

## **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<sup>er</sup> et 4 de l'Annexe 9**

### **RÉVISION DES NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES (SARP) DE L'ANNEXE 9 — CHAPITRE 1<sup>er</sup>. DÉFINITIONS ET CHAMP D'APPLICATION**

(Note présentée par la Secrétaire)

#### **1. OBSERVATIONS DU SECRÉTARIAT**

##### **1.1 Généralités**

1.1.1 À la dernière réunion du Groupe d'experts de la facilitation (FALP), tenue en janvier 1999, il a été proposé que, lors de la révision et de la mise à jour de l'Annexe 9 — *Facilitation* à la Convention de Chicago, il serait utile de définir, dans un Chapitre 1<sup>er</sup> révisé, certains principes généraux qui pourraient être acceptés par les États membres, et de fournir une base pour les chapitres suivants qui traitent plus en détail d'aspects spécifiques du transport aérien.

1.1.2 Le projet révisé en pièce jointe présente un nouveau Chapitre 1<sup>er</sup> divisé en deux sections: «A — Définitions» et «B — Principes généraux», et propose le nouveau titre «Définitions et principes généraux» pour traduire cette approche. Dans l'examen du projet, il importe de tenir compte des deux considérations suivantes.

1.1.3 Premièrement, en ce qui concerne les définitions, il serait logique de les considérer comme étant d'application générale partout où elles sont utilisées dans l'Annexe. Les amendements et les ajouts suggérés se rapportent à ce qui est jugé nécessaire, dans le contexte du Chapitre 4 révisé en particulier. On peut s'attendre à ce que ceux qui sont chargés de reformuler d'autres chapitres présentent leurs propres propositions d'amendements, ajouts et suppressions pour ce qui est du Chapitre 1<sup>er</sup>. Par ailleurs, certains termes comme «évaluation des risques» peuvent avoir des applications et des significations différentes dans les différents chapitres de l'Annexe; il peut donc être nécessaire de faire figurer certaines définitions dans des chapitres individuels, avec une signification qui se rapporte expressément au chapitre où elles sont énoncées.

(9 pages)

I:\JobTransfer\French\FALP\falp.3.wp.2.rev.no.02.fr\falp.3.wp.2.rev.no.02.fr.wpd

1.1.4 Deuxièmement, les Principes généraux définis à la section B du projet de Chapitre 1<sup>er</sup> révisé contiennent des principes qui sont appliqués de manière générale à toutes les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe.

## 1.2 Analyse détaillée

1.2.1 Il est proposé d'insérer quatre nouvelles définitions, qui sont importantes dans le contexte du traitement du fret aérien importé ou exporté. Celles-ci sont tirées de la Convention de Kyoto révisée de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et concernent les termes suivants: «dédouanement», «droits et taxes à l'exportation», «droits et taxes à l'importation» et «mainlevée». Elles devraient pouvoir ajouter plus de clarté au texte. En particulier, la distinction entre «mainlevée» et «dédouanement» est un concept important dans les formalités douanières modernes, et l'utilisation de ces termes fournira une base qui permettra de donner des explications dans le nouveau Manuel.

1.2.2 La longue définition actuelle de «zone franche» a été remplacée par le texte beaucoup plus concis qui figure dans la Convention de Kyoto. Il existe plusieurs types de «zones franches» et les procédures qui s'appliquent à elles dans différents pays ne sont pas du tout les mêmes. Un texte plus court, moins détaillé, appuyé par des explications données dans le Manuel, serait la meilleure manière de traiter de ce sujet très compliqué.

1.2.3 La définition actuelle de «provisions de bord» a été remplacée par les textes de Kyoto, qui sont plus longs et plus détaillés, mais les produits d'avitaillement des aéronefs sont un élément important dans le traitement des services aériens internationaux et dans ce cas, les définitions plus détaillées ont des avantages. En outre, il n'est pas certain que le texte actuel soit effectivement correct — toutes les provisions en vente à bord des aéronefs sont-elles de consommation courante? Si l'on convient qu'elles ne le sont pas, alors le texte actuel exclurait certains articles actuellement transportés qui sont destinés à être vendus aux passagers à bord des aéronefs.

