

CONFERENCE DES NATIONS UNIES SUR LES TRANSPORTS  
ROUTIERS ET LES TRANSPORTS AUTOMOBILESCOMITE I : QUESTIONS JURIDIQUES ET GENERALES  
ET DOCUMENTS

## COMPTE RENDU DE LA DIX-HUITIEME SEANCE

tenue au Palais des Nations, Genève,  
le vendredi 9 septembre 1949, à 14 h.50.

PRESIDENT : M. MIKAÛI (Liban)

SECRETAIRES PAR  
INTERIM : M. KOPELMANAS

Sommaire : EXAMEN DU PROJET DE DISPOSITIONS A INSERER DANS UNE CONVENTION  
DES TRANSPORTS ROUTIERS ET DES TRANSPORTS AUTOMOBILES, PREPARE  
PAR LA COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE (Point 4 de l'ordre  
du jour de la Conférence) (Suite)

Annexe 10,	Pages 2 - 6
Annexe 11,	Page 7
Annexe 12 (actuellement Annexe 11)	Pages 7 - 14



EXAMEN DU PROJET DE DISPOSITIONS A INSERER DANS UNE CONVENTION DES TRANSPORTS ROUTIERS ET DES TRANSPORTS AUTOMOBILES, PREPARE PAR LA COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE (Point 4 de l'ordre du jour de la Conférence) (Documents E/CONF.8/3, E/CONF.8/30, E/CONF.8/23, E/CONF.8/19, et Document de travail MRT/30/49 \*)).

Le PRESIDENT informe les représentants qu'il a reçu du Comité II une communication le priant de renvoyer au Comité I certaines questions juridiques qui se posent à propos de l'examen des amendements présentés par le gouvernement de la Yougoslavie.

Après un débat au cours duquel M. HOCKING (Royaume-Uni) dit que du fait de l'absence forcée de son Conseiller juridique, la délégation britannique ne pourra pas se prononcer sur cette question, il est décidé de remettre à une date ultérieure l'examen de ce problème avec celui de l'amendement présenté par le Liban sur la sécurité nationale.

Annexe 10.

Le PRESIDENT attire l'attention des représentants sur les amendements à cette annexe qui figurent dans le document de travail MRT/30/49 \*), page 3, et dans le document E/CONF.8/23, ainsi que sur les observations présentées par le gouvernement de la Tchécoslovaquie qui figurent dans le document E/CONF.8/19.

M. HOCKING (Royaume-Uni) présente l'amendement du Royaume-Uni (Document de travail MRT/30/49 \*), page 3). Sa délégation propose d'insérer après le mot "motocycles" les mots "et voitures pour infirmes" afin que l'annexe soit libellée en des termes qui permettront aux Etats contractants de reconnaître la validité des permis de conduire délivrés à des conducteurs de ce genre par d'autres Etats ainsi que celle des permis délivrés aux motocyclistes de moins de 18 ans.

Le PRESIDENT rappelle que dans une déclaration antérieure, la délégation de l'Inde a appuyé cet amendement.

M. ZACH (Tchécoslovaquie) attire l'attention des délégations sur la proposition présentée par le gouvernement de la Tchécoslovaquie (Document E/CONF.8/19). A la page 2 de ce document, les autorités tchécoslovaques expriment l'espoir qu'on ne négligera pas la question de la nécessité des examens médicaux périodiques et d'un examen psychotechnique des

---

\*) Distribué uniquement à la Conférence.

conducteurs de véhicules routiers lourds. Sans vouloir proposer à ce sujet un amendement formel l'orateur tient cependant à insister sur l'importance que son pays attache à la condition mentale et physique des conducteurs ainsi qu'à la question de l'âge.

