

# L'échange de messages EDI est aujourd'hui un élément central de la stratégie et de la planification de nos activités.

Haut responsable, Produits, services et technologie, Swiss World Cargo

## IPC

Parmi ces documents, figurent les spécifications des messages CARDIT et RESDIT pour les échanges de données entre les postes et les compagnies aériennes. L'UPU publie également des guides tels que le Guide du transport postal, qui contient des conseils en matière d'exploitation sur la chaîne logistique, et un Cadre pour un contrat de service entre une compagnie aérienne et un opérateur désigné. Le Centre de Technologies Postales de l'UPU offre une expertise technique et des solutions informatiques pour aider les opérateurs postaux à gérer le courrier et à échanger les messages EDI pertinents.

Parmi les étapes essentielles permettant aux opérateurs d'améliorer leurs capacités EDI postes-compagnies aériennes figurent:

- L'abonnement à la publication sur les normes de messagerie de l'UPU;
- L'utilisation des listes de codes de l'UPU associées, disponibles sur le site Web de l'organisation;
- L'utilisation du Guide du transport postal pour appliquer les directives générales en vue d'un transport par voie aérienne optimisés;
- L'utilisation du Cadre pour un contrat de service comme guide pour les contrats à signer entre les postes et les compagnies aériennes.

Pour de plus amples informations et de l'aide, veuillez contacter l'UPU par voie électronique: [standards@upu.int](mailto:standards@upu.int) / [transport@upu.int](mailto:transport@upu.int)

## ÉTROITE COLLABORATION

- **Groupes «Normalisation» et «Transport» de l'UPU:** comptant parmi leurs membres IPC et l'IATA, ces groupes examinent les normes applicables aux échanges de messages EDI pour le courrier et les questions portant sur tous les modes de transport du courrier

- **Initiative FoMba d'IPC:** le groupe exécutif de FoMba fixe la politique et l'orientation d'ensemble, l'équipe spéciale FoMba fournit des directives à l'échelle du secteur sur les pratiques exemplaires et établit des groupes d'action devant se pencher sur des processus et solutions spécifiques. Les participants à toutes les activités comprennent plusieurs compagnies aériennes et opérateurs postaux ainsi que l'UPU et l'IATA

- D'autres activités entreprises par ces organisations visent à traiter de questions opérationnelles précises.

International Post Corporation (IPC) est le partenaire du secteur postal qui chapeaute la qualité de service, l'interopérabilité et la veille économique. IPC propose des solutions technologiques et coopératives qui permettent aux opérateurs désignés membres et non membres ainsi qu'à leurs partenaires commerciaux de se développer en introduisant des processus améliorés.

Depuis 2006, IPC dirige l'initiative «Future of Mail by Air» (FoMba), dans le cadre de laquelle les postes et les compagnies aériennes participantes font la promotion de l'extension de l'EDI, définissent ensemble les pratiques exemplaires du secteur, et développent et testent des solutions et des systèmes opérationnels.

Les résultats des différentes activités de l'initiative sont reflétés dans le document sur les procédures d'exploitation et de messagerie normalisées (Standard Operating and Messaging Procedures – SOMP), document qui décrit précisément les pratiques exemplaires à adopter par les postes et les compagnies aériennes pour optimiser leurs processus opérationnels.

Les solutions d'IPC qui appuient le secteur du courrier-avion comprennent:

- **Integrated Forecasting Allocation and Booking Solution (IFABS),** une solution intégrée de prévision, d'affectation et de réservation; IFABS est une solution de bout en bout conçue pour aider les postes et les compagnies aériennes à planifier le transport du courrier-avion. IFABS comprend des modules pour anticiper les besoins en capacité de transport, pour optimiser les plans de transport, pour élaborer des modèles d'affectation de capacité et pour faciliter la réservation dans le cadre de l'affectation de capacité.
- **Dispositif d'enregistrement du courrier (MRD):** il permet un enregistrement rapide et simple des transferts de courrier entre les postes et les compagnies aériennes aux installations postales situées dans les aéroports.
- **Tableau de contrôle de l'initiative FoMba** et autres outils de soumission de rapports: plusieurs tableaux de bord et rapports opérationnels ont été développés par IPC pour les postes, les compagnies aériennes et d'autre parties pour suivre de près le niveau de conformité de leurs échanges de messages EDI et la qualité de leurs processus.

Dans le cadre de l'initiative FoMba:

- Le nombre de binômes poste-compagnie aérienne échangeant des messages EDI a quadruplé depuis 2006;
- Les normes EDI ont été mises à jour pour être conformes aux exigences les plus récentes du secteur en matière de transport du courrier;
- Le nombre d'expéditions transportées selon le principe «sans support papier» (sans bordereau de livraison papier) continue de croître et a dépassé depuis longtemps les 80% parmi les participants à l'initiative FoMba.

