule CN 33 pour les envois recommandés de la poste aux lettres.

Niveau	Formule de la poste aux lettres de l'UPU (et équivalent EMS)	Formule pour les colis postaux de l'UPU	Formule combinée de la poste aux lettres et pour les colis postaux	Norme technique de l'UPU	Norme de l'UPU relative aux échanges de messages
	CN 35 récipients-avion CN 36 récipients S.A.L.	CP 84 colis-avion CP 85 colis S.A.L.		S47 pour l'étiquette de récipient	M13 RESDES
Dépêche	Formules correspondant au niveau de la dépêche			S8 pour l'identifiant de dépêche	M41 PREDES M13 RESDES
	CN 31 feuille d'avis CN 32 feuille d'avis pour le courrier en nombre	CP 87 feuille de route			
Expédition			Formules correspondant au niveau de l'expédition		
			CN 37 bordereau de livraison – dépêches par voie de surface CN 38 bordereau de livraison – dépêches-avion CN 41 bordereau de livraison – dépêches S.A.L. CN 47 bordereau de livraison – récipients vides	S32 pour l'identifiant de l'expédition	M10 PRECON M12 RESCON M48 CARDIT et M49 RESBIT

8. Acheminement du courrier-avion

8.1 Normes de distribution

Chaque opérateur désigné publie ses normes de distribution dans trois publications.

Pour la poste aux lettres, elles sont publiées dans le Recueil des normes de distribution, disponible sur le site Web de l'UPU (www.upu.int/fr/activites/poste-aux-lettres/normes-de-distribution.html).

Pour les colis postaux, les normes figurent dans une annexe au Recueil des colis postaux en ligne, disponible sur le site Web de l'UPU (www.upu.int/fr/activites/colis/recueil-des-colis-postaux.html).

Pour les envois EMS, les normes se trouvent dans le Recueil opérationnel EMS, disponible aux utilisateurs enregistrés (www.emsog.post).

Chacune de ces publications définit les normes de distribution depuis l'arrivée à chaque bureau d'échange d'arrivée jusqu'à la distribution dans les zones correspondant aux codes postaux dans le pays de destination. Les normes de distribution sont normalement basées sur les normes nationales, le bureau d'échange d'arrivée servant de bureau de dépôt (national).

Les publications définissent également l'heure limite pour l'arrivée du courrier arrivant, à l'aéroport (transport aérien) ou au port du bureau d'échange (transport par voie de surface), pour qu'il puisse bénéficier du même niveau de service que le courrier intérieur posté le même jour.¹⁷ Cette heure est appelée «heure limite d'arrivée» ou LAT (pour «latest arrival time»).

¹⁷ Le temps passé en douane n'est normalement pas inclus.

8.2 *Quelques pratiques exemplaires*

Le défi représenté par l'acheminement du courrier peut varier considérablement en fonction du pays. Certains pays sont des pays «plates-formes», où des vols directs vers de nombreuses destinations sont disponibles quotidiennement. D'autres sont des pays «périphériques», où des vols directs sont disponibles vers peu de destinations. Ces pays doivent avoir recours au transbordement ou au transit pour pouvoir fournir un service vers de nombreuses destinations.

Pour certains pays, seul un nombre très restreint de destinations, parfois seulement une ou deux, peuvent être desservies directement.

Consultation avec les compagnies aériennes

De la même manière, le volume de courrier peut varier considérablement en fonction du pays. Dans certains cas, il est d'une importance cruciale de planifier la capacité de transport des avions avec les compagnies aériennes. Dans d'autres cas, la planification de la capacité n'est pas aussi cruciale. Toutefois, dans tous les cas, la poste d'origine devrait d'abord consulter les compagnies aériennes concernées pour s'assurer que des horaires corrects et acceptables sont utilisés et pour garantir avec une certitude raisonnable que les vols prévus disposeront effectivement d'une capacité suffisante pour le courrier sur toute la période prévue.

Heure limite d'arrivée

Tout devrait être mis en œuvre pour que le courrier arrive avant l'heure limite d'arrivée, mais les connexions peu fiables devraient être évitées. L'heure limite d'arrivée doit uniquement être utilisée par la poste d'origine aux fins de la planification.

Heure critique de marquage

La poste d'origine doit faire tout son possible pour que le courrier soit remis à la poste de destination avant l'heure critique de marquage, même lorsque le courrier est arrivé après l'heure limite d'arrivée.

Vols directs

Les vols directs devraient être utilisés à chaque fois que cela est possible. En fonction de divers facteurs, il peut être préférable de retenir le courrier jusqu'au jour suivant pour utiliser un vol direct.

Cohérence

Lorsqu'un transbordement ou un transit est nécessaire, tout devrait être mis en œuvre pour que le plan d'acheminement soit cohérent pendant toute la période de planification horaire (p. ex. les horaires d'hiver/d'été des compagnies aériennes).

Consultation entre les opérateurs désignés d'origine et de transit

Il est important que les postes d'origine consultent les postes de transit existantes et potentielles et qu'elles entretiennent un contact étroit avec elles.

Lorsque le transbordement direct est envisagé, il est important de s'assurer que la compagnie aérienne (ou les compagnies aériennes) confirme que la connexion est réalisable d'un point de vue opérationnel. Cela vaut particulièrement pour le transbordement entre avions de compagnies aériennes différentes, mais également pour le transbordement entre avions de la même compagnie aérienne, surtout quand des vols à codes partagés peuvent apparaître dans les horaires de vols pour passagers. Il est également important de savoir par quelle compagnie aérienne le vol est réellement opéré et si les arrangements pour la manutention au sol sont en place.

Dans certains cas, le transbordement direct semble envisageable sur la base des horaires des vols de passagers, mais il est irréalisable pour le courrier. Après une consultation appropriée, il peut s'avérer qu'un transit en dépêches closes soit une solution plus fiable que le transbordement direct.

