

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**

PROPOSITIONS D'AJOUTS ET D'AMENDEMENTS AUX SARP

(Note présentée par M. J. Manning, Australie)

SOMMAIRE

La présente note porte sur les textes proposés pour les Chapitres 1^{er} et 4 de l'Annexe 9, qu'elle examine dans le cadre des pratiques actuelles portant sur la gestion du fret aérien.

1. INTRODUCTION

1.1 Il y a lieu de féliciter les membres du Groupe d'experts de la facilitation et le personnel du Secrétariat de l'OACI qui ont participé à la réunion intersession du Groupe de rédaction sur la facilitation du fret. En effet, les travaux de révision des Chapitres 1^{er} et 4 de l'Annexe 9 ont progressé de façon très positive depuis FALP/2.

1.2 Les SARP liées à la facilitation des mouvements transfrontaliers du fret aérien doivent clairement reconnaître les avantages intrinsèques du transport aérien et en même temps renforcer l'efficacité et l'efficience des services de transport et des services douaniers pour permettre aux États contractants de tirer profit du commerce international.

1.3 Les travaux déjà entrepris au sujet des Chapitres 1^{er} et 4, présentés dans la note WP/2 – Révision et dans la note WP/3 – Révision, ont déjà beaucoup contribué à la réalisation de ces objectifs. Un soin particulier a été apporté dans la révision à l'harmonisation et à l'alignement sur les dispositions de la Convention de Kyoto révisée. On trouvera ci-dessous certaines observations précises sur le projet de texte.

2. PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS DU CHAPITRE 1^{er}

2.1 Définitions

2.1.1 *Agent agréé.* Il est noté que cette définition n'engloberait pas les intermédiaires qui transportent des marchandises faisant l'objet de documents de transport qu'ils émettent eux-mêmes et qui acceptent les responsabilités liées à un transporteur contractant. Pour tenir compte de ce changement fondamental de structure et de segmentation du fret aérien, une nouvelle définition de «déclarant de chargement», qui s'appliquerait principalement au Chapitre 4, est proposée. Voir les observations supplémentaires ci-dessous.

2.2 Principes généraux

2.2.1 *Norme 1.3.* Il est suggéré que le texte soit le suivant:

«Les États contractants utiliseront l'évaluation des risques dans l'application des formalités de contrôle frontalier pour les voyageurs et pour la mainlevée ou le dédouanement des marchandises.»

3. PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS DU CHAPITRE 4

3.1 Définitions

3.1.1 *Proposition de nouvelle définition.* Nous estimons qu'une définition est nécessaire pour attribuer convenablement la responsabilité en matière de lettres de transport aérien et de déclaration de chargement. La définition d'exploitant (ou de transporteur) n'est pas suffisante car dans de nombreux cas la personne tenue pour responsable est un transitaire de fret, un coursier ou une autre partie et non pas l'exploitant ou son agent agréé. Cette définition pourrait être la suivante:

«*Déclarant de chargement.* Personne qui fournit les renseignements demandés par les douanes au sujet du chargement amené sur le territoire douanier ou qui en est retiré.»

3.1.2 *Déclarant.* Vu les références suggérées dans le texte au déclarant de chargement, il faudra que cette définition s'applique au «*déclarant de marchandises*».

3.2 Principes généraux

3.2.1 *Norme 4.9.* Afin d'encourager les États contractants à utiliser les échanges électroniques dans toute la mesure possible, nous estimons que le texte ci-après rendrait cette norme plus pertinente:

«Sous réserve des moyens technologiques de l'État contractant, les documents nécessaires à l'importation ou à l'exportation de marchandises, y compris le manifeste de fret ou les lettres de transport aérien, seront acceptés lorsqu'ils sont présentés sous forme électronique transmise à un système d'information des pouvoirs publics.»

3.2.2 *Norme 4.10.* Nous proposons le texte suivant:

«La production et la présentation du manifeste de fret et des lettres de transport aérien incomberont au déclarant de chargement. La production et la présentation des autres documents exigés incomberont au propriétaire, à l'importateur ou à l'exportateur ou à toute autre personne agissant au nom du propriétaire.»

Ce texte répond mieux à toutes les situations qui pourraient se produire. Premièrement, il incombe au déclarant de chargement d'en rendre compte. Le déclarant de chargement peut être l'exploitant, mais il est tout aussi vraisemblable qu'il s'agisse d'un transitaire ou d'une autre partie. Limiter la responsabilité à l'exploitant, au transporteur ou à leurs agents n'est pas suffisant. Deuxièmement, il se peut aussi qu'aucune déclaration de marchandises ne soit exigée et que la responsabilité de la production et de la présentation incombe à un transitaire, à un courtier en douanes ou à un autre représentant du propriétaire.

3.2.3 *Norme 4.11.* Comme plus haut, il est suggéré de remplacer «L'exploitant ou son agent agréé devront (...) Ils ne seront (...) responsables (...) s'ils n'ont» par «Le déclarant de chargement devra (...) Il ne sera (...) responsable (...) s'il n'a».

3.2.4 *Pratique recommandée 4.16.* Nous estimons qu'il serait avantageux d'élargir cette pratique recommandée pour encourager les États contractants à réduire leurs exigences en matière de documents. Nous proposons le texte suivant:

«Pratique recommandée.— *Il est recommandé que, dans toute la mesure possible, les États contractants suppriment toute exigence visant à produire manuellement des documents justificatifs et qu'ils établissent des procédures permettant de les produire par des moyens électroniques.»*

3.2.5 *Norme 4.21.* Il s'agit là d'une pratique qui devrait être découragée, et nous estimons qu'il faudrait considérablement renforcer le texte en le modifiant comme suit:

«Lorsque des marchandises ont été exportées d'un État contractant, cet État n'exigera la preuve de leur arrivée à l'étranger que dans des circonstances très limitées. Si une preuve de l'arrivée à l'étranger est exigée, les pouvoirs publics compétents accepteront, comme preuve, la documentation de transport commercial normale produite lors du transfert des marchandises, et n'exigeront pas l'établissement de documents précis de certification.»

3.2.6 *Norme 4.25.* Nous contestons la valeur ajoutée à cette disposition par le 4^e passage en retrait, que nous proposons de supprimer. Si la disposition n'explique pas ce que signifient les termes «marchandises d'un type précis» et «personne autorisée», il y aura de la confusion au niveau de l'application qui pourrait mener à des interprétations contraires.

3.2.7 *Pratique recommandée 4.27.* Il est proposé, pour la facilité, de scinder cette pratique recommandée en deux parties. La deuxième pratique recommandée devrait commencer par la deuxième phrase. Comme suite au § 3.2.2 ci-dessus, il est nécessaire d'insérer «le déclarant de chargement,» après «Les pouvoirs publics».

3.2.8 *Pratique recommandée 4.36.* Nous estimons nécessaire que le texte proposé précise que les marchandises en question ne sont pas des «provisions à emporter». On pourrait à cette fin ajouter les mots «destinées à être utilisées» après «provisions de commissariat».

3.2.9 *Norme 4.50.* Nous contestons la valeur de cette disposition, que nous proposons de supprimer. Elle n'ajoute rien à la facilitation des courants de fret et cite une évidence, à savoir que les États contractants sont tenus de respecter les accords UPU et autres.

4. **SUITE À DONNER PAR LE GROUPE D'EXPERTS**

4.1 Le Groupe FAL est invité à examiner les propositions ci-dessus.