La filière vue de l'intérieur :

Aspects du commerce de gros et de détail des poissons de récif vivants destinés à la restauration, à Hong Kong [1]

Patrick Chan[2]

Introduction

La consommation de produits de la mer vivants (c'est-à-dire maintenus en vie jusqu'au moment qui précède immédiatement leur cuisson) est une tradition profondément ancrée chez les habitants de la côte sud-est de la Chine, qui s'est étendue ces dernières années aux pays voisins où les Chinois sont très présents, notamment à Taiwan, à Singapour, en Malaisie et en Thaïlande.

En chinois, le mot "poisson" se prononce comme le mot "abondant" et il est un symbole fort dans la société agricole chinoise traditionnelle. On ne saurait imaginer un banquet sans poisson. À Hong Kong (HK), 95 pour cent des restaurants sont chinois et la plupart d'entre eux servent des produits de la mer vivants.

Chaque année, Hong Kong importe environ 30 à 35 000 tonnes de poissons de récif vivants, pour une valeur totale de 490 millions de dollars des États-Unis sur le marché de gros. Ce chiffre ne tient pas compte des petites quantités de poissons de récif vivants capturés par les pêcheurs locaux dans le sud de la mer de Chine. Bien que les poissons de récif constituent l'essentiel des produits de la mer vivants sur le marché, on importe aussi des langoustes vivantes, des squilles, des crabes, des crevettes, des ormeaux et certaines espèces de clams. En outre, on importe de petites quantités de crabes de cocotier, de coquilles Saint-Jacques et d'anguilles d'eau douce, vivants.

Les poissons de récif vivants importés sont réexportés dans une proportion de 55 à 60 pour cent vers la République populaire de Chine. Auparavant, ils étaient exportés, dans un premier temps, vers la zone économique de Shenzhen située à proximité de Hong Kong, et ensuite vers Beijing, Shanghai et d'autres grandes villes de République populaire de Chine.

Types préférés de poissons de récif vivants

Les poissons de récif consommés couramment dans la région figurent au tableau 1. La saumonée à caudale carrée, *Plectropomus areolatus*, est le poisson de prix moyen le plus communément servi tant à Hong Kong qu'en République populaire de Chine. Depuis toujours la couleur rouge est synonyme de chance chez les Chinois. Lorsque ceux-ci reçoivent à l'occasion d'un mariage, d'un anniversaire ou d'une autre grande occasion, ils aiment offrir à leurs invités de la saumonée. Actuellement, presque tous les spécimens de cette espèce sont capturés en milieu naturel. Leur prix de gros est d'environ 38 USD / kg.

À Hong Kong, ceux qui n'ont pas les moyens d'acheter de la saumonée, *Plectropomus* spp., se tournent souvent vers des loches meilleur marché (voir tableau 1), en particulier la mère loche *Epinephelus malabaricus* et la loche à taches oranges, vendues à environ 20 USD / kg; elles proviennent essentiellement de l'aquaculture, et l'offre est donc très régulière. En République populaire de Chine, ceux pour qui les poissons de récif sont trop chers les remplacent par certains poissons d'eau douce.

Après la crise économique qui a frappé l'Asie du sud est, les poissons de récif chers sont devenus moins demandés. Toutefois, le napoléon, *Cheilinus undulatus*, et la loche truite, *Cromileptes altivelis*, restent chers parce que l'offre est limitée. Sur le marché, ils se vendent à environ 64 USD / kg. En République populaire de Chine, il est devenu habituel de servir ces poissons à des dîners d'affaires pour montrer que l'on est assez fortuné pour acheter des mets de luxe. Les responsables de grandes sociétés publiques aiment aussi à commander des produits de la mer coûteux pour leurs réceptions mondaines car la note est payée par leur société, bien que certaines réformes récentes aient mis un frein à cette pratique. À Hong Kong, la situation est différente. Outre qu'ils consomment des poissons de récif vivants à l'occasion de réceptions, les gens en commandent lorsqu'ils ont gagné facilement de l'argent, par exemple aux courses ou après une spéculation en bourse.