M. BLONDEL (Belgique), revenant à l'amendement présenté par le Royaume-Uni, déclare qu'il lui donne son appui.

M. BUZZI-QUATTRINI (Autriche) déclare également qu'il donne entièrement son appui à cet amendement mais tient aussi à ajouter une déclaration concernant les conducteurs invalides ou infirmes. Vers la fin de 1948, le Gouvernement de l'Autriche a envoyé au Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe une lettre demandant l'établissement de règles internationales en ce qui concerne la délivrance de permis de conduire à ces infirmes. La délégation estime qu'il y a là un problème très urgent, étant donné spécialement le nombre important de personnes mutilées au cours de la dernière guerre et incapables de conduire, alors que ce n'est pas le cas pour d'autres : de ce fait il est nécessaire d'adopter une législation précise sur toute cette question. L'orateur regrette qu'il n'ait pas été possible d'insérer expressément à ce sujet des dispositions appropriées dans la présente convention, mais il espère que le Président fera une déclaration sur ce point afin que la question soit soulevée en séance plénière comme présentant de l'importance.

Le PRÉSIDENT informe M. Buzzi-Quattrini que cela sera possible.

Aucune autre objection n'étant présentée, le Comité adopte l'amendement du Royaume-Uni visant à insérer à l'Annexe 10 après le mot "motocycles" les mots "et voiturettes pour infirmes".

Le PRÉSIDENT demande au représentant de la Tchécoslovaquie s'il tient à proposer un amendement formel en vue de son insertion à l'Annexe 10 ou s'il se contente que ses remarques soient enregistrées dans le compte rendu.

M. ZACH (Tchécoslovaquie) dit qu'il lui suffira que le compte rendu fasse mention des observations présentées par le gouvernement de la Tchécoslovaquie dans le document E/CONF.8/19, paragraphes 4 (a) et (b).

M. BANERJI (Inde) partage le point de vue du représentant de la Tchécoslovaquie et déclare que dans l'Inde on insiste également pour que les conducteurs de véhicules commerciaux soient soumis à des examens périodiques. Si des dispositions de ce genre sont incorporées dans la

présente Convention ou dans une Annex, les législations nationales des différents pays n'en seront pas affectées.

M. AZKOUH (Liban) fait remarquer que, dans sa rédaction actuelle, le texte de l'Annexe 10 ne fait aucune distinction entre l'âge minimum requis pour la conduite d'une voiture privée et l'âge exigé pour la conduite d'un véhicule lourd. Il estime qu'une distinction de ce genre est nécessaire. En outre, il lui semble, après avoir étudié le texte, que tout Etat pourrait autoriser la délivrance d'un permis de conduire à des motocyclistes de n'importe quel âge ou presque. L'orateur pense qu'il faudrait fixer un âge minimum déterminé et il propose 16 ans. En ce qui concerne les véhicules pesant plus de 3.500 kilogs, il estime que l'âge minimum doit être porté à 21 ans.

M. BANERJI (Inde) partage le point de vue de M. Azkoul et il ajoute que dans l'Inde, les autorités distinguent entre les automobiles légères et les véhicules de transport lourds, l'âge minimum exigé pour conduire ces derniers étant de 20 ans. Il croit que son gouvernement serait disposé à porter cet âge minimum à 21 ans.

M. ROMMING (Norvège) indique qu'en Norvège, l'âge minimum requis pour obtenir un permis permettant de conduire des véhicules lourds est 21 ans. La maturité et l'expérience plus grandes que permet cet âge plus avancé sont nécessaires dans son pays où l'état des routes rend souvent la conduite difficile et dangereuse. En conséquence, il est prêt à faire sien l'amendement présenté par la Fédération internationale des ouvriers du transport (document L/CONF.8/23) dont aucun représentant n'assiste à la séance.

M. BUZZI-QUATTINI (Autriche) estime qu'il faut mettre l'accent sur l'expérience acquise plutôt que sur la simple question d'âge. Il propose que les conducteurs des véhicules lourds soient tenus d'avoir au moins trois ans d'expérience comme conducteurs. En supposant que l'âge minimum exigé pour la conduite d'un véhicule automobile soit fixé à 18 ans, cela ne diminuerait pas l'âge minimum autorisé pour la conduite d'un véhicule lourd.

M. REMPLER (France) rappelle que c'est après avoir longuement considéré la multiplicité des réglementations en vigueur dans les divers pays, dont il s'est efforcé en vain de tenir compte, que le Groupe de travail du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe

a décidé de proposer 18 ans comme âge minimum exigé pour la conduite d'un véhicule automobile, seule condition que dans la circulation internationale les conducteurs devraient remplir. En outre, la limite de 18 ans figure dans la Convention de 1926. Quant aux motocycles, le Groupe a laissé aux législations nationales la possibilité de fixer un âge minimum moins élevé en raison de la maturité précoce de certaines populations.

