



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.30/2003/2
26 novembre 2002

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des problèmes douaniers
intéressant les transports

(Cent troisième session, 4-7 février 2003,
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

Difficultés d'application

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

Note: Le secrétariat reproduit ci-après une communication de l'Alliance internationale de tourisme/Fédération internationale de l'automobile (AIT/FIA).

A. INTRODUCTION

1. L'AIT/FIA sollicite l'avis du Groupe de travail (WP.30) sur les questions soulevées ci-après. Cet avis est d'une importance déterminante pour l'issue des négociations qui s'y rapportent.

B. DIFFICULTÉS RENCONTRÉES

I. Litige avec les douanes indiennes concernant deux affaires de droits d'importation en suspens

AFFAIRE 1: CPD (carnet de passage en douane) n° D 634658, délivré en 1969 à M. P. Jauhar par le TAC d'Iran.

2. L'AIT/FIA a reçu de l'association garante indienne un dossier de plus de 100 pages constituant la correspondance échangée à propos de cette affaire, laquelle peut être résumée comme suit. À l'échéance, en juin 1970, le véhicule objet du litige n'a pas été réexporté d'Inde. En 1973, le véhicule a été saisi par les douanes. En 1976, les autorités douanières indiennes ont confirmé la saisie et la mise en vente d'office. Entretemps, en 1972, le Ministère des finances de l'Inde a déclaré que les véhicules confisqués n'étaient plus passibles de droits de douane. L'association garante estimait que l'affaire était close quand, en 1988 – soit 12 ans après la décision exécutoire des douanes (qui remonte à 1976) – elle s'est vu réclamer les droits de douane non perçus. Dans divers courriers ultérieurs, les autorités douanières indiennes ont annoncé (en 1990) l'annulation de toute déduction sur les droits au titre de la vente forcée du véhicule, (en 1992) l'annulation de la déclaration du Ministère des finances de 1972, puis (en 1993) le rétablissement de la déduction au titre de la vente forcée. On trouvera en annexe au présent document une chronologie succincte des faits.

3. Le secrétariat de l'AIT/FIA pour les questions douanières souhaiterait que les autorités douanières indiennes soient priées de mettre un terme à ces réclamations, qu'elles font valoir depuis 32 ans, compte tenu du fait que, sans explication aucune, pendant 12 ans elles ont omis de mettre en recouvrement les droits en question. Certes, la Convention des Nations Unies de 1954 est muette quant aux délais à respecter, mais les gouvernements ne sont pas moins tenus de respecter l'esprit des conventions internationales, qui veut que les affaires d'infraction en matière d'importation temporaire soient réglées dans des délais raisonnables. Il est demandé au Groupe de travail de donner son opinion sur cette affaire.

AFFAIRE 2: CPD n° 418711 Ud, valable jusqu'au 5.6.90, délivré à M.Celal Koyuncu par le TTOK de Turquie.

4. L'AIT/FIA a reçu de l'association garante indienne un dossier de plus de 100 pages constituant la correspondance échangée à propos de cette affaire, laquelle peut être résumée comme suit: le véhicule objet du litige a été saisi par les autorités douanières en 1990, tandis que les deux conducteurs ont été arrêtés pour trafic d'or et d'argent. En 1990, le véhicule n'ayant pas été réexporté, les douanes ont exigé l'acquiescement des droits d'importation. Pendant cinq ans, l'association garante a demandé de manière réitérée confirmation de la saisie. La saisie du véhicule n'a été officiellement confirmée par les autorités douanières indiennes qu'en 1995, ce sur quoi l'acquiescement du montant intégral des droits de douane a été réclamé. L'association garante n'est à ce jour en possession d'aucun élément permettant d'établir que le véhicule a été revendu, vendu d'office, ou encore détruit.

