

ECONOMIC
AND
SOCIAL COUNCILCONSEIL
ECONOMIQUE
ET SOCIAL

E/CONF.8/CI/SR.1/Rev.1

15 novembre 1949

30
1 DEC 1949

MTU

W.

CONFERENCE DES NATIONS UNIES SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS

ET LES TRANSPORTS AUTOMOBILES

COMITE I : QUESTIONS JURIDIQUES ET GENERALES - DOCUMENTS

COMPTE RENDU DE LA PREMIERE SEANCE

tenue au Palais des Nations, à Genève
le mercredi, 24 août 1949, à 15 h.

PRESIDENT : M. OYEVAAR, Président de la Conférence

puis : M. MIKAQUI (Liban)

SECRETAIRE: M. HOSTIE

Sommaire :

1. ELECTION DU PRESIDENT Page 4
2. CONSTITUTION D'UN SOUS-COMITE
DES FORMALITES DOUANIERES Pages 4-5
3. PROJET DE DISPOSITION A INSERER
DANS UNE CONVENTION DES TRANS-
PORTS ROUTIERS ET DES TRANSPORTS
AUTOMOBILES, PREPARE PAR LE SOUS-
COMITE DES TRANSPORTS ROUTIERS DU
COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS
DE LA COMMISSION ECONOMIQUE POUR
L'EUROPE.
(Point 4 de l'ordre du jour de la
Conférence) Pages 5-13

Présents :

Australie	M. PARAKER (Observateur) M. HAROLD (Observateur)
Autriche	M. BUZZI-QUATRINI M. HOMOLA
Belgique	M. FORTHOMME M. BLONDEEL
Bulgarie	M. DIANKOV
Canada	M. IRWIN (Observateur)
Danemark	M. BLOM-ANDERSEN
Egypte	Abdel Karim SAFWAT Rey
Etats-Unis d'Amérique	M. FOLEY Jr. M. CATES Jr. M. HORAN M. KUSHNAROFF M. SPARROW M. CONNORS Mme WHITTACK
France	M. RUMPLER
Inde	M. BANERJI
Israël	M. KAHANY M. LUDARSKY
Italie	M. MORGANTI
Liban	M. AZKOUL M. CHEHAB
Luxembourg	M. LOGELIN
Norvège	M. RONNING
Pays-Bas	M. van der POEL M. SCHAEPMAN M. VONK
Philippines	M. MASLOG
République Dominicaine	M. FRANCO FRANCO
Royaume-Uni	M. REST M. HOCKING M. ASHFORD
Suède	M. de SYDCW M. HALL
Suisse	M. GOTTRET

Tchécoslovaquie	M. DVORAK M. FEIFER M. ZACH
Thaïlande	M. BHALIDI
Turquie	M. KEPENEK
Union sud-africaine	M. BRUNE M. VILJOEN
Yougoslavie	M. PANTELIC M. KRSIC

Observateurs désignés par les Organisations intergouvernementales :

Institution internationale pour l'unification du droit privé	M. PILOTTI
---	------------

Observateurs désignés par les Organisations non gouvernementales :

Chambre de commerce internationale	M. DEVREUX
Fédération internationale des ouvriers du transport	M. WESTERLAKEN
Bureau central AIT/FIA	M. PERLOWSKI
Inter-American Federation of Automobiles Clubs	M. IRIBARNE M. REGISAERT

1. ELECTION DU PRESIDENT

M. HOCKING (Royaume-Uni) propose d'élire M. MIKAOUI (Liban) comme Président du Comité. Il pense que la grande expérience des conférences que possède M. Miknoui sera d'un grand secours pour les travaux du Comité.

M. FORTHOMBE (Belgique) appuie la proposition du Président.

M. MIKAOUI (Liban) est élu Président par acclamation et prend possession du fauteuil présidentiel.

Le PRESIDENT remercie le représentant du Royaume-Uni et celui de la Belgique pour l'honneur qu'ils ont fait à son pays en le désignant aux suffrages de leurs collègues.

2. CONSTITUTION D'UN SOUS-COMITE DES FORMALITES DOUANIERES

M. SCHAEPMAN (Pays-Bas) propose la constitution immédiate d'un sous-comité composé d'experts en matière de formalités douanières.

M. FORTHOMBE (Belgique) fait remarquer que l'expert belge en matière de formalités douanières ne sera pas à Genève avant le 26 août. Si le sous-comité ne doit pas commencer ses travaux avant cette date, il est prêt à appuyer la proposition du représentant des Pays-Bas.

M. ZACH (Tchécoslovaquie) déclare qu'il doit faire la même réserve étant donné l'absence de l'expert de sa délégation.

Le PRESIDENT propose que le sous-comité soit constitué étant entendu qu'il ne commencera pas ses travaux avant la date indiquée par le représentant de la Belgique.