Pays d'origine

Environ 50% du poisson de récif vivant est importé d'Indonésie, le reste provient des Philippines, d'Australie, des Maldives, du Vietnam, de la Malaisie et de la Thaïlande. Les importations d'Indonésie ont débuté en 1988. Les fournisseurs sont, pour la plupart, des Indonésiens d'origine chinoise qui, généralement, installent en pleine mer des cages flottantes et achètent leur poisson à des pêcheurs. Ils le conservent dans ces cages jusqu'à ce qu'ils en aient une quantité suffisante pour

1. Tiré de deux documents présentés lors de la deuxième Conférence et exposition internationale sur la commercialisation et le transport des ressources aquatiques vivantes '99 (Second International Conference and Exhibition on Marketing and Shipping Live Aquatic Products '99). Seattle, 14-17 novembre 1999

2. Président de la Chambre des négociants en produits de la mer de Hong Kong (Hong Kong Chamber of Seafood Merchants Ltd.) et directeur général de Brightfuture Industry Limited. Mél : bil@powernethk.com

Tableau 1. Noms scientifiques (français, région Pacifique) et locaux des poissons de récif vivants communément consommés à Hong Kong

Nom scientifique	Nom français	Nom local
Espèces chères		
Cheilinus undulatus	Napoléon	So Mei
Cromileptes altivelis	Loche truite	Lo Shu Pan
Espèces moyennement chères		
Plectropomus leopardus	Saumonée léopard	Sai Sing
Plectropomus areolatus	Saumonée à caudale carrée	Tung Sing
Espèces bon marché		
Epinephelus polyphekadion	Loche crasseuse	Charm Pan
Epinephelus malabaricus	Mère loche	Ching Pan
Epinephelus coiodes	Loche à taches oranges	Ching Pan
Epinephelus bleekeri	Loche demi-deuil	Chi Ma Pan
Epinephelus fuscoguttatus	Loche marbrée	Lo Fu Pan

informer leurs acheteurs à Hong Kong qu'ils doivent envoyer un bateau-vivier pour venir les récupérer. C'est ainsi que ce commerce se poursuivra dans la majeure partie de l'Indonésie parce qu'il n'y a pas d'autres moyens de transport pratique. Cependant, dans de grandes villes comme Djakarta et Denpasar qui sont desservies par des aéroports internationaux, les fournisseurs exploitent leurs propres bateaux-viviers et ils achètent le poisson à des pêcheurs originaires de régions situées à 4 ou 5 jours en bateau de leur base. Ce poisson est envoyé à Hong Kong par avion avec les langoustes vivantes.

Aujourd'hui, les fournisseurs de Cairns en Australie, de Manille aux Philippines, de Sabah en Malaisie, de Thaïlande et du Vietnam sont fortement tributaires des transports aériens; actuellement, plus de 80 pour cent des poissons capturés dans ces pays sont transportés par avion vers Hong Kong.

Exportations des îles du Pacifique et d'autres régions éloignées

Les îles du Pacifique étant très éloignées de Hong Kong et n'ayant pas, pour la plupart, de vol direct vers cette destination, il n'est ni économiquement viable ni techniquement possible d'y expédier des poissons de récif vivants par avion. Le bateau reste le seul moyen. Actuellement, les grands bateaux-viviers peuvent transporter du poisson provenant de pays tels que les Îles Fidji, Kiribati et les Seychelles dans l'océan Indien. Toutefois, pour que les frais de transport soient justifiés, il faut embarquer au minimum 20 tonnes de poisson. Les exploitants océaniens qui souhaitent exporter des poissons de récif vivants vers Hong Kong sont encouragés à nouer des contacts avec un importateur sur place, qui pourra faire en sorte qu'un bateau-vivier vienne prendre livraison du poisson. Généralement, l'importateur de Hong Kong est heureux de fournir un soutien et une formation techniques aux pêcheurs locaux. La Chambre des négociants en produits de la mer de Hong Kong peut intervenir dans ce domaine.