5. Le secrétariat de l'AIT/FIA pour les questions douanières souhaiterait que les autorités douanières indiennes soient priées de bien vouloir mettre un terme à ces réclamations, qui remontent aujourd'hui à douze ans, compte tenu du fait que l'association garante n'a obtenu

confirmation de la saisie du véhicule que cinq ans après que celle-ci soit intervenue, ce qui est contraire aux dispositions de l'article 13, paragraphes 2 et 3. De plus, en ne donnant pendant 12 ans aucune information sur ce qu'il est advenu du véhicule, les autorités indiennes ont rendu impossible aussi bien sa réexportation que son abandon pur et simple à leur profit. On trouvera en annexe au présent document une chronologie succincte des faits. Il est demandé au Groupe de travail de donner son opinion sur cette affaire.

II. Procédures douanières en Turquie

6. L'AIT/FIA a demandé aux autorités douanières turques des éclaircissements concernant certaines modifications de leur réglementation douanière, car plusieurs associations émettrices de CPD lui ont signalé en août 2002 que des conducteurs de véhicules commerciaux avaient eu des problèmes aux frontières turques. Les problèmes en question sont de natures diverses: non-reconnaissance des CPD; refus de délivrer des certificats d'épurement à la sortie alors que les CPD ont été tamponnés à l'entrée; exigence d'un document spécial «import-export» (en turc et en anglais) en lieu et place du CPD; perception de droits de montants divers pour la délivrance de ce nouveau document turc; refus de délivrer une quittance pour le règlement des droits ainsi acquittés; formalités à accomplir à la frontière différentes d'un poste de douane à l'autre. Il semble que les nouveaux textes compliquent l'accomplissement des formalités douanières plutôt que de le faciliter. L'AIT/FIA, de même que les associations émettant ces CPD, souhaitent vivement obtenir des éclaircissements sur la situation actuelle en Turquie en matière de douane.

7. L'AIT/FIA vient d'être avisée du fait que les associations émettrices qui lui sont affiliées ont reçu ces derniers mois des douanes turques une avalanche de réclamations dont près de 80 % portent sur des CPD ayant pourtant fait réglementairement l'objet d'un apurement. Ce phénomène semble indiquer qu'il n'y aurait pas de vérification centralisée des dates d'entrée et de sortie des véhicules. En tout état de cause, exiger des associations émettrices et du garant turc qu'ils fournissent la preuve de la réexportation fait peser sur ces organismes une obligation injustifiée.

8. L'AIT/FIA s'inquiète de voir que les efforts de facilitation du passage des frontières en Turquie sont battus en brèche par l'imposition de nouvelles formalités, que les sorties de véhicules ne sont pas enregistrées convenablement, ce qui donne lieu à un nombre particulièrement élevé de réclamations infondées, et que les prescriptions concernant les pièces officielles à produire peuvent être modifiées sans préavis, avec les conséquences particulièrement dommageables que cela peut avoir pour les compagnies de transport international et leurs chauffeurs.

9. L'AIT/FIA souhaiterait que les autorités douanières turques soient priées de bien vouloir respecter le principe de facilitation du passage des frontières proclamé par les conventions internationales, de veiller à ce que les procédures aux postes de douane s'accomplissent avec diligence et ne donnent pas lieu à des réclamations infondées, et d'aviser formellement les organismes internationaux compétents, par l'intermédiaire de l'association turque garante, de tout changement de procédure ayant une incidence directe au regard des documents administrés par ces mêmes organismes. Il est demandé au Groupe de travail de donner son opinion sur cette affaire.

III. Litige avec les douanes égyptiennes se rapportant aux délais fixés par la Convention

10. L'AIT/FIA a tenté de résoudre, en concertation avec l'association garante en Égypte, un certain nombre de litiges avec les douanes de ce pays dont certains, qui portent sur des malentendus concernant les termes de la Convention des Nations Unies de 1954, sont pendants depuis de nombreuses années. L'association garante a pour mission d'essayer de trouver un terrain d'entente avec les autorités douanières égyptiennes, auxquelles il est demandé de rectifier certaines erreurs et d'annuler un grand nombre de réclamations sans fondement.