Contrôle de l'heure de fermeture de la dépêche par rapport à l'heure de départ du transport prévu

Parfois, les bureaux d'échange ferment les dépêches trop en avance par rapport à l'heure de départ du transport prévu, et le courrier qui aurait pu être expédié le jour même est retenu jusqu'à la prochaine dépêche, potentiellement jusqu'au lendemain. Une pratique consistant à fermer systématiquement les dépêches trop tôt peut ne pas être manifeste.

De la même manière, il se peut que les bureaux d'échange ferment les dépêches trop tard pour le transport prévu. (Toutefois, cela se remarque normalement à chaque fois que cela arrive.)

Un contrôle périodique des heures de fermeture des dépêches peut permettre d'améliorer le service de bout en bout.

Il convient de noter que le message PREDES inclut à la fois l'heure de fermeture de la dépêche et l'heure de départ du transport prévu. Les informations contenues dans les messages PREDES peuvent être utilisées pour ce contrôle.

Attitude active des postes de destination

C'est normalement la poste d'origine qui devrait contrôler la qualité du transport qu'elle a prévu. Toutefois, la poste de destination peut également le faire. Les défaillances du service peuvent avoir des répercussions sur les deux postes. Quand la poste de destination constate que les arrangements pour le transport prévu par la poste d'origine se traduisent systématiquement par un échec, elle devrait en informer la poste d'origine. Il convient de noter que le message PREDES inclut le transport prévu et que le message RESDES indique la date/l'heure auxquelles chaque récipient est traité au bureau d'échange d'arrivée.

Étiquetage des récipients acheminés en transit en dépêches closes

Lorsqu'une poste d'origine expédie du courrier en transit en dépêches closes à une poste de transit, elle ne doit inclure aucune information sur la voie à suivre sur l'étiquette de récipient ou sur le bordereau de livraison, comme cela est indiqué à l'article 17-132.3 du Règlement de la Convention. L'inclusion de ces informations peut être source de confusion, pouvant donner l'impression que c'est un transbordement direct qui est prévu. Il n'est normalement pas réaliste qu'une poste d'origine précise la voie à suivre par la poste de transit puisque le courrier en transit en dépêches closes est en principe acheminé par le même moyen de transport que celui utilisé par l'opérateur désigné du pays de transit pour son propre courrier (art. 17-132.4).

Identifiant de récipient muni d'un code à barres

La qualité de l'étiquette du récipient est d'une importance capitale. L'identifiant du récipient muni d'un code à barres est l'un des facteurs les plus importants pour la réussite des opérations, pour les transporteurs, les postes de transit et les postes de destination. Les postes d'origine devraient faire tout leur possible pour s'assurer que toutes les étiquettes de récipients ont un identifiant de récipient muni d'un code à barres, depuis tous les bureaux d'échange d'origine, pour toutes les catégories de courrier (prioritaire, S.A.L., non prioritaire) et pour toutes les classes de courrier (envois de la poste aux lettres, colis postaux, envois EMS et récipients vides).

8.3 Accords de service

Le Comité de contact «IATA-UPU» a élaboré un cadre pour un accord de service entre une compagnie aérienne et un opérateur désigné. Les postes peuvent utiliser ce modèle d'accord lorsqu'elles négocient et rédigent des contrats. Il est disponible sur le site Web de l'UPU (www.upu.int/fr/activites/transport/publications.html).

Il convient de noter que ce cadre est continuellement amélioré. Le CEP 2018.1 a approuvé la dernière version du cadre pour un contrat de service entre une compagnie aérienne et un opérateur désigné (CEP C 1 2018.1-Doc 5b. Annexe 1).

Lignes directrices pour l'utilisation du cadre pour un contrat de services entre une entreprise de transport aérien et un opérateur désigné

Ces lignes directrices fournissent des informations supplémentaires sur les dispositions du cadre pour un contrat de services dans le but d'aider les opérateurs désignés à mieux les comprendre et à mieux les mettre en application. Elles sont accessibles sur le site Web de l'UPU (www.upu.int/fr/activites/transport/publications.html).

9. Utilisation des messages EDI pour le contrôle des opérations de transport

Avant les échanges de messages EDI, la seule méthode permettant de contrôler le segment de la chaîne logistique compris entre deux bureaux d'échange consistait pour l'opérateur désigné d'origine à inclure un bulletin d'essai CN 44 dans la dépêche. L'opérateur désigné de destination indiquait la date/l'heure d'arrivée et renvoyait la formule à l'opérateur désigné d'origine. Celui-ci analysait ensuite les formules CN 44 retournées. Il s'agissait d'un processus contraignant, et les bulletins d'essai CN 44 n'étaient souvent pas renvoyés en temps utile.

L'un des objectifs de l'utilisation de l'identifiant de récipient S9 muni d'un code à barres et des séries de messages telles que PREDES/RESDES, PRECON/RESCON et CARDIT/RESBIT est de permettre aux postes d'origine et de destination de contrôler plus facilement et en détail le segment de la chaîne logistique compris entre deux bureaux d'échange.

Ce contrôle permet au moins d'identifier les séries de dépêches pour lesquelles les performances sont bonnes et celles pour lesquelles les performances ne sont pas aussi bonnes, de manière que les ressources puissent être davantage mobilisées pour ces dernières.

Généralement, il est possible de déduire la cause probable des défaillances à partir des informations des messages EDI en appliquant un raisonnement analytique et la connaissance en matière d'exploitation. Il suffit ensuite que cette cause probable soit confirmée, par le biais d'un courrier électronique au transporteur ou à la poste partenaire par exemple. Après, bien sûr, il faut remédier au problème.

Grâce à une base de données centrale dans laquelle les opérateurs désignés d'origine et de destination peuvent avoir accès aux mêmes informations et collaborer pour améliorer la qualité du segment de la chaîne logistique compris entre deux bureaux d'échange, il est possible d'améliorer la qualité de service de bout en bout de manière significative et moyennant des coûts administratifs peu élevés.