FoMba est ouverte à toutes les postes et toutes les compagnies aériennes souhaitant faire une différence au sein du secteur et bénéficier de processus optimisés basés sur l'EDI. Pour savoir comment y participer, veuillez écrire à [fomba@ipc.be](mailto:fomba@ipc.be)

Au moment d'imprimer cette brochure, plus de 100 postes et 80 compagnies aériennes échangeaient des messages EDI CARDIT et RESDIT; plus de 50% d'entre elles utilisaient les versions les plus récentes de ces messages. En revanche, plus de 100 postes sont techniquement capables d'envoyer des messages CARDIT mais ne le font pas, et 60 compagnies aériennes transportent du courrier mais n'envoient pas de messages EDI. Les acteurs qui ont investi dans l'EDI poste-compagnie aérienne peuvent confirmer les avantages obtenus.

## ILS TÉMOIGNENT

L'EDI change la donne pour le secteur postal, en permettant les échanges de données sans papier, la simplification de la comptabilité et l'amélioration de l'efficacité en matière d'itinéraires, de contrôle des inventaires et de visibilité. Surtout, l'EDI aide à réduire les coûts d'exploitation et à accroître la satisfaction des postes et des clients.

Directeur général, Affaires postales, Delta Airlines

Les messages EDI CARDIT et RESDIT et le scannage du courrier ont doté Quantas Airways de la capacité à améliorer son processus opérationnel général dans le traitement du courrier. L'EDI se caractérise avant tout par la visibilité et par un suivi des sacs de courrier grandement amélioré. L'investissement pour mettre en place un système EDI a été plus que justifié.

Responsable «Courrier-avion mondial», Qantas

L'utilisation accrue de l'EDI rend le processus transparent à la fois pour les postes d'origine et de destination et pour les transporteurs - particulièrement pour les itinéraires de transit. Avec l'EDI, nous avons un dialogue avec les transporteurs qui repose sur des faits. Ensemble, les postes et les transporteurs peuvent utiliser l'EDI pour suivre le processus, identifier les problèmes et élaborer des plans d'amélioration.

Responsable des opérations internationales, PostNord Danmark

L'EDI ne consiste pas simplement à se mettre au vert et à être respectueux de l'environnement. Il met les données à disposition pour utilisation, transmission et analyse de manière simple et rentable. Les données peuvent ensuite être utilisées pour la planification, la notification, l'analyse, le contrôle de la qualité, la comptabilité et la conception de processus transparents. Aujourd'hui, l'échange de messages EDI est le pilier essentiel de la stratégie et de la planification de nos activités.

Haut responsable, Produits, services et technologie, Swiss World Cargo

Les messages EDI ne font pas que nous apporter de la visibilité sur les mouvements de courrier, nous permettant d'identifier des problèmes de performance. Ils nous offrent aussi la possibilité de proposer des informations supplémentaires de suivi à aux clients et destinataires de commerce électronique.

Expert développement réseau, Deutsche Post DHL Group

Non seulement l'EDI est un outil utilisé pour créer un réseau virtuel entre les opérateurs postaux et l'étendre aux transporteurs aériens, mais il est devenu un atout essentiel pour répondre aux exigences toujours plus grandes en matière de sécurité et confirmer le statut de sécurité des flux postaux tout au long de la chaîne logistique.

Responsable de la chaîne logistique, Le Groupe La Poste

## A PROPOS DE CETTE PUBLICATION

Ce guide est le résultat de la coopération entre UPU, IATA et IPC en partenariat avec plusieurs fournisseurs de systèmes d'information et EDI. Les informations de contact ci-dessous sont fournies à titre informatif aux entités voulant participer ou accroître leur participation dans les échanges de messages électroniques internationaux postaux.

## PRODUCERS

 **UNION POSTALE UNIVERSELLE**  
UN Specialized Agency for International Postal Services  
[www.upu.int](http://www.upu.int) | [info@upu.int](mailto:info@upu.int)

 **International Air Transport Association**  
[www.iata.org](http://www.iata.org)  
[cargoedi@iata.org](mailto:cargoedi@iata.org)

 **International Post Corporation**  
The Natural Partner for the Postal Industry  
[www.ipc.be](http://www.ipc.be) | [fomba@ipc.be](mailto:fomba@ipc.be)

## SPONSORS

 **CDA IT Systems GmbH**  
IT solutions for the posts and carriers  
[www.cda-it-systems.com](http://www.cda-it-systems.com)  
[cda@cda-it-systems.com](mailto:cda@cda-it-systems.com)

