



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.30/2004/21
2 avril 2004

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports
(Cent septième session, 15-18 juin 2004,
point 5 b) de l'ordre du jour)

**CONVENTIONS DOUANIÈRES RELATIVES À L'IMPORTATION
TEMPORAIRE DES VÉHICULES ROUTIERS PRIVÉS (1954) ET À
L'IMPORTATION TEMPORAIRE DES VÉHICULES ROUTIERS
COMMERCIAUX (1956)**

Application des Conventions

**Communication de l'Alliance internationale de tourisme
et de la Fédération internationale de l'automobile (AIT et FIA)**

Lors de l'emploi du système des carnets de passage en douane (CPD), dans le cadre des Conventions susmentionnées relatives aux véhicules, on se heurte parfois à des cas de saisie, de fraude ou d'activité délictueuse. Ces questions n'étant pas explicitement abordées dans les Conventions, il est demandé au Groupe de travail WP.30 de donner son avis afin d'aider l'AIT et la FIA à donner suite comme il conviendrait à un certain nombre de demandes en suspens des autorités douanières.

Il semble que les articles 13 (14 dans la Convention de 1956), 28 et 31 puissent faire l'objet d'interprétations qui diffèrent selon les administrations douanières. Le Groupe de travail est donc prié d'exprimer ses vues afin que les Parties contractantes disposent d'un avis concordant sur l'application de certaines dispositions. Lesdits articles sont reproduits à l'annexe du présent document afin de pouvoir s'y référer plus facilement.

L'article 13 (dans la Convention de 1954, 14 dans la Convention de 1956) porte sur des accidents établis au cours desquels les véhicules sont gravement endommagés. Il stipule que la réexportation n'est pas exigée pourvu que a) les droits soient payés; ou b) que le véhicule soit officiellement abandonné; ou c) que le véhicule soit détruit, sous contrôle.

À la fin de l'article 13 (14), dans le paragraphe 1 c), figurent les mots «dus en l'espèce». Ces mots s'appliquent-ils à l'alinéa c seulement ou les autorités douanières peuvent-elles choisir entre les alinéas a, b et c? **Par exemple, lorsqu'un véhicule est détruit dans un accident et que celui-ci est dûment établi par la police, les autorités douanières ont-elles le droit de refuser l'abandon officiel en vertu de l'alinéa b ou d'exiger le paiement des droits en vertu de l'alinéa a?**

Lors d'accidents dûment établis, le véhicule est souvent mis à la disposition de la police. **Si le véhicule est retenu par celle-ci, c'est-à-dire non rendu aux autorités douanières, et qu'il n'y a donc pas la possibilité de demander l'abandon officiel ou la destruction sous contrôle, l'association garante peut-elle toujours être tenue d'effectuer le paiement demandé par les autorités douanières?**

L'article 13.2 (14.2) stipule que lorsque les véhicules ne peuvent être réexportés par suite d'une saisie, l'obligation de réexportation est suspendue pendant la durée de la saisie. Dans la Convention, il est indiqué qu'une demande des autorités douanières doit être notifiée dans l'année qui suit l'expiration du document douanier; ce délai d'un an ne peut toutefois pas s'appliquer aux véhicules saisis pendant de longues périodes. **Dans ce cas, quand la demande des autorités douanières peut-elle être notifiée? Comment la fin de la «saisie» est-elle définie?**

L'article 13.3 (14.3) stipule que les autorités douanières devraient notifier à l'association garante les véhicules saisis et l'aviser des mesures qu'elles entendent adopter. Les mots «autant que possible» affaiblissent toutefois l'obligation qu'implique le mot «notifient». **Dans quelles circonstances serait-il admissible que les autorités ne notifient pas à l'association garante le véhicule saisi et les mesures qu'elles entendent adopter?**

Les associations garantes de l'AIT et de la FIA se heurtent parfois à des cas de fraude ou d'activité délictueuse pour lesquelles le conducteur ou le titulaire du CPD est arrêté et le véhicule est confisqué. L'article 28 porte sur la fraude, la contravention et l'abus, pour lesquels des poursuites peuvent être intentées et des pénalités peuvent être imposées aux personnes en infraction. **En cas de détention ou d'emprisonnement du conducteur, lorsque son véhicule est saisi ou confisqué, l'association garante peut-elle être tenue d'effectuer le paiement demandé par les autorités douanières, même si la réexportation dudit véhicule est impossible?**

L'article 31 porte sur toute infraction aux dispositions de la Convention, sur toute substitution, fausse déclaration ou manœuvre ayant pour effet de faire bénéficier indûment une personne de l'importation temporaire. Il stipule que le contrevenant est exposé aux sanctions prescrites par la législation du pays où l'infraction a été commise. **L'association garante peut-elle être tenue de payer ces pénalités?**