Transport par mer

Actuellement, les négociants en poissons vivants de Hong Kong utilisent deux types de bateaux-viviers. Le premier est le bateau de pêche traditionnel de Hong Kong dont la conception s'inspire de celle des chalutiers écossais à coque métallique, qui opèrent en mer du Nord par gros temps. À Hong Kong, les constructeurs de bateaux ont adopté le même dessin mais ont remplacé le métal par le bois. Près de 99 pour cent des pêcheurs ont des navires en bois parce que cela les dédouane de l'obligation d'obtenir le certificat de navigation. Cette politique pare à l'impossibilité pour la majorité des pêcheurs de suivre des cours de formation à la navigation en raison de leur niveau d'instruction médiocre.

Certains de ces navires comportent des viviers qui leur servent à transporter des poissons de récif vivants. Initialement, d'une longueur de 15 à 18 mètres, ils étaient propulsés par des moteurs d'une puissance maximale totale inférieure à 300 cv. Aujourd'hui, certains de ces bateaux-viviers qui mesurent jusqu'à 35 mètres de longueur et sont propulsés par des moteurs pouvant atteindre 1 500 cv, peuvent contenir 20 tonnes de poissons.

Quelques négociants utilisent des bateaux-viviers à coque métallique. Certains les ont achetés d'occasion au Japon, alors que d'autres ont converti d'anciens petits navires de charge ou des thoniers. Généralement, la capacité des viviers des navires à coque métallique est plus grande que celle des bateaux en bois de taille sem-

blable car, pour cette dernière catégorie, il faut utiliser des parois de séparation à l'intérieur des viviers afin d'atténuer la pression exercée contre la coque.

Ces deux types de navires sont dotés de systèmes d'arrivée et d'évacuation de l'eau dans la coque qui permettent un bon renouvellement de l'eau pendant le trajet. Le débit d'eau est dix fois supérieur à la capacité de rétention par heure. Mais tous les transporteurs doivent être équipés de systèmes de pompage solides pour maintenir le débit d'eau lorsque les navires sont immobiles, comme c'est le cas lors du chargement ou du déchargement.

L'officier qui supervise les opérations de chargement doit être expérimenté et vigilant; le succès de chaque expédition dépend beaucoup de lui. Pendant le chargement et le déchargement, il doit prendre garade en particulier aux aspects suivants :

- À marée basse, les eaux côtières ont généralement une teneur en oxygène moindre et l'eau peut être particulièrement chaude. Il est donc risqué de charger ou de décharger le poisson dans ces conditions.
- Une pression atmosphérique faible incite les poissons à évoluer en surface où la température est plus élevée et la concentration d'oxygène plus faible.
- Les poissons sont plus actifs dans l'eau chaude. Leur consommation d'oxygène peut doubler ou tripler avec une élévation de la température de 10 °C. C'est un fait particulièrement préoccupant lorsque les poissons sont placés dans des conditions de stress comme c'est le cas lors de l'embarquement ou du débarquement. De plus, lorsqu'ils sont perturbés, ils ont tendance à s'entasser, ce qui peut entraîner une très forte chute localisée du niveau d'oxygène.
- Une bonne circulation de l'eau contribue à réduire ces problèmes. Il peut être également utile de charger le poisson dans différents viviers en alternance. Lorsque ces derniers sont chargés à 70 pour cent de leur capacité, il est souhaitable d'injecter de l'oxygène pur dans l'eau au moyen de diffuseurs.
- La contenance des viviers dépend du type de poissons transportés. Les lutjanidés sont plus actifs que les loches et ont donc besoin de plus d'espace.
- La taille des poissons est également un facteur important, puisque les petits consomment plus d'oxygène par rapport à leur poids que les gros poissons. Les taux de contenance moyens varient de 8 à 14 contre 1, c'est-à-dire de 8 à 14 tonnes d'eau pour une tonne de poissons.
- Les acheteurs de Hong Kong préfèrent sélectionner et peser le poisson immédiatement avant de le charger car c'est un moyen efficace d'éviter le vol et la mortalité dus à des erreurs de manipulation après la pesée. Toutefois, ce procédé n'est pas satisfaisant car il a pour effet de stresser davantage le poisson.