 **Core Transport Technologies, Inc**  
Real-time intelligence driving strategic insights  
[www.core-tt.com](http://www.core-tt.com) | [sales@core-tt.com](mailto:sales@core-tt.com)

 **Global Logistics System (HK) Co., Ltd.**  
[www.gls.hk](http://www.gls.hk)  
[marketing@glshk.com](mailto:marketing@glshk.com)

 **VMail+DESCARTES**  
Descartes Systems VM LLC  
On-demand mail tracking management  
[www.descartes.com](http://www.descartes.com)  
[sdeskin@descartes.com](mailto:sdeskin@descartes.com)



EDI GUIDE

# EDI LA CLÉ DE L'INTÉGRATION DES ÉCHANGES POSTES-COMPAGNIES AÉRIENNES DANS LA CHAÎNE LOGISTIQUE

L'évolution rapide du commerce électronique entraîne la croissance soutenue du trafic postal transfrontalier. Les clients du commerce électronique demandent une visibilité constante et un service fiable. Pour parvenir à cette fin dans un environnement aussi compétitif, les postes et les compagnies aériennes doivent étendre et optimiser l'utilisation de l'échange de données informatisé (EDI).

Afin d'atteindre une efficacité optimale, de répondre aux exigences réglementaires et d'accroître les revenus, il est nécessaire d'adopter les normes les plus récentes, de procéder à la mise à niveau technologique et de mettre en œuvre les pratiques exemplaires.



## POSTE ET EDI – UN PARTENARIAT QUI COULE DE SOURCE

Le secteur du transport aérien postal se compose de plusieurs acteurs, parmi lesquels les opérateurs postaux, les compagnies aériennes, les agents de traitement au sol, les autorités de contrôle des frontières, des organisations professionnelles diverses et des fournisseurs. Plusieurs groupes professionnels et organismes internationaux combinent leurs efforts pour promouvoir l'utilisation correcte de l'EDI afin de relever les défis auxquels fait face le secteur eu égard aux attentes de la clientèle et aux exigences réglementaires.

L'Association du transport aérien international (IATA), l'Union postale universelle (UPU) et International Post Corporation (IPC) fixent des normes de haute qualité et établissent des règles opérationnelles pour l'ensemble du secteur.

Dans cette section, vous trouverez les aspects essentiels de ces activités et les informations nécessaires pour y participer.

## IATA

L'IATA est l'association mondiale des compagnies aériennes, représentant 265 d'entre elles, soit 83% du trafic aérien global. L'IATA est compétente dans plusieurs domaines de l'activité aéronautique et aide à formuler une politique pour ce secteur sur les questions aéronautiques d'importance. La mission de l'IATA est de représenter, de diriger et de servir les compagnies aériennes. Elle mène un certain nombre de programmes dans les domaines des passagers, des bagages, des opérations de vol et des activités de fret, et elle collabore efficacement avec des organisations internationales telles que l'UPU, IPC, l'Organisation mondiale des douanes (OMD), l'Organisation mondiale du commerce (OMC) ainsi qu'avec les autorités nationales pour veiller à la sécurité et à l'efficacité de la chaîne logistique.

La vision EDI de l'IATA consiste à élaborer et à mettre en œuvre un processus sans papier de bout en bout sur la chaîne logistique du fret aérien par le biais d'un échange de données sécurisé, solide et rentable. Pour concrétiser cette vision, l'IATA a cessé de publier de nouvelles éditions de son «Cargo-IMP Manual», et se consacre seulement à la mise à jour et au développement des normes Cargo-XML publiées dans son «Cargo-XML Manual and Toolkit».

Cette migration du secteur du fret aérien vers les normes Cargo-XML modernes de l'IATA vise à réaliser ce qui suit:

- Faciliter les processus opérationnels de bout en bout pour le fret et le courrier (e-Cargo)
- Remplir les exigences douanières pour la communication des données préalables concernant le fret et le courrier
- Se conformer aux règles de sécurité, p. ex. la déclaration électronique de sûreté des expéditions (e-CSD), etc.

XML est privilégié pour le développement de normes internationales et l'IATA pense que les normes Cargo-XML, multimodales et transfrontalières, joueront un rôle crucial dans l'échange transparent d'informations entre les postes et les transporteurs. Le «Air Mail Board» (AMB, le groupe de l'IATA consacré au courrier-avion) est la principale instance au sein de laquelle les experts du courrier des transporteurs aériens débattent toutes les questions ayant trait au transport du courrier par avion. Il développe et actualise les normes, les directives et les procédures relatives au transport du courrier, et donne aux transporteurs la possibilité de définir une approche commune concernant les questions relatives au courrier.