M. FOLEY (Etats-Unis d'Amérique) pense qu'il est souhaitable que tous les gouvernements qui le désirent soient représentés au sous-comité des formalités douanières.

M. MORGANTI (Italie) dit que l'expert de sa délégation ne sera pas à Genève avant le 29 août. Bien qu'un autre membre de sa délégation puisse, au besoin, participer aux séances du sous-comité, il préférerait que les travaux de celui-ci ne commencent pas avant cette date.

M. ASHFORD (Royaume-Uni) n'est pas sûr, vu la proposition faite par le représentant des Etats-Unis, qu'il soit nécessaire de constituer un sous-comité des formalités douanières. Les articles concernant les formalités douanières pourraient être discutés par le Comité qui, en temps voulu, renverrait à un sous-comité les questions purement techniques, ainsi que celles qui présenteraient une difficulté particulière.

M. RUMPLER (France) se déclare en faveur d'un sous-comité restreint chargé des formalités douanières, qui serait constitué lorsque le Comité aurait décidé quels articles relatifs aux questions douanières seront inclus dans la Convention.

M. SCHAEPMAN (Pays-Bas) partage le point de vue du représentant de la France, et dit qu'étant donné les réserves faites par certains représentants, le Comité pourrait étudier quel mandat il conviendrait de donner à un sous-comité des formalités douanières.

Le Comité décide de constituer un sous-comité des formalités douanières.

Après de nouveaux débats auxquels prennent part M. van der POEL (Pays-Bas), M. MORGANTI (Italie) et le Président,

Le Comité décide que le Sous-comité des formalités douanières commencera ses travaux le vendredi 26 août 1949.

M. MORGANTI (Italie) déclare qu'en attendant l'arrivée des experts italiens, son gouvernement sera représenté au sous-comité par un observateur.

Le PRÉSIDENT déclare que le mandat du sous-comité comportera l'examen de l'article 3 du projet de convention de la Commission économique pour l'Europe (document E/ECE/109) et des articles IV, XIV et XVI de la Convention inter-américaine. Toutes les organisations internationales qui sont intéressées par les formalités douanières auront la possibilité de faire des déclarations au sein du sous-comité.

En réponse à E. Ashford (Royaume-Uni), il ajoute que la nomination de membres du sous-comité sera faite au cours de la prochaine séance du Comité, et il demande aux délégations qui désirent être représentées au sous-comité d'en aviser le Secrétaire avant la prochaine séance.

3. PROJET DE DISPOSITIONS A INSERER DANS UNE CONVENTION DES TRANSPORTS ROUTIERS ET DES TRANSPORTS AUTOMOBILES, PREPARE PAR LE SOUS-COMITE DES TRANSPORTS ROUTIERS DU COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS DE LA COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE (Point 4 de l'ordre du jour de la Conférence) (documents E/CONF.8/3 et E/CONF.8/26).

Le PRÉSIDENT propose que le Comité discute la question des annexes au projet de Convention en tenant compte des déclarations faites au cours de la seconde séance plénière de la Conférence.

M. ZACH (Tchécoslovaquie) estime que du fait de l'absence de plusieurs chefs de délégations qui sont occupés à constituer les Comités II et III, il sera difficile pour le Comité de se livrer à un débat approfondi. A son avis, il serait plus opportun d'ajourner la séance jusqu'au lendemain matin.

Le PRESIDENT estime qu'il n'est pas souhaitable d'ajourner la séance du Comité étant donné le travail considérable qu'il doit accomplir.

M. RUMPLER (France) appuie chaleureusement le point de vue du Président.

M. BANERJI (Inde) explique que plusieurs des délégations les moins nombreuses n'ont pas eu assez de temps pour préparer leurs travaux en vue de la Conférence, et qu'en outre, il avait cru comprendre que la séance actuelle du Comité aurait un caractère de pure forme. Il appuie la proposition du représentant de la Tchécoslovaquie.

M. ZACH (Tchécoslovaquie), en réponse au Président, déclare qu'il propose formellement l'ajournement de la séance.

Par 6 voix contre 5, le Comité rejette la motion d'ajournement.

M. FOLEY (Etats-Unis d'Amérique) propose que le Comité étudie le projet de dispositions à insérer dans une convention des transports routiers et des transports automobiles (document E/CONF.8/3, page 13), en commençant par le titre, le préambule et les articles 1 et 2. Toutes les références aux annexes que les représentants pourront avoir à faire trouveront leur place logique au cours des débats concernant l'article 2.

M. BEST (Royaume-Uni) se demande si cette procédure sera pratique. Le projet de convention comporte certains articles généraux relatifs à la signature de la convention, à sa dénonciation, etc. qui sont communs à toutes les conventions internationales. Il est possible de discuter ces articles et d'arriver à un accord sur un projet préliminaire dès le début des débats. Mais la forme d'autres articles plus techniques dépendra des débats qui auront lieu au sein des autres Comités. Le Comité I qui s'occupe de questions juridiques ne pourra examiner ces articles et y apporter des modifications de rédaction, que lorsqu'ils auront été discutés quant au fond par les comités intéressés.