Il convient de prendre note de ce qui suit:

- Les données comprises dans les messages EDI pouvant être utilisées pour le transport correspondent au niveau du récipient, et non uniquement au niveau de la dépêche (comme c'est le cas avec la formule CN 44). Chaque récipient peut faire l'objet d'un suivi. Cela est particulièrement important dans la mesure où les récipients d'une dépêche ne restent pas toujours réunis lors du transport.
- Le potentiel d'amélioration du service de bout en bout ne concerne pas seulement les envois pouvant faire l'objet d'un suivi. Il concerne tous les produits, y compris les envois ordinaires non recommandés de la poste aux lettres (produit représentant le volume le plus important).
- Plutôt que de se baser sur un petit échantillon d'envois, les messages EDI peuvent couvrir 100% du courrier.
- Trois séries de messages peuvent être utilisées pour contrôler la qualité du segment de la chaîne logistique compris entre deux bureaux d'échange: les messages PREDES/RESDES, PRECON/RESCON et CARDIT/RESBIT.

Sur les trois, la série de messages PREDES/RESDES est la plus développée en termes de couverture et de potentiel pour une utilisation immédiate aux fins de l'amélioration de la qualité. De nombreuses postes envoient déjà les messages PREDES/RESDES. Certaines d'entre elles utilisent de manière intensive une base de données centrale pour améliorer la qualité de service. De nombreuses autres postes, bien qu'elles envoient des messages PREDES/RESDES, ne tirent pas parti du potentiel de ces messages pour l'amélioration de la qualité de service.

La série de messages CARDIT/RESBIT peut apporter des informations supplémentaires à l'opérateur désigné d'origine. C'est en particulier le cas si la compagnie aérienne envoie des messages RESBIT depuis le lieu de destination, indiquant que le récipiendaire a été remis à la poste de destination.

Pour le moment, la série de messages PRECON/RESCON est beaucoup moins employée que la série PREDES/RESDES. L'un des objectifs premiers des messages PRECON/RESCON est d'informer l'opérateur désigné de transit des récipiendaires en route pour le transit en dépêches closes.

Afin de pouvoir utiliser les données se trouvant déjà dans les bases de données centrales, les opérateurs désignés doivent pouvoir visualiser et extraire les données, dans des formats exploitables et de manière conviviale. Certains opérateurs désignés possèdent déjà cette capacité, mais la plupart d'entre eux ne l'ont pas.

Le plan de travail du Groupe «Transport» comprend la poursuite de l'amélioration de la visibilité du courrier dans la phase de transport en renforçant les synergies avec les transporteurs et l'utilisation des messages EDI. Cela peut par exemple être réalisé:

- en optimisant les bénéfices de l'échange de messages PREDES/RESDES;
- en développant des outils d'établissement de rapports dans le système de contrôle de la qualité (QCS) basés sur les messages PREDES/RESDES de l'UPU de manière que tous les opérateurs désignés aient accès à un ensemble d'outils d'établissement de rapports de base.

Parallèlement aux travaux entrepris par le Groupe «Transport», il est recommandé aux opérateurs désignés d'envoyer des messages PREDES/RESDES pour toutes les séries de dépêches et d'utiliser et de tirer le meilleur parti des outils d'établissement de rapports mis à disposition par les gestionnaires de la base de données centrale.

Il est également recommandé aux opérateurs désignés de mettre en place des échanges de messages CARDIT/RESBIT et un système d'établissement de rapports avec les compagnies aériennes avec lesquelles ils traitent, et ce autant que possible.

Dispositif d'enregistrement du courrier

Il existe un nombre croissant d'outils informatiques disponibles pour suivre les processus pour l'étape 2 du transport. L'un d'eux est le dispositif d'enregistrement du courrier. Ce dispositif fournit un aperçu complet des processus de remise du courrier entre les postes et les compagnies aériennes dans le pays d'origine comme de destination, offrant ainsi une visibilité totale entre la poste expéditrice et la poste destinataire.

Le dispositif d'enregistrement du courrier permet l'enregistrement rapide et simple de la remise du courrier entre les postes et les compagnies aériennes au sein des établissements postaux situés dans les aéroports. Ce dispositif est installé par les opérateurs désignés à l'endroit où les agents de traitement des compagnies aériennes remettent les expéditions de courrier aux employés de la poste et/ou à l'endroit où ces derniers remettent les expéditions de courrier aux compagnies aériennes, c'est-à-dire le plus souvent à l'entrée des centres aéropostaux dans les aéroports. Ce dispositif se compose des éléments suivants: un terminal à écran tactile, un scanner, une imprimante d'étiquettes et une infrastructure technique permettant de gérer les données générées.

Le principal avantage lié à l'utilisation d'un dispositif d'enregistrement du courrier est la visibilité accrue sur l'une des zones d'ombre du transport du courrier-avion (car ce dispositif fournit des informations précises sur le statut de l'envoi), ce qui permet de combler progressivement les lacunes en matière de visibilité sur la chaîne du transport aérien. Deux processus séparés et indépendants peuvent être enregistrés grâce à un tel dispositif: la remise des expéditions aux points de destination (preuve de livraison) et au point d'origine (preuve de prise en charge).

Les données saisies au moyen d'un dispositif d'enregistrement du courrier sont recueillies et regroupées par IPC. Le Groupe «Transport» analysera la possibilité d'une utilisation plus large de ce système dans le réseau d'un plus grand nombre d'opérateurs désignés.

10. Questions de sûreté et de sécurité

La protection de la chaîne logistique postale est essentielle. La quasi-totalité des postes a fait face à une hausse significative du volume de marchandises issues du commerce électronique. Dans un modèle basé sur le respect des promesses commerciales concernant les produits, il n'y a pas d'avantage pour les clients à faire appel au secteur postal si la poste n'est pas en mesure de protéger ses produits commerciaux et de les fournir effectivement aux clients qui paient pour ceux-ci. Plus simplement, si une poste ne peut pas assurer la distribution des marchandises issues du commerce électronique de manière fiable et sûre, les expéditeurs se tourneront naturellement vers d'autres prestataires de services de distribution.