11. Aux yeux de l'AIT/FIA, les réclamations en question sont presque toutes sans fondement, pour des raisons diverses: au moment de la réclamation un délai d'un an s'était écoulé depuis la date d'expiration de la validité du CPD (art. 26); un an après la date de la notification les droits et taxes (art. 26), les douanes n'avaient toujours pas communiqué le détail du calcul de leur montant à l'expiration du délai d'un an qui leur était imparti les autorités douanières n'avaient contesté la validité de la preuve fournie (art. 27); les douanes n'ont pas reconnu l'impossibilité de la réexportation pour cause de force majeure (art. 25 *bis*); les autorités douanières n'ont pas accepté comme preuve de la réexportation les visas d'entrée apposés par les autorités douanières des pays postérieurement visités (art. 24); la saisie, la mise en vente forcée ou une autre décision juridictionnelle concernant le véhicule n'a pas été notifiée en temps voulu à l'association garante (art. 13). Il est bien d'autres affaires qui seront difficiles à résoudre rapidement parce qu'elles ont été compliquées par l'imposition d'amendes et de droits élevés non prévus par des conventions internationales.

12. L'AIT/FIA souhaiterait que les autorités douanières égyptiennes soient priées de bien vouloir observer rigoureusement les délais et d'autres conditions que la Convention de 1954 énonce clairement. S'agissant des saisies de véhicules et des autres affaires ayant débouché sur des mesures juridictionnelles, elle souhaiterait que les autorités douanières égyptiennes communiquent sans délai tous les éléments pertinents à l'association garante. S'agissant des amendes, droits et pénalités infligés au titre d'une activité délictueuse, elle souhaiterait vivement que les douanes engagent à l'encontre des personnes en cause les procédures adéquates, comme le veut l'article 28. Elle souhaiterait que les autorités douanières égyptiennes respectent les dispositions des accords conclus antérieurement avec l'AIT/FIA en ce qui concerne les dispositions pertinentes des conventions internationales, et que ce contentieux douanier déjà ancien soit réglé. Il est demandé au Groupe de travail de donner son opinion sur cette affaire.

IV. Introduction illégale de véhicules en Iran (République islamique d')

13. L'AIT/FIA a signalé en février 2002 au Groupe de travail qu'un certain nombre de véhicules avaient été illégalement importés de Turquie en Iran (République islamique d') sous couvert de CPD, et que, suite à cela, les douanes iraniennes réclament des droits d'importation. Des véhicules, dont certains volés, ont été introduits en Iran pour y être revendus. La Turquie a arrêté sur son sol un certain nombre de ses ressortissants impliqués dans ce trafic, et transmis à Interpol les noms et adresses de leurs complices en Iran. L'AIT/FIA a été avisée par l'association garante en Iran que la police, Interpol et les autorités douanières iraniennes avaient localisé un certain nombre de ces véhicules.

14. L'AIT/FIA souhaiterait que les autorités douanières iraniennes soient priées de bien vouloir annuler la mise en recouvrement des droits de douane sur les véhicules dont l'introduction illégale a pu être formellement établie (par la police, Interpol, les autorités douanières ou les autorités judiciaires). Elle souhaiterait que les autorités iraniennes engagent les procédures adéquates à l'encontre des personnes suspectées, comme le veut l'article 28 de la Convention de 1954. Il est demandé au Groupe de travail WP.30 de donner son avis sur cette question.

Annexe

INDE – AFFAIRE N° 1

CPD n° D 634658, délivré en 1969 à M. P. Jauhar par le TAC d'Iran

Chronologie des faits

9 juillet 1969 – Entrée du véhicule en Inde par le poste frontière d'Hussainiwala.

26 mars 1970 – Mise en recouvrement par les douanes de droits d'un montant de 26 541 Rs.

3 juin 1970 – Prorogation de la date à laquelle le véhicule devait être réexporté. Le véhicule n'est pas réexporté.