L'AMB se réunit généralement deux fois par an. Pour toute question relative à l'AMB et ses activités, veuillez prendre contact par voie électronique: [majeresa@iata.org](mailto:majeresa@iata.org)

L'IATA, l'UPU et IPC travaillent en étroite collaboration pour aider tous les acteurs impliqués à développer et améliorer l'utilisation de l'EDI.

Les autres exemples de coopération comprennent des initiatives et des groupes bilatéraux et multilatéraux tels que:

- **Colloque mondial de l'IATA sur le fret:** présentation du suivi courrier et commerce électronique lors de cette manifestation annuelle organisée en coopération avec IPC
- **Comité de contact «IATA-UPU»:** coordonne les échanges d'informations et les actions relatives à la mise en œuvre du protocole d'accord IATA-UPU

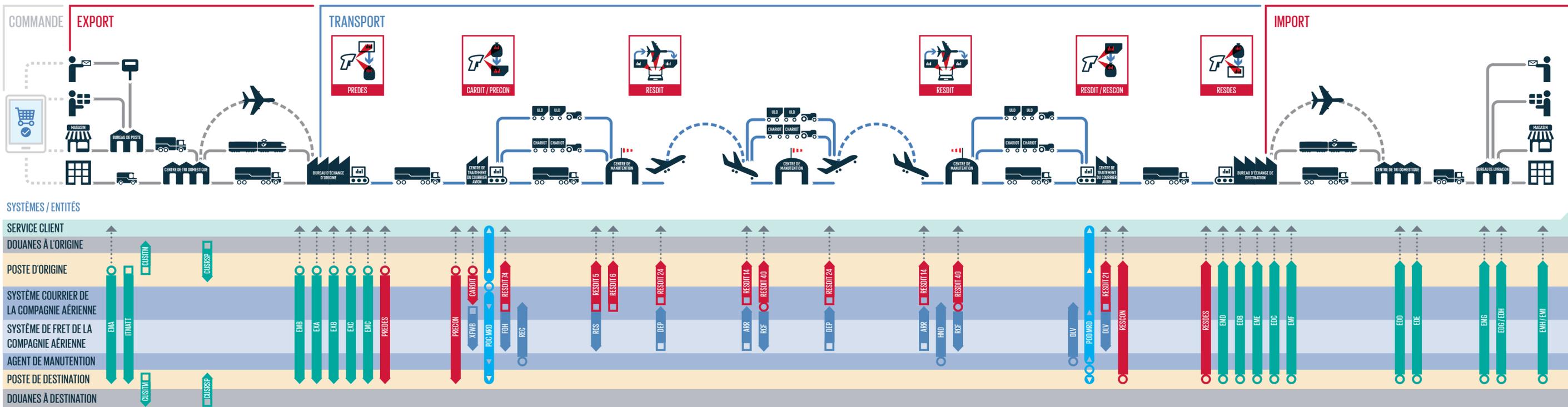
# INTÉGRATION DES PROCESSUS POSTES-COMPAGNIES AÉRIENNES DE BOUT EN BOUT DANS LA CHAÎNE LOGISTIQUE AU MOYEN DE L'EDI

L'EDI interconnecte les postes et les compagnies aériennes, ce qui permet la création d'un réseau intégré de bout en bout offrant un meilleur niveau de service à la clientèle avec une bonne gestion de la chaîne logistique.

Les illustrations présentent le traitement et la manutention des expéditions transfrontalières. Pour un envoi issu du commerce électronique, un acheteur en ligne place une commande et le vendeur en ligne remet l'envoi à la poste d'origine. La poste introduit l'envoi dans son réseau national, au sein duquel l'envoi passe par différents processus de traitement, de tri et de transport. Au bureau d'échange d'origine, l'envoi est intégré (placé dans/attribué à) dans un récipient en vue d'une expédition internationale vers le bureau d'échange de destination. En général, le récipient est ensuite affecté à une unité de chargement (ULD) pour le transport aérien. Au point de destination, le récipient est déchargé de l'ULD et remis à la poste de destination. Il est ensuite ouvert et l'envoi est récupéré et dédouané. La poste de destination l'introduit alors dans son réseau national pour traitement et distribution finale à l'acheteur en ligne.

Chacun des différents transferts résumés ci-dessus et détaillés dans l'illustration s'accompagne de différents types de saisie de données: scannage de codes à barres, saisie informatisée et technologies d'identification par radiofréquence. Les différents partenaires de la chaîne logistique utilisent les données en vue de produire et d'échanger les messages EDI nécessaires, conformément aux normes et aux règles opérationnelles convenues.