Existe-t-il un délai de prescription, soit imposé dans les Conventions relatives aux véhicules, soit consigné par écrit dans la législation internationale, en ce qui concerne l'apurement des demandes des autorités douanières? Par exemple, lorsqu'une demande n'a pas été apurée dans les délais stipulés par les Conventions et que les autorités douanières ne tentent pas, au moyen d'un échange de courrier avec l'association garante, à assurer le suivi de ce cas au cours des quelques années qui suivent, **quel est le délai au-delà duquel la demande peut être considérée comme nulle et non avenue?**

L'expression «force majeure» peut-elle être appliquée lorsque les demandes des autorités douanières ne peuvent être apurées normalement (c'est-à-dire dans les délais prescrits dans les Conventions) en raison d'une rupture des relations diplomatiques entre les deux pays? Par exemple, deux pays rompent leurs relations diplomatiques en 1990, puis les rétablissent en 1995. Les demandes des autorités douanières qui étaient en suspens en 1990 peuvent-elles être considérées comme non valables en 1995 pour un motif de «force majeure»?

L'avis du Groupe de travail sur ce qui précède permettra d'aider l'AIT et la FIA à résoudre un certain nombre de questions en suspens concernant l'application des dispositions des Conventions relatives aux véhicules.

Annexe

Convention douanière relative à l'importation temporaire
des véhicules routiers privés (1954)

Convention douanière relative à l'importation temporaire
des véhicules routiers commerciaux (1956)

Extraits

Article 13 (Convention de 1954)/

Article 14 (Convention de 1956)

1. Nonobstant l'obligation de réexportation prévue à l'article 12, en cas d'accident dûment établi, la réexportation des véhicules gravement endommagés n'est pas exigée, pourvu qu'ils soient, suivant ce que les autorités douanières exigent:

- a) Soit soumis aux droits et taxes à l'importation dus en l'espèce;
- b) Soit abandonnés francs de tous frais au Trésor public du pays d'importation temporaire, auquel cas le titulaire du titre d'importation temporaire sera exonéré des droits et taxes à l'importation;
- c) Soit détruits, sous contrôle officiel, aux frais des intéressés, les déchets et les pièces récupérés étant soumis aux droits et taxes à l'importation dus en l'espèce.

2. Lorsqu'un véhicule admis temporairement ne peut être réexporté par suite d'une saisie différant de celle qui est pratiquée à la requête de particuliers, l'obligation de réexportation dans le délai de validité des titres d'importation temporaire est suspendue pendant la durée de la saisie.

3. Autant que possible, les autorités douanières notifient à l'association garante les saisies pratiquées par elles ou sur leur initiative sur des véhicules placés sous le couvert d'un titre d'importation temporaire garanti par cette association et l'avisent des mesures qu'elles entendent adopter.

4. Quand le véhicule ou l'objet mentionné sur le titre est perdu ou volé au cours de la saisie, pendant la période uniquement durant laquelle l'autorité publique possède le véhicule ou l'objet en question, et que cette saisie n'aura pas été pratiquée à la requête de particuliers, les droits et taxes à l'importation ne peuvent être réclamés au titulaire du titre d'importation temporaire, qui doit présenter une justification de la saisie aux autorités douanières.

Article 28 (Convention de 1954)

En cas de fraude, de contravention ou d'abus, les Parties contractantes ont le droit, nonobstant les dispositions de la présente Convention, d'intenter, pour recouvrer les droits et taxes à l'importation ainsi que pour imposer les pénalités dont ces personnes se seraient rendues passibles, des poursuites contre les personnes utilisant des titres d'importation temporaire. Dans ce cas, les associations garantes doivent prêter leurs concours aux autorités douanières.

Article 28 (Convention de 1956)

Les dispositions de la présente Convention n'affectent pas le droit des parties contractantes, en cas de fraude, de contravention ou d'abus, d'intenter des poursuites contre les titulaires des titres d'importation temporaire et contre les personnes utilisant ces titres, pour recouvrer les droits et les taxes à l'importation ainsi que pour imposer les pénalités dont ces personnes se seraient rendues passibles. Dans ce cas, les associations garantes prêteront leur concours aux autorités douanières.

Article 31 (Conventions de 1954 et de 1956)

Toute infraction aux dispositions de la présente Convention, toute substitution, fausse déclaration ou manœuvre ayant pour effet de faire bénéficier indûment une personne ou un objet du régime d'importation prévu par la présente Convention, expose le contrevenant, dans le pays où l'infraction a été commise, aux sanctions prévues par la législation de ce pays.