Des mesures de sécurité doivent permettre de protéger la chaîne logistique postale des menaces de nature criminelle, des manipulations brutales, des pertes et des retards. Les marchandises dangereuses constituent une autre menace significative. Chaque poste doit disposer de procédures pour lutter contre l'insertion de marchandises dangereuses dans les réseaux postaux. La plupart des postes consacrent d'importantes ressources à la prévention de l'envoi de batteries et piles au lithium interdites, de substances inflammables ou toxiques ainsi que d'engins explosifs improvisés. Outre les mesures destinées à la protection du personnel postal et du public, la priorité doit être placée sur les marchandises dangereuses pouvant porter atteinte à la sécurité de l'aviation.

L'UPU apporte également des conseils (CEP C 1 GSP 2018.1–Doc 6. Annexe 1: «Modèle de service de sécurité et d'enquête au sein de la poste») aux postes souhaitant mettre en place dans le cadre de leurs opérations une unité chargée spécifiquement des questions de sûreté et de sécurité et des marchandises dangereuses.

L'UPU met à disposition un certain nombre de publications, documents et références pour aider les postes à mettre en œuvre un programme de sécurité efficace. L'application des normes de sécurité S58 et S59 de l'UPU est désormais obligatoire pour toutes les postes.

Déclaration de sûreté des expéditions

La déclaration de sûreté des expéditions (CSD) fournit dans un format standard les preuves du statut d'une expédition en matière de sécurité; elle comprend des informations sur les personnes ayant sécurisé l'expédition, sur la date des opérations et sur les opérations effectuées. Les opérateurs désignés disposant du statut d'agent habilité peuvent inspecter les envois postaux et transmettre une CSD au format papier. Les opérateurs désignés n'ayant pas ce statut doivent mettre en place des arrangements contractuels avec les compagnies aériennes ou d'autres entités éligibles pour qu'elles effectuent les inspections de sécurité et transmettent les CSD.

Déclaration électronique de sûreté des expéditions

Les informations transmises par une CSD au format papier peuvent également être intégrées dans les messages CARDIT 2.1 M48 sous la forme d'une déclaration électronique de sûreté des expéditions (e-CSD). Des informations détaillées sur l'e-CSD sont disponibles dans le document CEP C 1 2018.2–Doc 5e. L'e-CSD est la représentation électronique de CSD. Elle s'appuie sur la formule CN 70, c'est-à-dire la version papier de la CSD, qui est conforme aux spécifications de l'IATA.

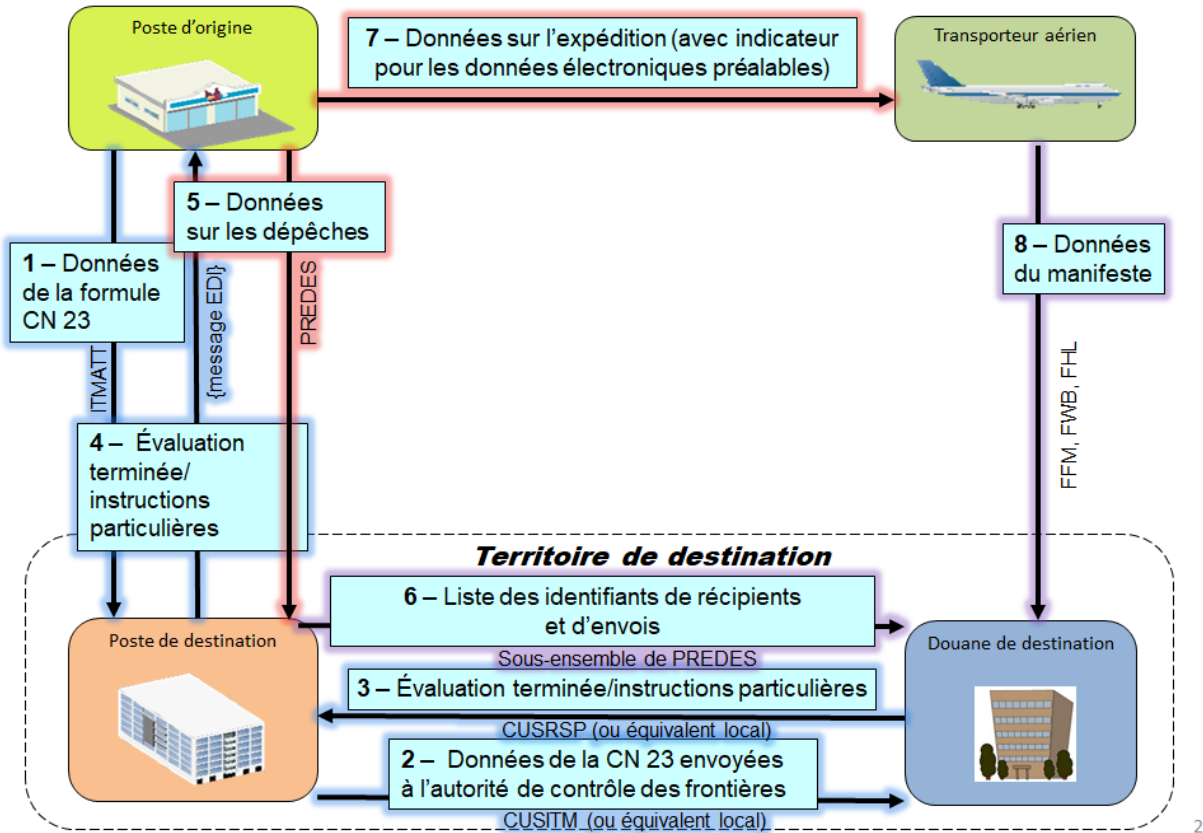
Résolution d'alerte

Le Groupe «Transport» a mené une étude sur des cas survenant au cours du transit dans lesquels des envois éveillaient des soupçons à des points de transit et empêchaient la poursuite de l'acheminement jusqu'à la résolution de la situation. Le terme «alerte» est un terme général, et une situation d'alerte peut avoir lieu lors du traitement de marchandises dangereuses, d'objets interdits, d'envois non admissibles ou d'envois admis à tort. Les compagnies aériennes ont également été consultées dans le cadre de l'étude sur la résolution des alertes menées sous l'égide du Comité de contact «IATA–UPU». Le Groupe «Transport» a recommandé d'apporter des modifications à la réglementation en vigueur afin d'y intégrer des instructions précises concernant la résolution des alertes aux points de transit. Le CEP, lors de la session 2016.1, a approuvé les articles 19-102 et 19-201 du Règlement de la Convention.