La section suivante présente un aperçu des différentes catégories de messages EDI. Elle présente les procédures à mettre en œuvre par les postes et les compagnies aériennes pour exploiter un réseau global et pour se conformer aux règles de sécurité et douanières tout en répondant aux attentes du marché.



**Principaux messages normalisés Cargo-XML de l'IATA**

|   |  |
|---|--|
| <b>XFWB</b>   | Données de la lettre de transport aérien (disponibles pour les compagnies aériennes avant la remise des expéditions «prêtes au transport»)   |
| <b>XFFR</b>   | Message de demande de réservation  |
| <b>XFFA</b>   | Message de confirmation de réservation   |
| <b>MLD</b>  | «Mail Label Data» – données de l'étiquette du courrier (pour transférer les informations de l'identifiant du récipient dans les systèmes des compagnies aériennes en vue de permettre à celles-ci de signaler un événement particulier concernant le statut du courrier) |
| <b>XFSU</b>   | Mise à jour du statut (mise à jour non sollicitée indiquant le statut le plus récent d'une expédition)   |
| <b>Événements concernant le statut du courrier (dans MLD)</b> |  |
| <b>DLV</b>  | Remise au bureau de destination  |
| <b>HND</b>  | Réception depuis un vol ou remise à un vol   |
| <b>REC</b>  | Réception depuis le bureau de poste d'origine  |
| <b>Événements concernant le statut du fret (dans XFSU)</b>    |  |
| <b>RCS</b>  | Expédition reçue de l'expéditeur et acceptée pour transport – «Prêt pour transports» – par la compagnie aérienne sur le lieu d'origine   |
| <b>DEP</b>  | Départ de l'expédition sur un vol  |
| <b>ARR</b>  | Arrivée du vol à un aéroport   |
| <b>RCF</b>  | Réception de l'expédition depuis un vol ou «camion volant»   |
| <b>DLV</b>  | Remise de l'expédition au destinataire ou à son agent  |

**Avertissement**  
 Ce document illustre les processus et messages EDI accompagnant l'acceptation, le transport et la livraison du courrier international. Ces processus et messages étant revus et améliorés en permanence, toutes les améliorations ne peuvent pas apparaître dans ce guide. Par exemple, aucun message n'apparaît concernant le planning d'affectation, l'attribution de capacité et le règlement des comptes entre postes et compagnies aériennes, alors qu'il est prévu de développer des normes dans ces domaines dans un avenir proche. Par ailleurs, les messages cargo présentés le sont à titre d'exemple : il existe d'autres moyens d'échanger les informations entre agents de traitement, cargo et systèmes courrier. Ils illustrent ici comment un système cargo existant pourrait être adapté pour gérer les messages courrier.

Les messages EDI décrits ci-après sont échangés entre les acteurs impliqués dans le transport du courrier par voie aérienne. Veuillez consulter l'illustration de la chaîne d'exploitation pour identifier les parties échangeant les différents messages.

## EDI CLIENT-POSTE

Différents types de clients fournissent aux postes des données électroniques non normalisées pour la production d'étiquettes, l'acceptation, la facturation, la déclaration en douane et le service à la clientèle.

|            |   |
|------------|---|
| <b>EDC</b> | Retour de l'envoi des services douaniers à l'importation                |
| <b>EMF</b> | Départ du bureau d'échange de destination                               |
| <b>EDD</b> | Arrivée de l'envoi au centre de tri                                     |
| <b>EDE</b> | Sortie de l'envoi du centre de tri                                      |
| <b>EMG</b> | Arrivée au bureau de distribution                                       |
| <b>EDG</b> | Sortie de l'envoi pour distribution physique                            |
| <b>EDH</b> | Arrivée de l'envoi au point de collecte (à retirer par le destinataire) |
| <b>EMH</b> | Tentative de distribution/vaine tentative de distribution (physique)    |
| <b>EMI</b> | Distribution finale   |

## EDI POSTE-POSTE

**EMSEVT**: «EMS item EVenT»; les messages de suivi d'envoi EMSEVT (développés à l'origine dans le cadre du produit EMS, mais désormais utilisés pour toutes les classes de courrier, telles que les colis et les envois recommandés) sont échangés entre les postes d'origine et de destination et contiennent des informations de suivi sur des envois de la poste aux lettres identifiés (munis d'un code à barres), depuis l'admission jusqu'à la remise finale au destinataire. Le message EMSEVT v3 couvre 25 événements de suivi (les principaux sont indiqués ci-dessous) et jusqu'à 50 attributs d'envoi par événement.