1.2.4 Dans la rédaction des Principes généraux du Chapitre 1<sup>er</sup> révisé, il importe de ne pas entrer dans les détails techniques concernant la façon dont les objectifs (principes) fondamentaux doivent être réalisés en pratique — le mieux est que ces détails soient donnés dans les dispositions pertinentes du Chapitre 4 et dans les explications contenues dans le Manuel.

1.2.5 En d'autres termes, on envisage une présentation en trois étapes, à savoir: des objectifs fondamentaux au Chapitre 1<sup>er</sup>, des dispositions plus détaillées au Chapitre 4 et des avis/commentaires techniques dans le Manuel. Le Manuel proposé (comme ce fut le cas pour l'introduction des Directives de la Convention de Kyoto révisée) permet de garder les textes juridiques eux-mêmes plus courts et plus simples.

1.2.6 Cinq normes sont proposées pour le Chapitre 1<sup>er</sup>. La norme 1.1, est d'application générale (la disposition actuelle relative au champ d'application). La norme 1.2 définit quatre objectifs fondamentaux pour la facilitation du transport aérien. Les normes 1.3 et 1.4 sont des mesures de facilitation de base. La norme 1.5 est un énoncé de politique générale concernant les mesures de contrôle nécessaires comme la sûreté de l'aviation.

1.2.7 Ces Principes généraux seront soit appuyés par des dispositions plus détaillées au Chapitre 4, soit décrits et expliqués en détail dans le nouveau Manuel.

1.2.8 Le texte proposé pour le Chapitre 1<sup>er</sup> est présenté en pièce jointe à la présente note.

-----

## PIÈCE JOINTE

### TEXTE PROPOSÉ POUR LE CHAPITRE 1<sup>er</sup> DE L'ANNEXE 9

#### CHAPITRE 1<sup>er</sup>. DÉFINITIONS ET CHAMP D'APPLICATION PRINCIPES GÉNÉRAUX

##### A. Définitions

Dans la présente Annexe, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après:

***Aéroport franc.*** ~~Aéroport international où, à condition de demeurer à l'intérieur d'une zone désignée jusqu'au moment où ils sont acheminés par la voie aérienne vers un point situé hors du territoire de l'État, les membres d'équipage, les passagers, les bagages, les marchandises, la poste et les provisions de bord peuvent être débarqués ou déchargés, séjourner et être transbordés en franchise de taxes et de droits de douane et, sauf aux fins de la sûreté de l'aviation ou aux fins d'application de mesures appropriées de contrôle des stupéfiants, sans être soumis à aucune inspection.~~ **Aéroport international qui est désigné comme zone franche ou qui est situé à l'intérieur d'une telle zone.**

***Aéroport international.*** Tout aéroport que l'État contractant dans le territoire duquel il est situé a désigné comme aéroport d'entrée et de sortie destiné au trafic aérien international et où s'accomplissent les formalités de douane, de contrôle des personnes, de santé publique, de contrôle vétérinaire et phytosanitaire et autres formalités analogues.

***Agent agréé.*** ~~Personne qualifiée,~~ représentant un exploitant et autorisée par ce dernier ou en son nom à remplir toutes formalités relatives à l'entrée ou à la sortie des aéronefs, membres d'équipage, passagers, marchandises, poste, bagages ou provisions de bord dudit exploitant.

***Bagages.*** Biens appartenant à des passagers ou à des membres d'équipage et transportés à bord d'un aéronef en vertu d'un accord avec l'exploitant.

***Bagages mal acheminés.*** Bagages séparés involontairement ou par inadvertance des passagers ou des membres d'équipage.

***Bagages non accompagnés.*** Bagages transportés comme fret, que ce soit à bord du même aéronef ou d'un autre aéronef que celui qui transporte les personnes auxquelles ils appartiennent.