Données électroniques préalables

Le modèle postal de l'UPU pour la transmission de données électroniques préalables décrit ci-dessous a été élaboré en concertation étroite avec toutes les parties intéressées, y compris l'OACI, l'OMD, l'IATA, la Commission européenne et les compagnies aériennes.

Échange de données électroniques préalables (modèle postal universel unique)



Les flux de données 7 et 8 concernent les rôles de l'opérateur désigné d'origine et du transporteur aérien sous contrat. Les processus conceptuels peuvent être résumés comme suit (un projet pilote devant toutefois être mené à bien avant la mise en œuvre commerciale).

Dans le flux 7, l'opérateur désigné envoie un message CARDIT au transporteur comprenant les données suivantes:

- Un indicateur d'échange de données électroniques préalables.
- Le numéro de lettre de transport aérien postal (si nécessaire et si une plage de numéros est communiquée à l'avance).
- Le cas échéant, le statut en matière de sécurité et les informations relatives à l'inspection physique (e-CDS).

L'opérateur désigné remet l'expédition postale au transporteur ou à son agent.

Dans le flux 8, le transporteur aérien doit effectuer les opérations suivantes:

- Contrôler la conformité du flux de matériel par rapport au contenu du message CARDIT.
- Vérifier la présence d'un indicateur d'échange de données électroniques préalables.
- Si nécessaire, attribuer aux récipients un numéro de lettre de transport aérien postal.
- Consigner les informations du manifeste (c'est-à-dire quels récipients sont chargés sur quels vols) comme exigé par les douanes, y compris le numéro de lettre de transport aérien postal et l'identifiant des récipients, le cas échéant.
- Transférer la liste des identifiants des récipients (et les e-CDS) depuis le système de gestion du courrier vers le système de gestion du fret, ou consigner les données électroniques préalables issues du système de gestion du courrier.

11. Annexe – Principaux règlements de l'UPU

La Convention de l'UPU contient de nombreuses références relatives aux questions de transport. Ces références se trouvent également dans les règlements de l'UPU. Les articles de la Convention et les règlements détaillés se trouvent dans le Manuel de la Convention, disponible sur le site Web de l'UPU (www.upu.int/fr/lupu/actes-de-lunion-et-autres-decisions/manuels-en-trois-volumes.html).

Le tableau ci-dessous contient les extraits des règlements jugés les plus significatifs ainsi que des commentaires relatifs à leur interprétation d'un point de vue opérationnel. Le signe (...) indique qu'un passage de l'article ou du Règlement a été omis de manière à raccourcir le texte dans le tableau. Les lecteurs pourront se référer au texte complet dans le Manuel de la Convention. Il faut noter que certains passages sont répétés, entre cette annexe et les autres rubriques du Guide du transport postal.

Ce tableau est mis à jour périodiquement par le Groupe «Transport». Il est examiné après chaque session du CEP de manière à y inclure les modifications apportées par le CEP.

<i>Objet</i>	<i>Référence</i>	<i>Texte</i>	<i>Commentaires</i>
Liberté de transit	Art. 4 de la Convention	<p>Liberté de transit</p> <p>1. Le principe de la liberté de transit est énoncé à l'article premier de la Constitution. Il entraîne l'obligation, pour chaque Pays-membre, de s'assurer que ses opérateurs désignés acheminent toujours par les voies les plus rapides et les moyens les plus sûrs qu'ils emploient pour leurs propres envois les dépêches closes et les envois de la poste aux lettres à découvert qui leur sont livrés par un autre opérateur désigné. Ce principe s'applique également aux envois mal dirigés et aux dépêches mal acheminées.</p> <p>3. La liberté de transit des colis est garantie dans le territoire entier de l'Union.</p>	<p>La liberté de transit est un principe fondamental de l'UPU</p> <p>Toutefois, il est important, et même obligatoire dans certains cas, que les opérateurs désignés d'origine et de transit se consultent. Cette consultation est essentielle pour assurer des opérations efficaces et rentables</p>
Transit à découvert	Art. 17-117 du Règlement de la Convention	<p>3. L'opérateur désigné expéditeur doit consulter à l'avance les opérateurs désignés intermédiaires pour savoir s'il peut faire transiter ses envois à découvert vers les destinations considérées par leur intermédiaire. L'opérateur désigné expéditeur fait connaître aux opérateurs désignés intéressés la date du commencement de l'expédition du courrier en transit à découvert et fournit, dans le même temps, une estimation du volume annuel prévu pour chaque destination finale. À moins que les opérateurs désignés intéressés n'en conviennent autrement sur une base bilatérale, cette notification doit être renouvelée si, au cours d'une période statistique donnée (mai ou octobre), aucun envoi à découvert n'a été observé et que, par conséquent, aucun compte n'a dû être transmis par l'opérateur désigné intermédiaire. Les envois en transit à découvert doivent, autant que possible, être transmis à un opérateur désigné qui forme des dépêches pour l'opérateur désigné de destination.</p>	<p>Cette disposition clarifie le fait que la consultation est obligatoire pour les envois de la poste aux lettres en transit à découvert. Il convient de noter que, dans les articles 17-132 et 17-226 (mentionnés plus bas dans ce tableau), la consultation pour le transit en dépêches closes est encouragée</p>