M. PLUMEZ (Suisse) fait connaître au Comité qu'en Suisse les autorités exigent l'âge minimum de 22 ans pour la conduite d'un autobus dépassant le poids de 3.500 kilogs. Divers facteurs, y compris des considérations d'ordre économique, s'opposent à ce que son gouvernement accepte un minimum d'âge aussi élevé pour la conduite des camions. Dans l'ensemble, M. Plumez partage l'avis du représentant de la France.

M. SPARROW (Etats-Unis d'Amérique) partage également l'opinion du représentant de la France. Si le Comité essayait de tenir compte des dispositions de chaque législation nationale, l'annexe deviendrait démesurément compliquée.

M. de SYDOW (Suède) pense qu'idéalement l'âge limite devrait dépasser 18 ans pour la conduite d'un véhicule lourd ou d'un autobus mais sa délégation partage l'opinion du représentant de la France, et se range aux considérations qui ont abouti aux décisions du groupe de travail du Comité des transports intérieurs.

M. HOCKING (Royaume-Uni) signale au Comité que, en Grande-Bretagne, l'âge minimum exigé pour la conduite d'un motocycle ou d'une voiturette pour infirme est de 16 ans, pour une automobile, 17 ans et pour un véhicule d'un poids de plus de trois tonnes, 21 ans. Les véhicules affectés aux services publics ne peuvent être conduits que par une personne ayant plus de 21 ans; il peut donc accepter la limite de 21 ans fixée pour la conduite de tous les véhicules de transports publics et pour les camions lourds. Toutefois, la législation de la Grande-Bretagne prévoit déjà des dispenses pour les conducteurs de moins de 21 ans de certaines catégories de véhicules lourds, venant de l'étranger, et il pense qu'on pourrait aisément obtenir du Parlement qu'il autorise une extension de ces dispenses.

Le PRESIDENT demande au représentant de la Norvège s'il persiste à reprendre à son compte l'amendement soumis par la Fédération internationale des ouvriers du transport.

M. RONNING (Norvège) répond qu'il renonce à faire sien cet



M. AZKOU (Liban) croit que le texte, dans sa forme actuelle, pourrait permettre qu'une personne âgée de 18 ans conduise un véhicule lourd dans un pays étranger dont la législation a fixé un âge limite plus avancé pour les conducteurs de véhicules de ce genre. Etant donné qu'il s'oppose à cette idée, il propose d'ajouter dans le texte une réserve grâce à laquelle chaque Etat contractant pourrait décider de fixer un âge limite plus avancé pour les conducteurs de véhicules lourds.

M. HOCKING (Royaume-Uni) croit comprendre d'après les remarques précédentes que le représentant du Liban se prononce en faveur de l'exclusion de conducteurs étrangers conduisant des véhicules lourds si leur âge est inférieur à celui prescrit par la législation nationale d'un pays donné pour une circulation de ce genre. Comme il pense que le but de l'Annexe est de prévoir une exception en faveur des conducteurs étrangers n'ayant pas l'âge limite prévu par les législations nationales, l'orateur propose d'ajouter au titre de l'Annexe "les mots "affectés à la circulation internationale".

M. BLOM-ANDERSEN (Danemark) appuie cette proposition.

M. AZKOU (Liban) estime que la portée de cet amendement va à l'encontre de l'esprit de la Convention et nuirait à la sécurité routière dont le développement est un des objets de la Convention. Cependant, il ne s'opposera pas d'une façon formelle à cet amendement s'il recueille une approbation générale, mais il demande que les objections qu'il vient de formuler figurent au procès verbal.

Aucun délégué ne s'oppose à la proposition du Président tendant à ce que le titre de l'Annexe soit modifié par l'addition des mots "affectés à la circulation internationale", comme l'a suggéré le représentant du Royaume-Uni et l'Annexe 10 ainsi modifiée est adoptée.

Annexe 11.