***Bagages non identifiés.*** Bagages qui se trouvent dans un aéroport avec ou sans étiquette d'enregistrement et qui ne sont pas retirés par un passager ni attribuables à un passager.

***Bagages non réclamés.*** Bagages qui arrivent à l'aéroport et ne sont ni retirés ni réclamés par un passager.

**Chargement.** Action de placer à bord d'un aéronef, en vue de leur transport par la voie aérienne, des marchandises, de la poste, des bagages ou des provisions de bord qui n'ont pas été chargés à une escale précédente du même service aérien transitaire.

**Contrôle des stupéfiants.** Mesures prises pour lutter contre le mouvement illicite de stupéfiants et de substances psychotropes par voie aérienne.

**Débarquement.** Action de quitter un aéronef après un atterrissage, sauf pour les membres d'équipage et les passagers qui doivent poursuivre leur voyage jusqu'à une escale suivante du même service aérien transitaire.

**Dédouanement.** L'accomplissement des formalités douanières nécessaires pour mettre des marchandises à la consommation, pour les exporter ou encore pour les placer sous un autre régime douanier.

**Déchargement.** Action d'enlever d'un aéronef, après un atterrissage, des marchandises, de la poste, des bagages ou des provisions de bord dont le transport ne doit pas se poursuivre jusqu'à une escale suivante du même service aérien transitaire.

**Désinsectisation.** Opération destinée à tuer les insectes vecteurs de maladies humaines présents dans les aéronefs et les conteneurs (Règlement sanitaire international [1969], troisième édition annotée [1983], titre I, Article premier).

**Dispositions relatives au transit direct.** Dispositions spéciales, approuvées par les pouvoirs publics compétents, par lesquelles le trafic qui effectue un arrêt de courte durée lors de son passage dans le territoire de l'État contractant peut rester sous le contrôle direct desdits pouvoirs publics.

**Documents des entreprises de transport aérien et des exploitants.** Lettres de transport aérien/bordereaux d'expédition, billets de passage et cartes d'embarquement, documents des plans de règlement bancaire ou de règlement d'agences, billets d'excédent de bagages, bons pour services divers (MCO), rapports de dommages et d'irrégularités, étiquettes de bagages et de marchandises, horaires et indicateurs, devis de poids et de centrage destinés à être utilisés par les entreprises de transport aérien et les exploitants.

**Droits et taxes à l'exportation.** Droits de douane et tous autres droits, taxes ou impositions diverses qui sont perçus à l'exportation ou à l'occasion de l'exportation de marchandises, à l'exception des impositions dont le montant est limité au coût approximatif des services rendus ou qui sont perçues par la douane pour le compte d'une autre autorité nationale.

**Droits et taxes à l'importation.** Droits de douane et tous autres droits, taxes ou impositions diverses qui sont perçus à l'importation ou à l'occasion de l'importation de marchandises, à l'exception des impositions dont le montant est limité au coût approximatif des services rendus ou qui sont perçues par la douane pour le compte d'une autre autorité nationale.

**Embarquement.** Action de monter à bord d'un aéronef en vue d'entreprendre un vol, sauf pour les membres d'équipage et les passagers qui ont embarqué à une escale précédente du même service aérien transitaire.

**Entreprise de transport aérien.** Aux termes de l'article 96 de la Convention, toute entreprise de transport aérien offrant ou exploitant un service aérien international régulier.

**Équipement au sol.** Articles de caractère spécial destinés à l'entretien, à la réparation et au service des aéronefs au sol, y compris le matériel d'essai et de vérification, le matériel d'embarquement et de débarquement des passagers et le matériel de manutention des marchandises.

**Équipement de bord.** Articles destinés à être utilisés à bord d'un aéronef pendant le vol, y compris le matériel de soins médicaux et de secours et **les articles de service en vol et autres provisions de commissariat**, à l'exclusion des provisions de bord ~~et des recharges qui peuvent être enlevés de l'aéronef.~~

**État d'immatriculation.** État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

**Exploitant.** Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

**Mainlevée.** Acte par lequel la douane permet aux intéressés de disposer des marchandises qui font l'objet d'un dédouanement.