Transport par avion

L'expérience venant et les compétences techniques et le matériel s'améliorant,le transport aérien est de plus en plus utilisé pour les produits de la mer vivants, surtout pour les produits les plus chers. De manière générale, parmi les produits de la mer, le poisson est le plus délicat à transporter par avion. Mais si l'on s'y prend bien et si le temps total du transport n'excède pas 24 heures, son taux de survie est excellent.

L'appauvrissement de la qualité de l'eau est le plus gros problème. Il se manifeste par une baisse de la teneur en oxygène, l'accumulation d'oxyde de carbone, des variations néfastes du pH et de la température, et accumulation des excréments des poissons. La disparition de la couche protectrice de mucus des poissons peut aussi constituer un problème.

Chaque minute compte lorsque l'on conditionne des produits de la mer vivants pour les transporter par avion. Un exploitant expérimenté sait combien de temps il faut à ses employés pour confectionner une boîte, et il calcule au plus juste le temps dont ceux-ci ont besoin pour mener à bien leur tâche. Dans l'idéal, le centre de conditionnement ne devrait guère se trouver à plus de 30 minutes en voiture de l'aéroport. S'il est possible de pomper directement l'eau de mer jusqu'au centre d'emballage, les coûts d'exploitation s'en trouvent réduits, de même que le coût des réservoirs d'eau, essentiels pour tout centre de ce type. Une alimentation en eau immédiate est nécessaire lorsque l'eau contenue dans les réservoirs perd subitement sa qualité.

Il faut s'abstenir de nourrir les poissons au moins 24 heures avant leur conditionnement, afin qu'ils ne polluent pas l'eau en regurgitant des aliments non digérés. On peut plonger les poissons de récif vivants dans un bain d'eau douce pendant 2–3 minutes au moment de leur livraison au centre; en effet, l'eau douce tend à leur faire vomir les aliments non digérés, mais elle tue aussi divers parasites externes.

La température de l'eau des viviers devrait être de l'ordre de 21 à 23 °C. Puisque les poissons de récif vivent généralement dans une eau dont la température varie entre 24 et 30 °C, l'abaissement progressif de la température aura pour effet de les calmer. L'eau des bassins devrait bien circuler et être filtrée à l'aide d'un filtre biologique afin de neutraliser l'ammoniaque. L'injection d'air à l'aide d'un compresseur et d'un diffuseur d'air peut augmenter la teneur en oxygène.

La température de l'eau devrait être abaissée encore de 2 à 3 °C avant le conditionnement. Ce rafraîchissement devrait être lent et être réalisé en l'espace de 4 heures. La température de l'eau dans laquelle les poissons sont conditionnés devrait être la même que celle du bassin de rétention. Si les poissons sont enveloppés dans des sacs de polyéthylène, il faut les anesthésier.

Cette mesure s'ajoute au rafraîchissement de l'eau pour que le poisson ne s'agite pas trop lorsque la température de l'eau augmente pendant le transport. Sur la plupart des marchés, le recours à des produits anesthésiques n'est pas approuvé pour le transport des poissons et autres produits de la mer destinés à la restauration, mais il est monnaie courante dans le sud-est asiatique. Même si l'emploi d'anesthésiques était autorisé, la période d'élimination serait probablement plus longue que le temps habituel de rétention qui précède l'achat.