|            |   |
|------------|---|
| <b>EMA</b> | Dépôt/collecte  |
| <b>EMB</b> | Arrivée au bureau d'échange expéditeur                                      |
| <b>EXA</b> | Présentation de l'envoi aux services douaniers/de sécurité à l'exportation  |
| <b>EXB</b> | Rétention de l'envoi par les services douaniers/de sécurité à l'exportation |
| <b>EXC</b> | Retour de l'envoi des services douaniers/de sécurité à l'exportation        |
| <b>EMC</b> | Départ du bureau d'échange expéditeur                                       |
| <b>EMD</b> | Arrivée au bureau d'échange de destination                                  |
| <b>EDB</b> | Présentation de l'envoi aux services douaniers à l'importation              |
| <b>EME</b> | Rétention en douane à l'importation   |

**ITMATT**: «ITeM ATtribute pre-advicE»; les messages ITMATT sont la représentation électronique des déclarations en douane, équivalents des formules papier CN 22/CN 23/CP 72. Un message ITMATT est envoyé par la poste d'origine à la poste de destination et comprend pour chaque envoi toutes les informations figurant sur la formule papier correspondante. Le message ITMATT v2 comprend une section pour la saisie supplémentaire d'informations permettant de faciliter le dédouanement.

**PREDES**: «PRE-advicE of DESpatch»; le message PREDES fournit des informations sur une dépêche ou une expédition de récipients postaux (p. ex. sacs et caissettes) de la même catégorie et classe de courrier envoyée par une poste à une autre. Le message PREDES est généré au bureau d'échange d'origine et envoyé au bureau d'échange de destination. Il sert de notification préalable à la poste de destination ainsi qu'à des fins de comptabilité et de règlement entre les postes. Le message PREDES est l'équivalent électronique des feuilles d'avis CN 31 et CP 87, des étiquettes des récipients et des listes d'envois.

**RESDES**: «RESponse to DESpatch pre-advicE»; le message RESDES confirme l'arrivée de l'envoi au bureau d'échange de destination, où il est généré. Il est envoyé au bureau d'échange d'origine et indique le statut des récipients traités. Il supporte également les processus comptables.

**PRECON**: «PRE-advicE of CONSignment»; le message PRECON fournit des renseignements sur une expédition, c'est-à-dire sur un ensemble de récipients préparés pour être remis à une compagnie aérienne en vue de leur transport entre deux postes concernées. Ce message sert de notification préalable à la poste de destination, ce qui permet de faciliter la planification des ressources nécessaires pour le traitement du courrier arrivant. C'est l'équivalent électronique des bordereaux de livraison CN 38 et CN 41 (envoyés par la poste d'origine à la poste de destination).

**RESPON**: «RESponse to CONSignment pre-advicE»; le message RESCON permet de confirmer que le courrier a été reçu par la compagnie aérienne au centre aéroportal de destination. Ce message fournit des renseignements sur les récipients compris dans une expédition qui ont été scannés par la poste de destination au moment de leur remise, ou peu de temps après celle-ci, par la compagnie aérienne ou l'agent de traitement au sol.

## EDI POSTE-COMPAGNIE AÉRIENNE

**CARDIT**: CARrier/International Transport advice (documents de transport international pour le transporteur).

**RESBIT**: RESponse to Documents International Transport advice (réponse aux documents de transport international).

Les messages CARDIT et RESBIT sont utilisés ensemble. Le message CARDIT représente les attentes de la poste en matière de service de transport pour une expédition contenant des récipients postaux confiée à une compagnie aérienne. Le message RESBIT est l'accusé de réception du message CARDIT, envoyé par la compagnie aérienne à la poste expéditrice, et indique le statut réel des récipients pendant le transport. La poste d'origine envoie un message CARDIT à la fermeture d'une expédition avant la remise physique du courrier. Le message CARDIT contient des instructions pour le transport du courrier comme convenu bilatéralement avec les transporteurs aériens, y compris l'heure limite de remise au point de destination et l'espace alloué pour le transport précisé dans le message en question. Le message

CARDIT est l'équivalent électronique des bordereaux de livraison CN 38 et CN 41 (envoyés par la poste d'origine à la compagnie aérienne).