M. HOCKING (Royaume-Uni) déclare que, de l'avis de sa délégation, la classification des catégories des véhicules automobiles figurant dans une Annexe séparée est superflue étant donné que ces catégories figurent dans les modèles de permis proposés aux annexes 12 et 13. En conséquence, il suggère de supprimer l'Annexe 11.

à l'unanimité, le Comité adopte la proposition du représentant du Royaume-Uni tendant à supprimer l'annexe 11.

Annexe 12 (Devenue annex. 11)

M. HUCKING (Royaume-Uni) propose avant d'examiner le modèle de permis, que l'on discute des diverses catégories de véhicules automobiles, car il est indispensable qu'une décision intervienne au sujet de ces diverses catégories avant qu'on examine la teneur à donner au permis.

Le Comité décide de discuter des diverses catégories de véhicules automobiles avant d'examiner le modèle des permis de conduire.

M. AZKUL (Liban) fait remarquer qu'il est facile pour un pays qui, par des fins administratives, a réparti ses véhicules automobiles entre un grand nombre de catégories, d'adopter les divisions proposées à l'annexe 12 (annexe 11 actuelle) car tout ce qu'il a besoin de faire est de sub-diviser toutes les catégories au delà de cinq. Cependant, lorsqu'il s'agit d'un pays comme le sien qui a un nombre de catégories inférieures à cinq, il est extrêmement difficile de porter ce nombre jusqu'à cinq et il faudrait modifier la législation nationale. En conséquence, il propose que le nombre de catégories soit ramené de cinq à trois: la première catégorie comprenant les motocycles avec ou sans side-car et les véhicules similaires; la deuxième catégorie comprenant les autobus ayant 9 places assises au maximum et les camions ayant un poids maximum autorisé ne dépassant pas 3.500 kgs.; et la troisième catégorie comprenant les autobus ayant plus de 9 places assises et les camions dépassant 3.500 kgs. Cependant, il n'insistera pas pour que ces catégories soient les catégories exactes étant donné que ces divisions pourront être renvoyées à un Comité chargé de les déterminer d'une façon précise. Les divisions qu'il vient de proposer lui semblent plus logiques que celles qui sont prévues à l'Annexe 12 (annexe 11 actuelle).

M. BUZZI-QUATTINI, (Autriche) déclare qu'au cours de la discussion prolongée sur les permis de conduire qui a eu lieu au sein de la Commission économique pour l'Europe, il est apparu de façon absolument claire qu'il n'existait aucun système uniforme dans les divers pays et que pour obtenir un certain degré d'uniformité, il faudrait que chaque pays modifie sa législation, dans une mesure plus ou moins grande. Les catégories définies à l'Annexe 12 (Annexe 11 actuelle) constituent le seul compromis possible, et l'orateur propose qu'elles soient adoptées sans autre débat.

M. FLUMM (Suisse) appuie la proposition du représentant de l'Autriche.

M. BANERJI (Inde) déclare que du point de vue de son gouvernement, la répartition en catégories indiquée à l'Annexe 12 (Annexe 11 actuelle) n'est pas entièrement satisfaisante. Si l'on veut rendre les permis nationaux valables sur le plan international, il faut prévoir une catégorie réservée à des véhicules, comme les rouleaux compresseurs par exemple, qui ne seront jamais utilisés en trafic international et qui, par conséquent, ne peuvent figurer dans l'Annexe. De plus, il ne peut comprendre pourquoi des automobiles affectées au transport de personnes et des automobiles affectées au transport de marchandises figurent ensemble dans la catégorie B, alors que l'on fait une différence entre elles dans les catégories C et D. Enfin, sa délégation pense que le nombre de places assises dans les automobiles affectées au transport de personnes et rangées dans la catégorie B doit être limité à 7, étant donné que dans l'Inde, il n'y a, à sa connaissance, aucune automobile de ce genre qui ait un nombre de places assises supérieur à ce chiffre.