26 juin 1972 – La FIAA (association garante), reçoit un avis du Ministère indien des finances/des douanes par lequel le Sous-Secrétaire d'État fait savoir que «lorsqu'un véhicule à moteur importé sous couvert d'un carnet a été immobilisé en raison d'une infraction aux règles relatives au triptyque, ledit véhicule n'est plus passible de droits de douane».

19 avril 1973 – Saisie du véhicule par les douanes, et sa mise en vente forcée pour la somme de 8 100 Rs.

14 mai 1976 – La Direction des douanes de New Delhi confirme officiellement le caractère effectif de la saisie du véhicule et sa vente forcée pour la somme de 8 100 Rs.

24 mars 1988 – Une note émanant du Département des affaires juridiques du Ministère de la justice, qui concerne ce qui a été convenu le 27 avril 1977 entre le Gouvernement indien et la FIAA à propos de la confiscation de véhicules et du produit de leur vente forcée, stipule que la confiscation du véhicule n'éteint pas l'obligation d'acquitter les droits de douane. En conséquence, la FIAA reste tenue d'acquitter lesdits droits «sauf sur la quotité pour laquelle elle est exemptée» (à savoir le produit de la vente forcée).

30 septembre 1988 et 16 novembre 1988 – Les douanes indiennes confirment la saisie et la vente forcée du véhicule et demandent à la FIAA d'acquitter le solde des droits de douane – 18 441 Rs.

13 avril 1989 – Les douanes indiennes rappellent la décision du Ministère des finances de 1972 à la FIAA, qui considérait l'affaire comme close du fait qu'aucune demande de paiement n'avait été reçue au cours des 12 années écoulées. La FIAA oppose la décision du Ministère des finances du 26 juin 1972, au sens de laquelle elle n'est plus passible de droits de douane.

22 juin 1990 – Les douanes annoncent qu'elles se refusent à déduire des droits le produit de la vente et qu'en conséquence elles mettent en recouvrement le montant total de ces droits, à savoir 26 541 Rs.

Ultérieurement, les douanes envoient plusieurs courriers de réclamation, auxquels la FIAA répond par un refus constant. L'AIT/FIA appuie la FIAA et demande l'annulation des réclamations.

3 juin 1992 – Le bureau des douanes d'Amritsar informe la FIAA que la décision de 1972 du Ministère des finances a été «retirée et remplacée par la “note” du Ministère de la justice en date du 24 mars 1988».

23 avril 1993 – Les douanes réclament la somme de 18 441 Rs (soit les droits, déduction faite du produit de la vente).

26 juillet 1993 – La FIAA adresse aux douanes une requête dans laquelle elle récapitule les faits et présente ses arguments, faisant notamment valoir que 12 ans se sont écoulés sans qu'il n'ait été demandé de versement de droits de douane supplémentaires.

10 septembre 1993 – Les douanes rejettent la requête de la FIAA au motif que, selon la note du Ministère de la justice du 24 mars 1988, les biens confisqués restent passibles de droits de douane.

Par la suite, les douanes continuent d'exiger l'acquittement des droits par un certain nombre de courriers, auxquels la FIAA répond par un refus constant. Les frais juridiques de la FIAA continuent de s'élever. L'AIT/FIA soutient la FIAA et appuie sa demande d'annulation des réclamations.

7 juin 2002 – Dernière en date des mises en recouvrement de la somme de 18 441 Rs majorée des intérêts (654 dollars É.-U. environ).

* * *

INDE – AFFAIRE N° 2

CPD n° 418711 Ud, valable jusqu'au 5 juin 1990, délivré à M. C. Koyuncu par le TTOK de Turquie

Chronologie des faits

21 février 1990 – Entrée du véhicule en Inde par le poste de douane d'«Attari Road» et délivrance d'une autorisation de séjour valable jusqu'au 4 juin 1990.

31 août 1990 – La FIAA (garante) est avisée de la mise en recouvrement de droits d'importation.