### Fonctions du message CARDIT

Lorsque la poste souhaite remettre des récipients à la compagnie aérienne avant la fermeture de l'expédition ou lorsque la poste souhaite informer la compagnie aérienne des volumes qu'elle prévoit de lui confier, un message CARDIT **Original** devra être envoyé avant la remise initiale des récipients. Lorsque des récipients sont ajoutés à l'expédition, un message CARDIT **Update** (mise à jour) devra être envoyé. Lorsque la poste ferme l'expédition, un message CARDIT **Final** est envoyé, incluant la liste de tous les récipients composant l'expédition. Lorsque des données saisies indiquent que les récipients n'ont pas été remis physiquement à la compagnie aérienne à laquelle l'expédition a été confiée, la poste enverra un message CARDIT **Correction** afin de retirer les récipients de l'expédition et de corriger les erreurs manifestes. Lorsque la poste décide d'annuler une expédition, par exemple suite à une annulation de vol par la compagnie aérienne, elle en informe la compagnie aérienne par un message CARDIT **Annulation**.

La liste suivante contient les codes attribués aux fonctions du message applicables dans CARDIT:

|          |              |           |              |
|----------|--------------|-----------|--------------|
| <b>1</b> | Annulation   | <b>6</b>  | Confirmation |
| <b>4</b> | Changement   | <b>9</b>  | Original     |
| <b>5</b> | Remplacement | <b>47</b> | Définitif    |

### Fonctions opérationnelles et éléments de données clés du message CARDIT

#### Regroupement

Le «nesting» de tous les identifiants de récipients sous un seul identifiant de conteneur s'appuie sur le scannage au niveau du récipient durant le chargement des récipients dans le matériel de chargement pour la remise aux compagnies aériennes et sur l'application d'une étiquette identifiant le transport

du conteneur sur le matériel de chargement. Ce regroupement permet aux compagnies aériennes de scanner l'identifiant de trajet du conteneur ou l'identifiant du conteneur pour saisir les événements de manière agrégée, tout en faisant état des événements RESBIT au niveau des récipients. Pour chaque récipient, le message CARDIT contient l'identifiant de trajet du conteneur ainsi que l'identifiant du conteneur dans lequel il est placé.

#### Lettre de transport aérien postal

L'élément de base que les systèmes de fret aérien communiquent est le «Master Air Waybill (MAWB) number» (numéro de la lettre de transport aérien principal). Un numéro de MAWB devient un numéro de lettre de transport aérien postal («Postal Air Waybill (PAWB) number») s'il est employé pour identifier une expédition postale dans le système de fret aérien par l'application du code de traitement spécial «MAL» pour le courrier. Le fait d'attribuer un numéro de PAWB à une expédition de courrier permet aux compagnies aériennes de gérer le courrier dans le système de fret, par exemple pour une réservation ou pour une déclaration de sûreté, ou pour distinguer les expéditions de courrier des expéditions de fret. Le numéro de PAWB peut être inséré dans les messages CARDIT et RESBIT pour aider à établir un lien entre les fonctionnalités des systèmes de fret aérien et de courrier aérien.

#### Éléments de données liés à la sécurité

Le message CARDIT comprend un certain nombre d'éléments de données qui peuvent être utilisés pour signaler le statut de sécurité de l'expédition aux partenaires concernés tels que les compagnies aériennes, les organismes de contrôle des frontières et les autorités douanières.

#### Utilisation des messages RESBIT

Les postes et les compagnies aériennes peuvent convenir bilatéralement des événements RESBIT à utiliser pour informer sur les différentes étapes de la chaîne du transport du courrier. Afin de promouvoir un transport et une comptabilité sans support papier basé sur l'échange de messages EDI entre postes et compagnies aériennes, les événements obligatoires sont ceux qui aident à établir des preuves irréfutables du transfert de la prise en charge (Proof of transfer of Custody, POC) et la preuve de distribution (Proof of Delivery, POD).

Les événements RESBIT utilisés comme POC sont l'événement reçu **RECEIVED (74)** et retourné **RETURNED (82)** pour confirmer quels récipients ont été pris en charge par la compagnie aérienne et quels récipients ont été retournés à la poste et ne sont plus détenus par la compagnie aérienne. Comme POC, la compagnie aérienne utilise l'événement **DELIVERED (21)** pour signaler les récipients prêts à être distribués à la poste de destination. Les événements RESBIT généralement utilisés pour renseigner sur l'état du courrier pendant son transport sont les suivants: **UPLIFTED (24)** pour confirmer le départ du transport, **TRANSPORT LEG COMPLETED (14)** pour confirmer l'arrivée du transport à destination et **MAIL ARRIVED (40)** pour confirmer l'arrivée du courrier au centre de traitement dans un aéroport donné.