Les exportateurs australiens de poissons vivants ont été les premiers à utiliser des bacs en plastique pour transporter par avion des poissons vivants à destination de Hong Kong. Ces bacs isothermes, d'une capacité de 1000 litres, sont munis dans le compartiment supérieur d'une pompe à air activée par une batterie qui permet d'injecter de l'air dans l'eau au moyen d'un diffuseur. Un système d'écumage simple est également logé dans ce compartiment. Ces bacs peuvent contenir environ 240 kg de poissons vivants. Le taux de survie du poisson est excellent si celui-ci est livré à l'acheteur dans les 24 heures. Comme l'eau peut être facilement maintenue à la même température dans ces bacs, aucun anesthésiant n'est utilisé. Cependant, la restitution des bacs est coûteuse.

Pour conditionner du poisson vivant dans des sacs en polyéthylène et dans des boîtes de polystyrène expansé, il faut une équipe exercée. Un premier ouvrir rafraîchit l'eau de la manière décrite ci-dessus. Selon le type de poisson et la durée du vol, il utilise 3 à 4 litres d'eau pour 1 kg de poisson. Il transmet ensuite la boîte à un deuxième ouvrier qui est chargé d'injecter de l'oxygène pur dans le sac, lequel est ensuite fermé hermétiquement à l'aide d'un élastique. Le dernier ouvrier reçoit l'emballage, le vérifie, y ajoute un réfrigérant et ferme la boîte en polystyrène à l'aide d'un ruban adhésif étanche. Une équipe expérimentée peut confectionner une boîte par minute.

La chaîne commerciale

Pour les étrangers, le prix du poisson de récif vivant à Hong Kong paraît très élevé ce qui donne aux fournisseurs étrangers l'impression d'être trompés par les acheteurs de Hong Kong, vu le prix dérisoire qu'ils leur paient pour leurs poissons. En fait, avant d'arriver sur la table des restaurants, le poisson vivant importé doit passer par plusieurs intermédiaires qui veulent tous réaliser un bénéfice. En outre, les importateurs et les grossistes ont besoin d'un gros capital pour ces opérations. Le chiffre d'affaires annuel d'un grossiste important de Hong Kong peut atteindre 25 millions de dollars américains. De même, une expédition de 15 tonnes de poisson peut nécessiter une mise de fonds de 250 000 USD, somme qui dépasse de loin les moyens des détaillants; ceux-ci achètent donc leur poisson à des grossistes, lesquels règnent en maîtres sur la distribution. Les restaurateurs, quant à eux, sont les principaux utilisateurs finals.

Les importateurs de poissons de récif vivants exploitent un ou plusieurs bateaux-viviers. Des agents étrangers se chargent d'obtenir les quantités de poissons et les autorisations voulues. Il arrive que les gros importateurs soient propriétaires de cages flottantes à Hong Kong et qu'ils interviennent aussi en tant que grossistes s'ils ont une capacité de stockage suffisante. Quant aux petits importateurs, ils vendent leur poisson à des grossistes, lesquels revendent le poisson à des détaillants en prenant un bénéfice de 8 à 14 pour cent.

Les détaillants gardent le poisson dans leur magasin jusqu'au moment où ils le vendent. Leurs agents commerciaux téléphonent chaque matin aux restaurants qui font partie de leur réseau de vente pour prendre leur commande. Le poisson est livré l'après-midi même. Comme il existe un risque de mortalité pendant la période où ils gardent le poisson, les détaillants prennent normalement un bénéfice de 24 à 35 pour cent et le restaurant une marge de 100 à 150 pour cent.

Les modes de conditionnement et d'acheminement s'étant améliorés ces dernières années, les fournisseurs étrangers envoient de plus en plus de poissons de récif vivants à Hong Kong par avion. Comme la quantité qui peut être ainsi expédiée est relativement faible, plusieurs détaillants ont commencé à importer par avion des poissons vivants, sans passer par des grossistes. Actuellement, la situation est chaotique et il est difficile de savoir qui est grossiste et qui est détaillant, bien que les grossistes restent les maîtres du jeu.