Objet	Référence	Texte	Commentaires
Sécurité postale	Art. 8 de la Convention	<p>1. 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, adoptent et mettent en œuvre une stratégie d'action en matière de sécurité, à tous les niveaux de l'exploitation postale, afin de conserver et d'accroître la confiance du public dans les services postaux fournis par les opérateurs désignés, et ce dans l'intérêt de tous les agents concernés. Cette stratégie inclut les objectifs définis dans le Règlement ainsi que le principe de conformité avec les exigences relatives à la fourniture de données électroniques préalables pour les envois postaux identifiés dans les dispositions de mise en œuvre (notamment le type d'envois postaux concernés et les critères d'identification de ceux-ci) adoptées par le Conseil d'administration et le Conseil d'exploitation postale, conformément aux normes techniques de l'UPU relatives aux messages. Cette stratégie implique également l'échange des informations relatives au maintien de la sûreté et de la sécurité de transport et de transit des dépêches entre les Pays-membres et leurs opérateurs désignés.</p>	<p>Dans cet article, la responsabilité des postes pour l'inspection du courrier en vue de renforcer la sécurité de l'aviation est spécifiée. Il est également fait référence à une stratégie relative à la fourniture de données électroniques préalables pour les informations portées sur les déclarations en douane. Le texte en gras a été adopté par le Congrès de Doha 2012 et est entré en vigueur au 1^{er} janvier 2014</p> <p>Les normes de sécurité de l'UPU mentionnées dans cet article sont les normes techniques S58 (Mesures de sûreté générales) et S59 (Sûreté des bureaux d'échange et du courrier-avion international) disponibles par le biais du programme «Normalisation» de l'UPU. Elles sont également disponibles dans la section «Sécurité postale» du site Web de l'UPU (www.upu.int/fr/activites/securite-postale/normes-de-securite.html)</p>
Transit en dépêches closes	Art. 17-132 du Règlement de la Convention	<p>Article 17-132</p> <p>Acheminement des dépêches</p> <p>1. Les dépêches closes, y compris celles en transit, sont acheminées par la voie la plus directe possible.</p> <p>2. Lorsqu'une dépêche se compose de plusieurs récipients, ceux-ci doivent, autant que possible, rester réunis et être acheminés par le même moyen de transport.</p>	<p>En incluant le courrier en transit en dépêches closes, cette disposition permet de veiller à ce que l'opérateur désigné de transit utilise le même moyen de transport pour les récipients réacheminés que pour son propre courrier. L'utilisation des voies d'acheminement directes est également encouragées</p> <p>Dans cette disposition, les opérateurs désignés sont encouragés à prendre des mesures pour garder les récipients dans une dépêche pour le même moyen de transport, mais le fait que cela ne soit pas toujours possible dans la réalité y est aussi reconnu</p>

Objet	Référence	Texte	Commentaires
		<p>3. L'opérateur désigné d'origine peut consulter l'opérateur désigné fournissant le service de transit en dépêches closes au sujet de la voie à suivre par les dépêches closes qu'il expédie régulièrement. L'opérateur désigné d'origine n'indique aucune information sur la voie à suivre par l'opérateur désigné fournissant le service de transit en dépêches closes sur les bordereaux (CN 37, CN 38, CN 41 ou CN 47) ou leurs équivalents électroniques, ou sur les étiquettes CN 34, CN 35 ou CN 36. Seules les informations concernant la voie à emprunter pour transporter les dépêches depuis l'opérateur désigné d'origine vers l'opérateur désigné fournissant le service de transit en dépêches closes apparaissent sur les bordereaux (CN 37, CN 38, CN 41 ou CN 47) ou leurs équivalents électroniques et sur les étiquettes CN 34, CN 35 ou CN 36.</p> <p>4. Les dépêches closes en transit sont en principe acheminées par le même moyen de transport que celui utilisé par l'opérateur désigné du pays de transit pour le transport de ses propres dépêches. S'il arrive régulièrement qu'il n'y ait pas suffisamment de temps entre l'arrivée des dépêches closes en transit et le départ des moyens de transport ou que les volumes excèdent la capacité d'un vol, l'opérateur désigné du pays d'origine doit en être averti.</p> <p>5. En cas de changement dans une voie d'acheminement pour l'échange de dépêches closes établie entre deux opérateurs désignés par l'intermédiaire d'un ou de plusieurs opérateurs désignés fournissant le service de transit en dépêches closes, l'opérateur désigné d'origine de la dépêche en donne connaissance aux opérateurs désignés fournissant le service de transit en dépêches closes.</p>	<p>Par cette disposition, la consultation entre les opérateurs désignés d'origine et de transit pour le transit en dépêches closes est encouragée. Cette consultation devrait être considérée comme très importante</p> <p>La disposition permet également de clarifier le fait que les opérateurs désignés d'origine ne doivent inclure aucune information sur la voie à suivre (à savoir entre le lieu de transit et le lieu de destination) sur les étiquettes et sur les bordereaux de livraison</p> <p>Cette disposition vise à veiller à ce que les opérateurs désignés de transit utilisent le même moyen de transport pour les récipients réacheminés que pour leur propre courrier</p> <p>Il est également précisé que les opérateurs désignés de transit doivent consulter les opérateurs désignés d'origine en cas de problèmes systématiques ou récurrents</p> <p>Dans cette disposition, il est précisé que l'opérateur désigné d'origine doit informer l'opérateur désigné de transit en cas de changement</p>

