



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.30/2006/15
26 juillet 2006

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des problèmes douaniers
intéressant les transports

Cent quatorzième session
Genève, 26-29 septembre 2006
Point 6 b) de l'ordre du jour provisoire

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

Application des Conventions

Commentaires relatifs aux Conventions

Note du secrétariat*

RAPPEL

1. Le Groupe de travail, à sa cent septième session, a pris note du document TRANS/WP.30/2004/21 communiqué par l'Alliance internationale de tourisme et la Fédération internationale de l'automobile (AIT & FIA), qui soulève un certain nombre de questions concernant l'interprétation des Conventions douanières relatives à l'importation temporaire des véhicules routiers privés (1954) et des véhicules routiers commerciaux (1956).
2. Le Groupe de travail a donné son interprétation de certaines des questions et en a renvoyé d'autres au Bureau des affaires juridiques de l'ONU, notamment celles concernant l'utilisation de l'expression «autant que possible» à l'article 13.3 de la Convention de 1954 et à l'article 14.3

* La Division des transports de la CEE a soumis le présent document après la date limite officielle.

de la Convention de 1956, ainsi que celle de la qualification d'une situation comme «cas de force majeure» lorsqu'il est impossible de régler normalement (c'est-à-dire dans les délais prescrits par les Conventions) des litiges douaniers pour cause de rupture des relations diplomatiques entre deux pays.

3. Le Bureau des affaires juridiques a indiqué au secrétariat de la CEE qu'il ne pouvait pas se prononcer sur lesdites questions, qui se rapportent directement aux Conventions, et il a recommandé aux Parties contractantes à la Convention d'en donner leur interprétation en vue de l'établissement d'une pratique inscrite dans l'esprit des Conventions.

4. Le Groupe de travail, à sa cent onzième session, a réexaminé la question sur la base du document TRANS/WP.30/2005/27 communiqué par l'AIT/FIA, et a également examiné une question supplémentaire concernant la façon de remplir le «certificat de domiciliation» du véhicule.

5. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de formuler des commentaires sur ces diverses questions et de les inclure dans un récapitulatif des commentaires relatifs aux deux Conventions, qu'il conviendrait d'établir à partir des interprétations fournies par le Groupe de travail à ses précédentes sessions.

PROPOSITIONS

Article 13, paragraphe 3, de la Convention de 1954 et article 14, paragraphe 3, de la Convention de 1956

6. S'agissant de la question de l'utilisation de l'expression «autant que possible» dans les deux Conventions, le secrétariat, après avoir consulté l'AIT/FIA, estime que l'on pourrait s'inspirer de l'article 8, paragraphe 7, de la Convention TIR, qui utilise l'expression «dans la mesure du possible» et de la note explicative à l'article en question, qui énonce les mesures que les autorités compétentes doivent au moins prendre pour satisfaire aux conditions de l'article.

7. Compte tenu de cela, le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner le texte suivant à titre de commentaire à l'article 13, paragraphe 4, de la Convention de 1954 et à l'article 14, paragraphe 4, de la Convention de 1956:

«Parmi les mesures que les autorités compétentes doivent prendre pour notifier à l'association garante les saisies pratiquées par elles ou à leur initiative sur des véhicules placés sous le couvert d'un titre d'importation temporaire garanti par cette association, figure la transmission par écrit des informations suivantes: numéro du CPD (carnet de passages en douane), nom de l'association émettrice et date de la notification.»

8. Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner la présente proposition.

Article 22 – Cas de force majeure

9. La question soulevée par l'AIT/FIA concernant la possibilité d'utiliser l'expression «cas de force majeure» se rapporte à des affaires où les relations diplomatiques entre deux pays sont rompues, où les citoyens d'un pays A sont contraints de quitter le pays B sans leur(s) véhicule(s) et où le pays B revendique ensuite auprès de l'association nationale garante la propriété des

véhicules abandonnés. Dans la mesure où les relations diplomatiques sont rompues et où, bien souvent, les véhicules ont été soit récupérés par des citoyens du pays B soit détruits, la question se pose de savoir si l'association garante, dans l'incapacité de prouver que les véhicules ont été réexportés ou détruits, peut invoquer l'argument du «cas de force majeure».

10. Le secrétariat, en coopération avec l'AIT/FIA, fait actuellement le tour des autres instruments juridiques internationaux et conditions d'assurance généralement reconnues pour vérifier si l'expression «cas de force majeure» est utilisée dans des situations telles que celle décrite ci-dessus.

11. Le Groupe de travail souhaitera peut-être donner son point de vue sur la question.

Article 24.2 – Certificat de domiciliation

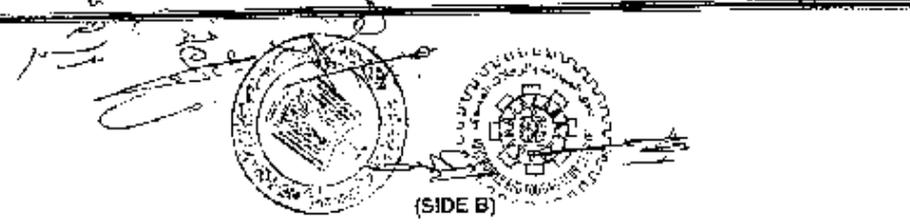
12. Les deux Conventions prescrivent à leur article 24, paragraphe 2, que les autorités compétentes acceptent, comme justification de la régularisation, la présentation d'un certificat de domiciliation (voir annexe 4 de l'une et l'autre des Conventions), délivré par une autorité officielle et se rapportant aux véhicules ou aux pièces détachées qui ont été réexportés.

13. Toutefois, certaines autorités compétentes exigent que l'association émettrice du CPD fournisse une validation supplémentaire au dos du certificat de domiciliation (cf. annexe).

14. Le Groupe de travail souhaitera peut-être donner son avis sur cette prescription supplémentaire et examiner la question de savoir si une attestation analogue à celle figurant en annexe ou une autre attestation modifiée pourrait constituer un élément supplémentaire de sécurité pour les autorités compétentes. Le cas échéant, il conviendrait, dans le cadre d'un commentaire, de recommander de suivre cette pratique.

Annexe

Exemple de validation supplémentaire au dos du certificat de domiciliation (anglais seulement)



(SIDE B)

Club of
..... (**)

**Declaration & Commitment
Of CPD issuing Club**

The Automobile Club of (**)
declares that all data of the Certificate of Location on the back side of this
sheet which is issued by (**)
are correct and that the issuing club is responsible for the correctness of all
the data mentioned therein, and is liable for paying any requested customs
duties according to the Egyptian laws and regulations in case that any of these
data was found incorrect.

Date :

Issuing club President : *[Signature]*

Signature :

(Seal of the Club)

Automobile & Touring Club of Egypt (ATCE)

ATCE approves the correctness of the signatures & seals of the CPD issuing
club : (**)
on the above declaration related to the CDL on the back side of this sheet.
In case of any data found incorrect, ATCE will be responsible to follow-up with
the issuing club to oblige him to pay the Egyptian customs duties resulting from
not abiding with the customs law. ATCE will also be obliged to notify AUCFIA to
take the necessary action towards the CPD issuing club in view of his
declaration & commitment.

Approval No. :

Date : 200...

(Signatures - Seal of the club)

[**] = Name of country where vehicle is located .
[**] = Official authority according to the convention .
[**] = Name of CPD issuing Club