Règles applicables au paiement et au commerce

Normalement, les grossistes paient leurs importateurs dans la semaine qui suit la vente. Si le poisson ne peut pas être vendu immédiatement, le grossiste est tenu d'acheter le poisson à un prix acceptable par les deux parties et le risque est alors transféré aux grossistes. Importateurs et grossistes se tiennent les coudes et il n'est pas rare de voir ces derniers apporter aux premiers une aide financière, surtout lorsque ceux-ci ont besoin de faire réparer d'urgence leur bateau ou qu'ils ont besoin d'un acompte supplémentaire pour une expédition future.

Les détaillants sont censés régler leurs factures dans un délai de dix jours à deux semaines. Cependant, vu le marasme économique de ces deux dernières années, les paiements traînent parfois jusqu'à quatre à six semaines.

Les détaillants réalisent des profits plus importants lorsqu'ils vendent leur poisson à des restaurateurs, mais les conditions de paiement de ceux-ci sont normalement de 30 à 45 jours. Les restaurants associés à de grands hôtels tardent encore plus à payer. En outre, les restaurateurs forcent parfois les détaillants à acheter, lors d'opérations promotionnelles, des bons de dîner qui peuvent leur coûter plusieurs dizaines de milliers de dollars de Hong Kong par an. Il est aussi perçu 3 pour cent du montant total annuel des ventes des détaillants au titre d'une commission en faveur du personnel de restaurant.

On pourrait croire que les restaurateurs engrangent des bénéfices énormes. Cependant, Hong Kong est une des villes les plus chères du monde et les restaurateurs doivent payer des loyers et des salaires très élevés. Malgré tout, la restauration peut être une activité très rentable.

Réexportation des poissons de récif vivants vers la République populaire de Chine

En Chine, la taxe à l'importation de produits de la mer est de 17 pour cent. D'autres administrations prélèvent également des taxes supplémentaires. La situation est confuse et varie d'une ville à l'autre. Les organisations qui peuvent s'appuyer sur de bonnes relations peuvent obtenir des quotas d'importation à un coût bien moindre.

Pendant les sept ou huit dernières années, une bonne partie des produits de la mer a été importée par le petit port de Yantien, situé sur la frontière est des nouveaux territoires de Hong Kong. Près de Yantien, une zone a été affectée à l'aquaculture, et la coopérative des aquaculteurs peut y vendre son poisson avec une taxe à l'importation de 3 pour cent seulement. C'est un secret de polichinelle que les poissons vivants provenant d'ailleurs passent souvent par cette coopérative. Des dessous de table sont souvent proposés aux douaniers pour faciliter les formalités d'admission de ces poissons.

Récemment, le gouvernement central de République populaire de Chine a pris des mesures draconiennes pour éliminer la contrebande et il est donc devenu de plus en plus difficile d'emprunter ce circuit. Plusieurs expéditions de produits de la mer ont été saisies et de lourdes amendes ont été infligées aux contrevenants, mais l'importation de poissons de récif vivants n'a pas cessé.

Autrefois, les opérateurs dans les grandes villes telles que Beijing et Shanghai dépendaient des détaillants pour obtenir des produits en provenance de Yantien. Des problèmes surgissaient souvent parce que des détaillants disparaissaient avec la marchandise après avoir obtenu une ligne de crédit auprès de négociants à Yantien. Les chances de les attraper étaient minces parce que leur outil de travail se limitait à un camion et à un téléphone portable. Beaucoup de négociants en produits de la mer de Hong Kong qui avaient installé des magasins à Yantien, il y a quelques années, ont subi de grosses pertes du fait de ce type de clients peu scrupuleux. Aujourd'hui, les négociants de Yantien, des locaux pour la plupart, choisissent avec beaucoup de prudence les personnes à qui ils vendent leur marchandise. Ils peuvent également changer le yuan (monnaie de République populaire de Chine) en dollars de Hong Kong au marché noir, ce qui les aide à survivre financièrement.