12 décembre 1990 – Lettre de M. Koyuncu signalant au TTOK que la police d'Ankara l'a avisé que son véhicule a été saisi pour cause de trafic d'or et a été placé sous la garde des douanes à New Delhi. Les deux conducteurs ont été mis en prison.

14 février 1991 – Le TTOK informe la FIAA que le véhicule a été saisi par les douanes et se trouve probablement dans l'enceinte douanière de New Delhi. Il mentionne incidemment qu'il entend contacter l'ambassade de Turquie pour confirmation.

10 juin 1991 – Avis de liquidation de droits d'importation d'un montant de 1 064 537 Rs.

29 juin 1991 – La FIAA demande aux douanes de confirmer que le véhicule se trouve dans l'enceinte douanière de New Delhi.

4 décembre 1991 – Les douanes déclarent que le véhicule ne se trouve pas sous leur garde, qu'elles ne l'ont d'ailleurs pas saisi, et que les droits d'importation restent dus.

24 mars 1992 – M. Koyuncu écrit au TTOK en donnant les noms des conducteurs impliqués ainsi que les nom, adresse et numéro de téléphone de leur représentant légal à New Delhi.

3 décembre 1992 – Le TTOK demande à la FIAA de se mettre en rapport avec le représentant légal à New Delhi, la prison de New Delhi et aussi les douanes, pour obtenir les informations sur le véhicule.

23 avril 1993 – Les douanes récapitulent les faits de la cause (sans mentionner les lettres de M. Koyuncu) et confirment leur mise en recouvrement de droits, au motif que rien ne prouve que le véhicule ait été saisi ou à un autre titre abandonné au profit des douanes.

11 juillet 1995 – Les douanes envoient à la FIAA une lettre mentionnant l'arrestation du conducteur F. Bayder pour trafic illégal et la saisie du véhicule. Comme le véhicule n'a été ni réexporté ni abandonné au profit des douanes, les droits d'importation sont réclamés. *Pour la première fois, la saisie du véhicule est reconnue.*

23 mai 1997 – En réponse à une lettre de la FIAA en date du 7 avril 1997, le TTOK fait savoir qu'il refuse de payer les sommes réclamées parce que les douanes ont reconnu que le véhicule a été saisi et que le conducteur est en prison.

31 août 1998 – Les douanes font savoir à la FIAA que, selon la note du Ministère de la justice en date du 24 mars 1998, la saisie du véhicule n'éteint pas l'obligation d'acquitter les droits d'importation.

29 janvier 1999 – L'AIT/FIA adresse un courrier à la FIAA dans lequel elle appelle son attention sur l'article 13 de la Convention de 1954, aux termes duquel l'obligation de réexportation est suspendue pendant la durée de la saisie et les autorités doivent notifier l'association garante de la saisie et l'aviser des mesures qu'elles entendent prendre. Elle demande à la FIAA d'intervenir auprès des autorités indiennes afin que les dispositions de la Convention soient respectées.

3 mai 1999 – La FIAA adresse aux douanes un courrier dans lequel elle invoque l'article 13 de la Convention de 1954 et signale qu'elle n'a jamais été avisée de la saisie du véhicule ni de ce qu'il a pu en advenir par la suite, notamment d'une vente forcée dont il aurait pu faire l'objet. Elle demande aux douanes de fournir toutes informations à ce sujet.

2000 et 2001 – Les douanes continuent de réclamer le paiement intégral de la somme mise en recouvrement (1 064 537 Rs).

17 mai 2001 – La FIAA rappelle aux douanes que, selon les termes de la Convention, aucun droit n'est exigible sur des véhicules qui ne peuvent être réexportés du fait qu'ils ont été saisis par elles.

8 mars 2002 – Les douanes réitèrent à la FIAA que le paiement reste dû même si le véhicule a été saisi.

15 mars 2002 – La FIAA fait savoir au TTOK que les sommes exigées sont toujours mises en recouvrement et qu'un intérêt de 20 % s'y ajoute pour paiement tardif.