Objet	Référence	Texte	Commentaires
Transbordement direct	Articles 17-133 et 17-227 du Règlement de la Convention	<p>Transbordement direct des dépêches-avion et des dépêches-surface transportées par la voie aérienne (S.A.L.)</p> <p>1. Le transbordement direct des dépêches closes à l'aéroport de transit se fait de préférence entre des vols opérés par la même compagnie aérienne ou, lorsque cela est impossible, il peut s'effectuer entre des vols opérés par des compagnies aériennes différentes. L'opérateur désigné d'origine doit s'entendre, au préalable, avec la ou les compagnies aériennes concernées. L'opérateur désigné d'origine peut demander à une compagnie aérienne de s'entendre avec l'autre compagnie, mais il doit avoir confirmation du fait que les arrangements pris, concernant notamment le traitement au sol et les procédures comptables, sont en place. L'utilisation de l'étiquette CN 42 supplémentaire devrait aussi être déterminée.</p>	<p>Cette disposition illustre le fait que le transbordement direct entre avions d'une même compagnie aérienne est préférable au transbordement direct entre avions de compagnies aériennes différentes</p>
		<p>2. En cas de transbordement direct, l'opérateur désigné d'origine inscrit des informations concernant l'aéroport de transbordement sur les bordereaux de livraison (CN 38, CN 41 ou CN 47) ou leurs équivalents électroniques et sur les étiquettes de récipient (CN 35 ou CN 36).</p> <p>3. Si, à l'aéroport de transbordement, les dépêches signalées sur les documents pour être transbordées directement n'ont pu être réacheminées par le vol prévu, l'opérateur désigné du pays d'origine doit veiller à ce que la compagnie aérienne respecte les arrangements pris avec l'autre compagnie aérienne pour le transbordement direct mentionnés sous 1 ou prenne contact avec l'opérateur désigné du pays d'origine pour obtenir des instructions. De tels arrangements pris pour le transbordement direct doivent inclure des dispositions concernant les vols ultérieurs opérés par la même compagnie aérienne.</p> <p>4. Le transbordement direct à l'aéroport de transit entre des vols opérés soit par la même compagnie aérienne, soit par deux compagnies aériennes différentes, au départ du pays d'origine, n'est pas soumis à des frais de traitement pour le transit entre l'opérateur désigné à l'aéroport de transbordement et l'opérateur désigné d'origine.</p>	<p>Cette disposition mentionne la nécessité qu'un arrangement soit établi entre l'opérateur désigné d'origine et la compagnie aérienne, de sorte que, si une connexion échoue, le courrier ne soit pas remis à l'opérateur désigné à l'aéroport de transbordement</p> <p>Dans cette disposition, il est rappelé que le transit en dépêches closes est une solution et la réglementation applicable est mentionnée</p>

Objet	Référence	Texte	Commentaires
		<p>5. Dans les cas mentionnés sous 1, et lorsque les opérateurs désignés d'origine, de destination et la compagnie aérienne concernée se sont entendus à l'avance, la compagnie aérienne qui effectue le transbordement a la faculté d'établir, si nécessaire, un bordereau de livraison spécial qui remplacera le bordereau CN 38 ou CN 41 original. Les parties concernées s'entendent sur les procédures à suivre et la formule à employer, conformément à l'article 17-136.</p>	<p>Cette disposition permet aux compagnies aériennes de préparer les formules de l'UPU nécessaires, sous réserve d'un accord entre les opérateurs désignés concernés</p>
		<p>6. Lorsqu'il est impossible de prendre des arrangements pour le transbordement direct, l'opérateur désigné du pays d'origine peut prévoir un transit en dépêches closes, conformément à l'article 17-132.</p> <p>7. Lorsque les dépêches-surface d'un opérateur désigné sont acheminées comme des dépêches closes par avion par les soins d'un autre opérateur désigné, les conditions de ce transit en dépêches closes font l'objet d'un accord particulier entre les opérateurs désignés intéressés.</p> <p>■ Commentaires</p> <p>17-133.1 Les dépêches en transit closes (v. art. 17-132) sont des dépêches dont le transit est assuré par l'intermédiaire d'un op. dés. et qui font l'objet de frais de traitement pour le transit. Elles diffèrent des dépêches faisant l'objet d'un transbordement direct, dont le transit est assuré par des transporteurs, p. ex. des compagnies aériennes, sans que l'op. dés. du lieu de transbordement soit impliqué.</p> <p>En fonction des arrangements pris, il pourrait être pertinent de limiter l'utilisation de l'étiquette CN 42 au transbordement direct impliquant deux compagnies aériennes et de demander aux compagnies aériennes de supprimer l'étiquette CN 42 à l'aéroport de transfert.</p> <p>17-227.1 Form. d'application pratique pour le transbordement direct des dépêches-avion par les compagnies aériennes:</p> <p>A. <i>Transbordement direct des dépêches-avion entre vols de deux lignes successives de la même compagnie aérienne (transbordement direct impliquant une seule compagnie aérienne)</i></p> <p>1° L'op. dés. qui désire le transbordement direct de ses dépêches entre deux vols successifs de la même compagnie aérienne dans l'aéroport du pays d'un autre op. dés. s'entend avec le représentant local de cette compagnie sur les modalités du transbordement.</p>	<p>Ces commentaires fournissent des explications supplémentaires sur le transbordement direct</p>