Suite à l'ouverture du nouvel aéroport de Hong Kong, un nouveau point d'entrée important pour les produits de la mer s'est créé à Shekou, zone industrielle adjacente à la frontière occidentale de Hong Kong. Quelques sociétés de transport de Hong Kong coopèrent désormais avec des sociétés publiques qui ont des quotas d'importation de produits de la mer. Plusieurs bateaux de pêche font le voyage entre Shekou et Tung Chung, port situé à 5 minutes à peine en camion de l'aéroport de Hong Kong.

Ce circuit permet de gagner du temps et de payer des taxes de dédouanement substantiellement moins élevées que les droits d'importation normaux. Shekou est aussi commode pour l'envoi de produits de la mer vers d'autres grandes villes chinoises telles que Shanghai et Beijing. L'aéroport de Shenzen n'est qu'à 25 minutes de route de Shekou. Certains négociants de Hong Kong ont installé à Shekou des structures où ils peuvent garder et reconditionner le poisson pour les négociants en produits de la mer vivants de République populaire de Chine.

Formalités d'importation

Hong Kong est un port franc qui ne prélève ni droit de douane ni droit d'importation et n'applique ni législation anti-dumping ni législation sur les droits compensatoires ni contingent à l'importation. Il n'impose ni taxe sur la valeur ajoutée ni taxe générale sur les services. Cependant, les taxes de manutention y sont de 1,4 dollar de Hong Kong (1 USD valait 8 dollars de Hong Kong en février 2000) par kg.

Normalement, le destinataire désigne une société de transport pour prendre en charge la marchandise à l'aéroport. Le chauffeur de camion qui a été désigné peut la récupérer sur présentation des lettres de transport aérien et d'un document d'accréditation du destinataire ou portant le cachet de la société.

D'ordinaire, le coût de la location d'un camion varie entre 500 et 900 dollars de Hong Kong, selon sa capacité. Si le poisson est expédié en boîte de polystyrène, il faut ajouter des frais de main d'œuvre supplémentaire.

La lettre de transport aérien doit être établie par le commissionnaire de transport de l'expéditeur. Les documents originaux sont envoyés en même temps que la marchandise et une photocopie est adressée par télécopieur aux destinataires. Un certificat d'origine n'est généralement pas nécessaire bien qu'il puisse être exigé dans certains cas.

Le destinataire doit faire une déclaration d'importation et d'exportation dans les 14 jours qui suivent l'importation ou l'exportation de tout article autre qu'une marchandise faisant l'objet d'un transbordement, d'un transit ou destiné à une exposition et dont la valeur est inférieure à 1 000 dollars de Hong Kong. Cette déclaration est essentiellement utilisée par le Service du recensement et de la statistique, en application du règlement relatif à l'importation et l'exportation.

À l'aéroport, il est procédé à des inspections physiques des marchandises, selon le contenu de la lettre de transport aérien. Les marchandises diverses sont dédouanées du lundi au vendredi de 8 heures à 15 heures, mais les produits vivants peuvent l'être en dehors de ces horaires.

Pour l'importation de poissons de mer vivants, la présentation d'un certificat zoosanitaire n'est pas obligatoire, ce qui n'est pas le cas des poissons, de tous types de coquillages et langoustes, etc., morts.

L'aéroport international de Hong Kong se trouve environ à 50 km de la ville et il faut de 35 à 40 minutes aux véhicules de transport pour aller en ville, grâce à un bon réseau d'autoroutes. Toutefois, il faut compter, en tout, deux à trois heures pour laisser le temps aux agents de transport de dédouaner la marchandise et de la livrer au destinataire. Entre la mi-mai et la fin septembre, la température peut atteindre 35 °C et il faut utiliser suffisamment de produits réfrigérants pour maintenir les boîtes à bonne température.