**Marchandises.** Tous biens, autres que la poste, les provisions de bord et les bagages accompagnés ou mal acheminés, transportés à bord d'un aéronef.

**Matériel de sûreté.** Dispositifs de nature spécialisée destinés à être utilisés, séparément ou comme éléments d'un système, pour prévenir ou déceler les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile et ses installations et services.

**Membre d'équipage.** Personne chargée par un exploitant de fonctions à bord d'un aéronef pendant ~~le temps~~ **une période de service** de vol.

**Membre d'équipage de conduite.** Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant ~~le temps~~ **une période de service** de vol.

**Personne handicapée.** Toute personne dont la mobilité est réduite, par suite d'une incapacité physique (sensorielle ou motrice), d'une déficience intellectuelle, de l'âge, de la maladie ou de toute autre cause génératrice d'un handicap dans l'usage du transport aérien et dont la situation requiert une attention particulière et une adaptation à ses besoins du service offert à l'ensemble des passagers.

**Personne non admissible.** Personne dont l'admission dans un État est ou sera refusée par les autorités de cet État.

**Pilote commandant de bord.** Pilote ~~responsable de la conduite et de la sécurité de l'aéronef pendant le temps de vol~~ **désigné par l'exploitant, ou dans le cas de l'aviation générale, le propriétaire, comme étant aux commandes et responsable de la conduite et de la sécurité d'un vol.**

**Poste.** Correspondance et autres ~~objets~~ **articles** confiés par des ~~administrations postales~~ **services postaux** et destinés à être remis à des administrations postales **conformément aux règles de l'Union postale universelle (UPU).**

**Pouvoirs publics.** Organismes ou fonctionnaires d'un État contractant ayant mandat de faire appliquer et observer les lois et règlements dudit État qui se rapportent à l'un quelconque des aspects des présentes Normes et pratiques recommandées.

**Provisions:** a) Provisions à consommer;  
b) Provisions à emporter.

**Provisions à consommer.** Marchandises destinées à être consommées par les passagers et les membres d'équipage à bord des aéronefs, qu'elles soient vendues ou non; et marchandises nécessaires au fonctionnement et à l'entretien des aéronefs, y compris les carburants et les lubrifiants.

**Provisions à emporter.** Marchandises destinées à être vendues aux passagers et aux membres d'équipage des aéronefs en vue d'être débarquées.

~~**Provisions de bord.** Articles de consommation courante destinés à être utilisés ou vendus à bord d'un aéronef pendant le vol, y compris les dotations de commissariat.~~

~~**Rechanges.** Articles de réparation ou de remplacement destinés à être incorporés à un aéronef, y compris les moteurs et les hélices, destinés à être incorporés à un aéronef.~~

**Service aérien transitaire.** Service aérien donné, identifié par l'exploitant au moyen de la même désignation sur tout le parcours, du point d'origine jusqu'au point de destination via tous points d'arrêt intermédiaires.

**Unité de chargement.** Tout type de conteneur de fret, de conteneur d'aéronef, de palette d'aéronef avec un filet ou de palette d'aéronef avec un filet tendu au-dessus d'un igloo.

*Note 1. — Cette définition ne comprend pas les suremballages.*

*Note 2. — Cette définition ne comprend pas les conteneurs de fret pour matières radioactives.*

**Visiteur temporaire (visiteur).** Toute personne qui débarque et pénètre dans le territoire d'un État contractant autre que celui où elle réside habituellement et y séjourne légalement selon les conditions fixées par cet État contractant pour un motif légitime autre que l'immigration, tel que: tourisme, agrément, sport, santé, famille, études, pèlerinage religieux ou affaires, sans entreprendre aucune occupation lucrative pendant son séjour dans le territoire visité.