M. RUMPLER (France) indique que lorsque l'annexe 11 a été élaborée, on s'est efforcé d'établir un modèle de permis de conduire qui bien qu'utilisé sur le plan national pourrait également être utilisé sur le plan international. En soi cela constituait un avantage important que l'on retirerait de son adoption. Et ce qui concerne les catégories, tous les pays peuvent sans difficulté adapter leurs propres catégories à celles qui sont prévues dans l'annexe, soit simplement en élargissant leurs catégories, soit en divisant celles-ci en sous-catégories. De toute façon, un espace spécial a été réservé dans le permis à l'intention des nouvelles catégories



qui ne seraient pas utilisées sur le plan international. Les pays peuvent ainsi ajouter toutes les catégories qu'ils désirent.

M. BUZZI-QUATTRINI (Autriche) explique que si le nombre des places assises dans les véhicules de la catégorie B a été limité à 9, c'est parce que plusieurs grandes voitures américaines ont 9 places assises. En outre, la raison pour laquelle les grands véhicules automobiles affectés au transport des personnes figurent séparément dans deux catégories est due au fait que plusieurs pays délivrent des permis de conduire additionnels aux conducteurs d'autobus et au fait que l'utilisation d'une mention séparée rend inutiles tous documents supplémentaires. La distinction entre les camions d'un poids inférieur à 3,500 Kgs. et ceux d'un poids supérieur à ce chiffre a été faite dans les conventions précédentes et adoptée comme normale dans la plupart des pays.

Le but du permis de conduire est de permettre à un conducteur d'un véhicule automobile ayant un permis national de circuler en dehors de son propre pays, sans avoir de permis international. En conséquence, il faut que ces catégories soient adoptées internationalement afin que les fonctionnaires chargés des vérifications puissent, malgré les différences de langues, reconnaître la validité de ces permis et y apposer leur sceau ou leur timbre aux endroits appropriés.

M. SCHAEPMAN (Pays-Bas) propose la clôture du débat, étant donné que la question a été longuement discutée et que les délégations sont en possession de tous les renseignements possibles.

Après un échange de vues au cours duquel M. BANERJI (Inde) et M. AZKOUH (Liban) s'opposent à la proposition en faisant valoir que de nouveaux éclaircissements sur l'Annexe sont indispensables, M. SCHAEPMAN (Pays-Bas) retire sa motion de clôture des débats, sous réserve que la liste des créateurs inscrits soit arrêtée.

Le Comité décide d'arrêter la liste des créateurs.

M. SPARROW (Etats-Unis d'Amérique) en réponse à M. BANERJI (Inde) confirme que des automobiles à 9 places et des "stations-wagons" existent aux Etats-Unis.

M. MASLON (République des Philippines) signale que, dans son pays, il est interdit d'atteler deux remorques à un camion ou à une automobile affectés au transport des personnes. D'après la description des catégories O

et D que donne l'annexe, il semblerait que l'utilisation de deux remorques soit autorisée. En conséquence, il propose d'admettre seulement une remorque.

M. von HEYK (Pays-Bas) signale plusieurs erreurs qui ont été commises dans le texte anglais du Document E/CONF.8/3 page 65, ce qui explique les difficultés éprouvées par le représentant de l'Inde et le représentant des Philippines. D'autres difficultés éprouvées par d'autres délégations proviennent du fait que plusieurs de leurs membres ont pris part aux réunions préliminaires de 1948, alors que d'autres représentants n'y ont pas pris part, et n'ont pas ainsi profité des débats qui ont eu lieu à ce moment-là. En conséquence, il propose que le représentant de l'Autriche et lui-même qui, tous deux, ont pris part à ces réunions, aient immédiatement un bref entretien avec les représentants qui éprouvent des difficultés à accepter l'annexe afin d'éclaircir tous les points qu'ils n'ont pas bien compris.

Le permis de conduire, ajoute l'orateur, doit être international s'il est adopté et lorsqu'il sera adopté et déjà plusieurs délégations éprouvent certaines difficultés à comprendre les définitions techniques utilisées. Il propose donc d'élaborer des instructions qui permettront de comprendre facilement la terminologie et les modalités d'emploi.

A l'unanimité, le Comité adopte la proposition du représentant des Pays-Bas tendant à une brève suspension de séance.

La séance est suspendue de 17 h.15 à 17 h.30.