Objet	Référence	Texte	Commentaires
		<p><i>B. Transbordement direct des dépêches-avion entre vols de deux compagnies aériennes différentes (transbordement direct impliquant deux compagnies aériennes)</i></p> <p>1° L'op. dés. qui désire le transbordement direct de ses dépêches-avion entre deux compagnies aériennes différentes dans l'aéroport du pays d'un autre op. dés. saisit le représentant de la première compagnie de tous les renseignements y relatifs.</p> <p>2° Si la première compagnie accepte de transporter les dépêches sur la première partie du parcours et estime que le temps pour le transbordement à l'aéroport de transit est suffisant, elle prend contact avec le représentant de la seconde compagnie prévue. Elle prend également contact avec toutes autres parties concernées, telles que les opérateurs privés chargés du traitement au sol, et détermine si des coûts supplémentaires doivent être notifiés à l'op. dés. et acceptés par ce dernier.</p> <p>3° Avant d'accepter le transport des dépêches sur la seconde partie du parcours, le deuxième transporteur s'assure que, dans des conditions normales, rien de prévisible ne s'oppose à leur réacheminement par ses soins (capacité disponible, droits commerciaux, etc.).</p> <p>4° Ayant obtenu l'accord du second transporteur, le premier en informe l'op. dés. expéditeur des dépêches.</p> <p>5° L'op. dés. expéditeur s'entend avec le premier transporteur sur le nombre d'exemplaires du bordereau de livraison CN 38 à lui remettre si le nombre exigé pour le transbordement dépasse celui prévu par le Règl. concernant les colis postaux, ainsi que sur la remise d'un exemplaire supplémentaire de l'enveloppe CN 45.</p> <p>6° A la suite d'un changement d'horaires des compagnies aériennes, l'op. dés. expéditeur revoit avec le premier transporteur les disp. prises pour le transbordement.</p> <p>17-133.2 Le transit en dépêches closes non prévu ne constitue pas une solution en cas d'impossibilité de procéder à un transbordement direct. Cela peut être très déstabilisant pour l'op. dés. de l'aéroport de transbordement.</p>	

<i>Objet</i>	<i>Référence</i>	<i>Texte</i>	<i>Commentaires</i>
Sécurité postale	Article 08-001 du Règlement de la Convention	<ol style="list-style-type: none"> 1. La stratégie mise en œuvre par les Pays-membres et opérateurs désignés en matière de sécurité postale vise à: <ol style="list-style-type: none"> 1.1 améliorer la qualité de service de l'exploitation dans son ensemble; 1.2 rendre les employés davantage conscients de l'importance de la sécurité; 1.3 créer ou renforcer des services de sécurité; 1.4 assurer, en temps opportun, la diffusion d'informations relatives à l'exploitation, à la sécurité et aux enquêtes menées en la matière; 1.5 encourager la proposition aux législateurs de lois, de règlements et de mesures spécifiques destinés à améliorer la qualité et à renforcer la sécurité des services postaux dans le monde; 1.6 fournir des recommandations, des méthodes de formation et de l'aide aux agents des postes pour leur permettre de faire face aux situations d'urgence qui pourraient présenter un risque pour la vie ou les biens, ou pourraient perturber la chaîne du transport postal, afin d'assurer la continuité des opérations. 	<p>Les normes S58 et S59 deviendront obligatoires pour les opérateurs désignés à compter du 1^{er} janvier 2020</p> <p>La norme S59 est essentielle pour la sécurité du courrier aérien</p>
Mise en œuvre des dispositions relatives à la fourniture de données électroniques préalables	Article 08-002 du Règlement de la Convention	<ol style="list-style-type: none"> 1. Les envois contenant des marchandises peuvent être soumis à des exigences spéciales liées aux douanes et à la sûreté à l'importation concernant la fourniture de données électroniques préalables, conformément à l'article 8.1 de la Convention. Les lettres, cartes postales, imprimés (autres que des livres) ou envois de la poste aux lettres contenant de la correspondance ou des envois pour les aveugles, non passibles de droits de douane sont exemptés de ces exigences. 2. Chaque envoi pour lequel des données électroniques préalables sont fournies est accompagné de la formule de déclaration en douane de l'UPU appropriée. 3. Les données électroniques préalables nécessaires au respect de telles exigences reproduisent, dans tous les cas, les données figurant sur la formule de déclaration en douane de l'UPU appropriée. 	<p>La proposition vise à répondre aux exigences accrues en matière de sûreté dans le secteur de l'aviation internationale, plus précisément en reconnaissant le concept de données électroniques préalables (également appelées «informations électroniques préalables» dans certains documents) pour certains types d'envois postaux. Dans les domaines de la sûreté et de la sécurité dans le secteur de l'aviation, il faut dans tous les cas que les données électroniques soient fournies dans un intervalle de temps donné avant le chargement du courrier dans l'avion. Cet article vise à préciser les catégories d'envois de la poste aux lettres que les Pays-membres peuvent choisir de soumettre aux exigences relatives aux données électroniques préalables, et sous quelles conditions</p>

<i>Objet</i>	<i>Référence</i>	<i>Texte</i>	<i>Commentaires</i>
		<p>4. Chaque envoi pour lequel des données électroniques préalables sont fournies porte un identifiant d'envoi unique sous une forme lisible par l'homme et sous forme de code à barres, conformément à la norme technique S10 de l'UPU. Tous les échanges de données électroniques préalables réalisés à des fins douanières et de sûreté respectent la norme technique M33 de l'UPU et correspondent au contenu de la formule de déclaration en douane de l'UPU.</p> <p>5. L'utilisation des données électroniques préalables est faite d'une manière conforme aux dispositions des Actes de l'Union applicables en matière de traitement des données personnelles. Nonobstant ce qui précède, l'échange de ces données peut en outre être régi par des accords ou des protocoles bilatéraux ou multilatéraux portant sur la protection des données personnelles et sur d'autres aspects techniques relatifs aux échanges de données.</p> <p>6. Certains envois peuvent être soumis à des mesures de sécurité supplémentaires conformément aux procédures pertinentes adoptées par l'UPU, en concertation avec d'autres acteurs concernés. De telles mesures peuvent inclure, entre autres, le suivi et/ou l'interruption du transport d'envois individuels.</p> <p>7. Afin de préserver la fluidité des échanges pour les envois susmentionnés, la mise en œuvre des dispositions de cet article par les Pays-membres et les opérateurs désignés les appliquant s'effectue d'une manière cohérente avec la capacité du réseau postal mondial et avec l'infrastructure disponible à cette fin, en tenant compte de l'aptitude de tous les acteurs intervenant dans la chaîne du transport postal international à respecter les exigences liées à la fourniture des données électroniques préalables.</p>	