**Vol d'aviation générale.** Vol autre qu'un vol de transport commercial ou de travail aérien.

**Vols de secours.** Vols exploités à des fins humanitaires et transportant du personnel de secours et des fournitures de secours (nourriture, vêtements, abris, articles médicaux et autres) pendant ou après une urgence ou une catastrophe ou qui sont utilisés pour évacuer des personnes d'un endroit où leur vie ou leur santé sont menacées par une urgence ou une catastrophe vers un lieu sûr dans le même État ou dans un autre État disposé à recevoir ces personnes.

**Zone de transit direct.** Zone spéciale établie sur un aéroport international ou à proximité, approuvée par les pouvoirs publics compétents et placée sous leur surveillance directe, destinée à recevoir le trafic qui effectue un arrêt de courte durée lors de son passage dans le territoire de l'État contractant.

**Zone franche.** Zone où des marchandises, qu'elles soient d'origine nationale ou étrangère, peuvent être admises, déposées, entreposées, conditionnées, exposées, mises en vente, traitées ou manufacturées, et d'où elles peuvent être transportées vers un point situé hors du territoire de l'État, en franchise de droits de douane, de droits intérieurs de consommation ou, sauf aux fins de la sûreté de l'aviation ou aux fins d'application des mesures appropriées de contrôle des stupéfiants, sans être soumises à aucune inspection. Les marchandises d'origine nationale admises dans une zone franche peuvent être considérées comme étant exportées. Lorsqu'elles sont retirées de la zone franche et pénètrent dans le territoire de l'État, les marchandises sont sujettes aux formalités douanières et autres formalités d'entrée requises. **Partie du territoire d'un État contractant dans laquelle les marchandises qui y sont introduites sont généralement considérées comme n'étant pas sur le territoire douanier au regard des droits et taxes à l'importation.**

**Zone infectée.** Zone définie sur la base de principes épidémiologiques par l'administration sanitaire qui signale l'existence de la maladie dans son pays et ne correspondant pas nécessairement à des limites administratives. C'est une partie de son territoire qui, en raison des caractéristiques de la population (densité, mobilité) et du potentiel des vecteurs et des réservoirs animaux, pourrait se prêter à la transmission de la maladie signalée (Règlement sanitaire international [1969], troisième édition annotée [1983], titre I, Article premier).

Une liste des zones infectées, notifiées par les administrations sanitaires, figure dans le Relevé épidémiologique hebdomadaire de l'Organisation mondiale de la santé.

## **B. Champ d'application Principes généraux**

1.1 Les dispositions des présentes Normes et pratiques recommandées de la présente Annexe sont applicables à toutes les catégories d'exploitation aérienne, à moins qu'elles ne se rapportent spécifiquement à un seul type d'exploitation sans faire mention des autres.

1.2 Les États contractants établiront par législation, réglementation et/ou par des arrangements contractuels, les procédures et les pratiques nécessaires pour faire en sorte que:

- le temps nécessaire à l'accomplissement des contrôles des personnes aux frontières et à la mainlevée ou au dédouanement des marchandises soit maintenu au minimum;
- tout désagrément causé par l'application des formalités administratives et de contrôle soit maintenu au minimum;
- l'échange de renseignements pertinents entre les États contractants, les exploitants et les aéroports soit encouragé et développé dans toute la mesure possible;
- des niveaux optimaux de sûreté et respect de la loi soient réalisés.

1.3 Les États contractants utiliseront l'évaluation des risques dans l'application du contrôle douanier des personnes ainsi que dans les formalités relatives à la mainlevée ou au dédouanement des marchandises.

1.4 Les États contractants mettront au point une technologie de l'information efficace afin d'accroître l'efficacité et l'efficacité de leurs formalités aux aéroports. Lorsque des renseignements relatifs à des personnes ou à des marchandises sont fournis ou présentés à l'avance par l'exploitant ou une autre partie appropriée, l'État contractant traitera ces renseignements dès leur réception afin de faciliter et d'accélérer l'entrée de ces personnes et le dédouanement de ces marchandises.

1.5 Les dispositions de l'Annexe n'empêcheront pas l'application de la législation nationale en ce qui concerne les mesures de sûreté de l'aviation ou autres contrôles nécessaires.