M. AZKOUL (Liban) et M. BANERJI (Inde) retirent leurs propositions en raison des explications qui leur ont été données au cours de la suspension de séance par les représentants de l'Autriche et des Pays-Bas.

M. AZKOUL (Liban) ne saisit pas très bien si le modèle de permis de conduire envisagé sera également exigé des ressortissants d'un pays qui n'ont pas l'intention de quitter ce pays.

M. BUZZI-QUATTRINI (Autriche) indique que tous les Etats sont invités à utiliser ce permis à l'avenir mais qu'ils peuvent également conserver leur modèle de permis pour leurs ressortissants.

M. von HEYK (Pays-Bas) a cru comprendre que, comme il serait peu pratique d'avoir deux permis, l'un sur le modèle figurant dans l'annexe, l'autre sur le modèle national de chaque pays, peu à peu les pays laisseront

disparaître ce dernier modèle, car tous les permis accordés à l'avenir seront établis conformément au modèle de l'Annexe.

M. HOCKING (Royaume-Uni) pense que le permis figurant dans l'Annexe est un modèle à adopter par tous les Etats qui pourront ou voudront le faire en remplacement de tous les permis nationaux. L'orateur ne partage pas l'avis du représentant de l'Autriche selon lequel un gouvernement adoptant ce modèle de permis pourrait également conserver son permis national. Si un gouvernement n'adopte pas le modèle de permis figurant à l'Annexe 12 (Annexe 11 actuelle) pour l'utiliser sur le plan national ce gouvernement devra, selon l'orateur, adopter le permis international figurant à l'Annexe 13 pour l'utiliser sur le plan international. Etant donné le doute qui visiblement existe sur le but exact du permis figurant à l'Annexe 12 (Annexe 11 actuelle) il faudrait nettement préciser ce qu'on aura décidé.

Le PRESIDENT indique que l'Annexe 12 (Annexe 11 actuelle) donne simplement un modèle de permis de conduire national dont le but, conformément au paragraphe 2 de l'article 22 de la présente Convention, est de faciliter la circulation internationale. Il ajoute qu'un Etat n'a aucune obligation juridique d'utiliser ce permis comme permis national. Cependant, on a estimé opportun, au point de vue de l'uniformité et de la circulation internationale, que tous les Etats adoptent ce permis aussitôt que possible.

Le Comité accepte l'interprétation donnée par le Président au sujet du but poursuivi par l'emploi du modèle de permis figurant à l'annexe 12 (Annexe 11 actuelle).

M. HOCKING (Royaume-Uni) indique que, de l'avis de sa délégation, il serait opportun de spécifier dans quelle catégorie entrent les permis de conduire délivrés aux conducteurs de voitures pour infirmes. En conséquence, il propose que les mots "voitures pour infirmes" soient ajoutés dans la catégorie A avant les mots "automobiles à trois roues".

A l'unanimité le Comité adopte la proposition du représentant du Royaume-Uni visant à insérer dans la catégorie A les mots "voitures pour infirmes" avant les mots "automobiles à trois roues".

M. HOCKING (Royaume-Uni) propose d'ajouter à la fin de la catégorie A la phrase suivante: "aux motocycles avec side-car et aux automobiles à trois roues de cette catégorie pour être attelées une remorque dont le poids à vide n'exécède pas 260 kgs."

M. BUZZI-QUATTRINI (Autriche) pense qu'il serait dangereux d'autoriser un véhicule léger, un motorcycle par exemple, à avoir une remorque. En conséquence il s'oppose à la proposition faite par le représentant du Royaume-Uni.

M. von HEMERT (Pays-Bas) s'oppose également à la proposition du représentant du Royaume-Uni, car le Groupe de travail de la Route a convenu à l'unanimité que les motorcycles avec ou sans side-car ne seraient pas autorisés à avoir une remorque.

M. HOCKING (Royaume-Uni) signale que dans son pays on peut atteler aux motorcycles une petite remorque légère et que ces motorcycles avec remorques ont circulé à travers toute l'Europe sans rencontrer de difficultés. Son gouvernement a estimé que l'utilisation faite par les touristes d'une petite remorque pour transporter leurs bagages ne peut soulever d'objection, car il n'y a jamais eu d'accident. Cependant il propose que cette question étant purement technique, elle soit renvoyée pour examen au Comité II.

