

GROUPE D'EXPERTS DE LA FACILITATION (FALP)

(Troisième réunion, Montréal, 12 – 16 février 2001)

Point 2 de

l'ordre du jour: Facilitation du fret — Chapitres 1^{er} et 4 de l'Annexe 9

ADDITIF

RÉVISION DES NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES (SARP) DE L'ANNEXE 9 — CHAPITRE 4. ENTRÉE ET SORTIE DES MARCHANDISES ET AUTRES ARTICLES

(Note présentée par la Secrétaire)

1. OBSERVATIONS DU SECRÉTARIAT

1.1 Généralités

1.1.1 La note FALP/3-WP/3 contient un texte révisé du Chapitre 4 de l'Annexe 9 (*Facilitation*) à la Convention de Chicago. Le texte révisé doit être lu conjointement avec la proposition de version révisée du Chapitre 1^{er} (Définitions et principes généraux) diffusée par le Secrétariat.

1.1.2 Le Chapitre 4 révisé constitue la deuxième étape d'une présentation en trois étapes: buts fondamentaux au Chapitre 1^{er}, dispositions plus détaillées au Chapitre 4, et avis/observations techniques dans le manuel. La proposition de manuel permet de garder les textes juridiques plus courts et plus simples.

1.1.3 Dans l'élaboration des textes, le Secrétariat a tenu compte en particulier:

- a) des observations et suggestions formulées par le Groupe de travail sur le fret (CWG) en janvier 1999 et des observations supplémentaires reçues de l'Australie, de la France, du Royaume-Uni (qui a également présenté des observations au nom de l'OMD) et de l'IATA;

- b) du texte de la Convention de Kyoto révisée;
- c) des recommandations formulées par le Groupe de rédaction sur le fret (CDG) en novembre 2000.

1.1.4 L'alignement sur le libellé de la Convention de Kyoto révisée, lorsque des textes appropriés existent, s'explique principalement par le fait qu'il est non seulement avantageux de disposer d'un libellé déjà convenu par de nombreux pays, mais aussi nécessaire d'éviter des textes contradictoires s'appliquant à la même situation. Comme on peut s'attendre à ce que de nombreux États soient parties contractantes à la fois à la Convention de Chicago et à la Convention de Kyoto, il est de toute évidence important d'éviter des exigences différentes dans une seule et même situation.

1.2 Détails

1.2.1 Le projet de Chapitre 4 révisé se compose de trois nouvelles définitions et de plusieurs sections distinctes:

- Principes généraux liés au Chapitre 4
- Renseignements exigés par les pouvoirs publics
- Dédouanement des marchandises à l'exportation
- Mainlevée et dédouanement des marchandises à l'importation
- Équipements de bord, pièces de rechange, provisions de bord, etc.
- Conteneurs, palettes et autres unités de chargement
- Formalités et documents relatifs à la poste

1.2.2 On avait envisagé de traiter des importations avant les exportations, étant donné que les procédures concernant l'importation sont plus détaillées et que la portée des mesures de facilitation pourrait donc être plus grande. Dans la pratique cependant, l'ordre de ces deux sections n'est pas d'une importance primordiale, et comme les deux sections suivantes concernent principalement l'importation, il était sensé de les faire précéder de la section sur l'importation.

1.2.3 Les trois nouvelles **définitions** concernent les termes «admission temporaire», «déclarant» et «évaluation des risques». L'inclusion de chacun de ces termes facilite la rédaction des normes et pratiques recommandées et des observations connexes dans le manuel. Tous ces termes sauf «évaluation des risques» sont tirés de la Convention de Kyoto révisée et constituent un alignement utile des textes dans le domaine douanier. Le terme «évaluation des risques» n'a pas été défini aux fins de la Convention de Kyoto, où la question est examinée en profondeur, mais une définition aux fins du Chapitre 4 est jugée utile, étant donné que ce terme peut être utilisé avec une signification quelque peu différente dans d'autres chapitres de l'Annexe 9.

1.2.4 La section concernant les «**Renseignements exigés par les pouvoirs publics**» contient dix normes et une pratique recommandée. Elle prévoit principalement des limites concernant les données à exiger par les autorités, les diverses formes sous lesquelles les données peuvent être fournies, des mesures visant à promouvoir la présentation et le traitement des données sous forme électronique, et l'exemption des droits et formalités consulaires.

1.2.5 Dans cette section, le Secrétariat continue à parler de manifeste de marchandises, qui est devenu un terme standard en trafic aérien, bien que le terme utilisé dans la Convention de Kyoto révisée soit «déclaration de chargement». Il est nécessaire de prendre une décision sur l'approche à suivre pour l'Annexe 9, et il y a de toute évidence des arguments pour les deux termes. Une solution pourrait être de continuer à utiliser «manifeste de marchandises» mais d'indiquer dans le manuel que la Convention de Kyoto parle de «déclaration de chargement».

1.2.6 La deuxième section, intitulée «**Dédouanement des marchandises à l'exportation**», contient cinq SARP portant principalement sur des arrangements simplifiés pour la vérification des marchandises à l'exportation et sur des questions relatives à l'exigence qui existe encore dans certains cas de prouver que les marchandises sont arrivées à l'étranger.

1.2.7 La section intitulée «**Dédouanement des marchandises à l'importation**» constitue pour des raisons évidentes le plus grand groupe de dispositions, consistant en sept normes et trois pratiques recommandées. En particulier, cette section fait suite aux dispositions proposées pour le Chapitre 1^{er} en prévoyant l'utilisation de l'évaluation du risque aux fins du contrôle, et une gamme de procédures simplifiées de mainlevée et de dédouanement des marchandises, la pratique recommandée 4.27 prévoyant que tous les intéressés devraient coopérer pour essayer de faire en sorte que la mainlevée soit accordée normalement dans les trois heures. Des explications détaillées sur les diverses procédures simplifiées peuvent alors être insérées dans le manuel.

1.2.8 Cette section se termine par une série de dispositions exigeant le traitement juste et approprié des marchandises et des personnes concernées lorsque, pour des raisons valables, l'importation de marchandises (fret ou provisions de bord) ne se déroule pas comme prévu.

1.2.9 La section concernant les «**Équipements de bord, pièces de rechange, provisions de bord (etc.)**», commence par trois dispositions sur les provisions de bord relatives à l'exonération de droits et taxes à l'importation, à la dispense de documents auxiliaires et à la consommation des provisions de bord lorsqu'un aéronef doit atterrir à deux ou plusieurs aéroports situés dans un État contractant.

1.2.10 Le deuxième groupe de dispositions traite de l'équipement au sol, du matériel de sûreté, etc., recommandant l'exonération de droits et taxes à l'importation et des arrangements simplifiés de dédouanement/mainlevée, et autorisant le prêt de cet équipement entre exploitants (d'autres États contractants).

1.2.11 La pratique recommandée 4.41 concerne les documents des exploitants définis au Chapitre 1^{er} de l'Annexe.

1.2.12 La section suivante, intitulée «**Conteneurs, palettes et autres unités de chargement**», contient six normes et deux pratiques recommandées. Elle est rédigée sur la base de la nouvelle définition d'«admission temporaire» et prévoit l'exonération de droits et taxes d'importation pour les dispositifs eux-mêmes et pour les éléments nécessaires à leur réparation. Elle autorise aussi le prêt des dispositifs entre exploitants, leur retrait en dehors des limites de l'aéroport international, et une documentation et des contrôles d'exportation simplifiés.

1.2.13 La dernière section intitulée «Formalités et documents relatifs à la poste», contient la norme existante à ce sujet.