Exemples d'autres événements recommandés:

**ASSIGNED (6)**, utilisé par les compagnies aériennes pour confirmer que les récipients sont attribués au vol prévu (plan de chargement). L'événement **HANDOVER DELIVERED (42)** est utilisé par une compagnie aérienne pour signaler le transfert de possession des récipients à la prochaine compagnie aérienne qui confirmera la possession par l'utilisation de l'événement **HANDOVER RECEIVED (43)**. Cela s'applique au cas d'un transfert d'une compagnie aérienne sous contrat à une autre compagnie aérienne sous contrat.

La liste ci-dessous indique les événements RESBIT les plus couramment utilisés:

|           |                                  |           |                                     |
|-----------|----------------------------------|-----------|-------------------------------------|
| <b>1</b>  | Transport arrivé                 | <b>40</b> | Courrier arrivé                     |
| <b>5</b>  | Accepté                          | <b>42</b> | Transfert de possession effectué    |
| <b>6</b>  | Attribué à un plan de chargement | <b>43</b> | Transfert de possession réceptionné |
| <b>14</b> | Étape de transport terminée      | <b>57</b> | Non chargé                          |
| <b>21</b> | Distribué                        | <b>59</b> | Déchargé                            |
| <b>23</b> | Courrier à destination           | <b>74</b> | Reçu                                |
| <b>24</b> | Décollage                        | <b>82</b> | Retourné                            |

Tous les codes d'événements RESBIT pouvant être utilisés figurent dans la liste des codes IOO de l'UPU (codes des événements relatifs aux expéditions).

### Fonctions opérationnelles de RESBIT

#### RESBIT sans CARDIT

Le message RESBIT sert de réponse à la notification préalable concernant les récipients transmis par un message CARDIT. Un message RESBIT peut être émis même si un message CARDIT n'a pas été reçu. Dans ce cas, un identifiant d'expédition de substitution sera employé par la compagnie aérienne pour signaler les événements à la poste. La poste devrait ensuite envoyer un message CARDIT avec l'identifiant d'expédition réel sur réception d'un message RESBIT sans CARDIT.

#### Utilisation d'un dispositif d'enregistrement du courrier (MRD) pour signaler les événements de transfert

Dans les aéroports où un dispositif d'enregistrement du courrier (MRD – Mail Registration Device) est installé, celui-ci peut servir à saisir l'instant où le transfert de la prise en charge entre la poste et la compagnie aérienne a lieu. Les informations rassemblées avec le MRD peuvent également servir pour produire un message RESBIT 74 (avec un horodatage à partir de l'utilisation du dispositif d'enregistrement du courrier au moment de la POC) et un message RESBIT 21 (avec des données issues de l'utilisation du dispositif d'enregistrement du courrier pour la POD). Le dispositif d'enregistrement du courrier permet un enregistrement simple au niveau de l'unité de chargement tout en fournissant des informations essentielles et fiables sur la remise au niveau du récipient à tous les partenaires impliqués dans le processus de transfert.

## EDI POSTE-DOUANE

**CUSITM**: «CUStoms ITeM pre-advicE to Customs»; les messages CUSITM sont envoyés par la poste recevant un envoi aux autorités douanières locales afin de leur fournir des renseignements préalables sur l'envoi, concernant, par exemple, l'expéditeur, le destinataire, le contenu, le paiement des frais de port et la valeur déclarée. Un message CUSITM peut être produit à partir d'un message ITMATT. Les informations figurant dans un message CUSITM permettent à l'autorité douanière de décider si l'envoi considéré doit être retenu à des fins de contrôle de sécurité ou de calcul des droits et des taxes.

**CUSRSP**: «CUStoms ReSPonse message»; les messages CUSRSP sont envoyés par une autorité douanière à une poste, en réponse au message de notification préalable CUSITM, afin d'informer la poste de la mainlevée d'un envoi ou de sa conservation au bureau d'échange à des fins de contrôle de sécurité ou de calcul des droits et des taxes. Le message peut également indiquer les droits à payer.

## EDI COMPAGNIE AÉRIENNE-DOUANE

Les compagnies aériennes échangent des informations sur la déclaration de fret avec les autorités douanières et les organismes de contrôle des frontières concernés en utilisant (en combinaison) des messages de fret existants comme XFFM/XFWB/XFZB dans le cadre de la norme Cargo-XML de l'IATA conformément à la pratique recommandée par l'OMD.

## EDI COMPAGNIE AÉRIENNE-COMPAGNIE AÉRIENNE/AGENT DE TRAITEMENT AU SOL

Il existe de nombreux messages de fret normalisés qui pourraient être utilisés pour établir un lien entre les systèmes de fret et de courrier d'une compagnie aérienne ainsi que pour échanger des informations entre l'agent de traitement au sol et la compagnie aérienne ou entre compagnies aériennes en support aux événements des messages RESBIT.