Le Comité décide de renvoyer pour étude au Comité II la proposition du représentant du Royaume-Uni, tendant à ajouter à la fin de la catégorie à la phrase suivante : "aux motorcycles avec side-car et aux véhicules à trois roues de cette catégorie peut être attelée une remorque dont le poids à vide n'excède pas 260 kgs."

M. MASLOG (République des Philippines) fait remarquer que les mots "ou avec une remorque légère" figurant dans la première phrase des deux catégories C et D, peuvent permettre l'utilisation de deux remorques attelées au véhicule automobile spécifié. Il propose que ces mots soient supprimés.

À l'unanimité, le Comité adopte la proposition faite par le représentant des Philippines visant à supprimer les mots "ou avec une remorque légère" figurant dans la première phrase des catégories C et D.

M. BANERJI (Inde) propose d'utiliser dans la catégorie E les chiffres "2, 3 ou 4" à la place des lettres "B, C, ou D".

À l'unanimité le Comité adopte la proposition du représentant de l'Inde tendant à remplacer dans la catégorie E les lettres "B, C ou D" par les chiffres "2, 3 ou 4".

M. BANERJI (Inde) propose que dans le texte anglais le mot "mark" figurant à la note 1 des pages extérieures du modèle de permis de conduire soit remplacé par le mot "sign" pour se conformer à l'usage suivi dans le texte de la Convention.

À l'unanimité, le Comité adopte la proposition du représentant de l'Inde tendant à remplacer dans le texte anglais le mot "mark" par le mot "sign" à la note 1 des pages extérieures du modèle de permis de conduire figurant à l'annexe 12 (actuellement annexe 11).

M. BANERJI (Inde) dit que dans son pays, il arrive souvent que les naissances ne soient pas enregistrées, de telle sorte que les conducteurs ne connaissent pas le lieu ou la date de leur naissance. En règle générale, on ajoute en plus du nom de la personne et aux fins d'identification le nom de son père ou, dans le cas d'une femme, le nom de son mari. Enfin, l'analphabétisme est chose courante. Pour toutes ces raisons, il propose que certaines modifications concernant le modèle de permis de conduire soient autorisées pour son pays et pour les autres pays se trouvant dans la même situation, ce que l'on pourrait faire au moyen d'une note de bas de page et ce qui ne serait naturellement pas obligatoire pour les autres pays. Ces propositions sont les suivantes : après le mot "Prénoms" figurant à la première page intérieure ajouter les mots "ou nom du père ou nom du mari"; à la place des mots "Date et lieu de naissance" figurant dans la même page, porter les mots "Âge approximatif à la date de la délivrance du permis et lieu de naissance s'il est connu"; après le mot "signature" figurant à la seconde page intérieure, ajouter les mots "ou empreinte du pouce".

Il propose également d'ajouter les mots "y compris les renouvellements périodiques" après les mots "du pays qui émet le permis" figurant à la première page extérieure.

À l'unanimité, le Comité adopte la proposition du représentant de l'Inde, tendant à ajouter les mots "y compris les renouvellements périodiques" à la première page extérieure du modèle de permis de conduire figurant à l'annexe 12 (Annexe 11 actuelle).

À l'unanimité, le Comité adopte les propositions du représentant de l'Inde tendant à autoriser les pays à ajouter les mots "ou nom du père ou nom du mari" après le mot "Prénoms" figurant à la première page intérieure, ainsi que les mots "ou empreinte du pouce" après le mot "Signature" figurant à la seconde page intérieure du modèle de permis de conduire de l'Annexe 12 (Annexe 11 actuelle).



A l'unanimité, le Comité adopte la proposition du représentant de l'Inde tendant à autoriser les pays à porter, à leur choix, à la place des mots "Date et lieu de naissance" figurant à la première page intérieure du modèle de permis de conduire de l'Annexe 12 (Annexe 11 actuelle) les mots "Age approximatif à la date de délivrance du permis et lieu de naissance s'il est connu".

La séance est levée à 18 h.25.