Des questions de fond sont également soulevées dans les annexes. Bien qu'il soit éminemment souhaitable que l'ensemble de la convention puisse être accepté par tous, il est évident, d'après les déclarations faites au cours de la deuxième séance plénière, que certains gouvernements ne sont pas disposés à accepter toutes les annexes, par exemple l'annexe 9 relative aux dimensions et aux poids maxima des véhicules.

Or, il se peut que le libellé de ces annexes soit modifié de telle sorte que les difficultés de certains gouvernements soient résolues. En conséquence, il semble que le Comité I sera obligé d'ajourner les débats sur certaines questions jusqu'à ce qu'elles aient été examinées par d'autres comités.

Le projet de convention, avec ses annexes, peut être pris comme formant un ensemble, car on peut considérer que les annexes sont aussi obligatoires que la convention elle-même. La Conférence peut également prendre une autre décision sur ce point. En attendant que des discussions détaillées et techniques aient lieu au sein des autres comités, le Comité I doit commencer par examiner uniquement les articles généraux.

M. BLONDEEL (Belgique) approuve les dernières remarques faites par le représentant du Royaume-Uni, mais il tient à faire observer que le Comité se trouve devant une question de principe: ou bien il doit décider que le projet de convention avec ses annexes aura un caractère impératif dans son ensemble, ou bien soucieux de lui donner une application universelle, il doit signaler aux Comités intéressés que les annexes doivent être modifiées de manière qu'elles puissent être acceptées par tous. Dans ce dernier cas, elles perdront sans aucun doute une grande partie de leur sens. Cependant, si le Comité adopte la première solution, les diverses dispositions des annexes devront être adoptées à une imposante majorité, ou par un accord général et non pas à la majorité simple dont pouvaient se contenter les comités préparatoires de la Commission économique pour l'Europe qui ont établi le projet de dispositions.

M. GOTTRET (Suisse) partage le point de vue du représentant de la Belgique.

M. MORGANTI (Italie) tient à rappeler la déclaration faite par le représentant de l'Italie, au cours de la seconde séance plénière, sur les annexes au projet de Convention.

LE SECRETAIRE dit qu'un léger malentendu semble se faire jour au sujet du mandat du Comité en ce qui concerne les annexes au projet de dispositions de la Convention sur les transports routiers et les transports automobiles, tel qu'il a été défini par la Conférence en séance plénière. En vertu de ce mandat, le Comité I est chargé de décider quelles seront les annexes qui formeront partie intégrante de

la Convention. Certaines annexes, telles que les Nos 1, 5, 6 et 7 ne peuvent être dissociées de la Convention. D'autres annexes, par exemple l'Annexe 4 "Signalisation" ont un caractère évidemment facultatif car il est impossible d'assurer l'application d'un système identique de signalisation dans le monde entier. Le Comité doit moins s'occuper du contenu des annexes que de leur caractère. Il est donc essentiel que le Comité entreprenne un classement préliminaire, car l'article du projet de Convention relatif à l'amendement des annexes ne peut être discuté qu'à la lumière des distinctions qu'il faut établir entre les annexes obligatoires et les annexes facultatives.

En conséquence, l'orateur recommande que le Comité adopte la proposition faite par le représentant des Etats-Unis.

M. BEST (Royaume-Uni) se range à l'avis exprimé par le Secrétaire et il estime que le Comité doit faire connaître son point de vue sur les annexes obligatoires aux autres comités afin que les membres de ces derniers puissent garder présente à l'esprit la nécessité d'arriver à un accord général sur ce point. Il serait regrettable qu'un pays soit obligé de s'abstenir d'adhérer à la Convention uniquement parce qu'il lui serait difficile d'accepter l'une ou l'autre de ses annexes obligatoires.

L'orateur estime qu'étant donné les remarques du Secrétaire, le Comité doit adopter la procédure proposée par le délégué des Etats-Unis.

LE PRESIDENT croit comprendre que le Comité est prêt à adopter la procédure proposée par le représentant des Etats-Unis, et il invite les représentants à présenter leurs observations sur le titre du projet de Convention envisagé.

Titre

M. FOLEY (Etats-Unis d'Amérique) déclare que son Gouvernement pense que le titre de la Convention devrait être ainsi conçu: "Convention relative à la circulation internationale automobile et routière" (document E/CONF.8/26). L'insertion du mot "internationale" est essentielle du fait que la Convention s'applique à la circulation internationale et non à la circulation intérieure. Le mot "circulation" est préférable au mot "transport" car aux Etats-Unis ce mot s'applique principalement au transport des marchandises.

M. PERLOVSKI (Bureau central de l'AIT/FIA) attire l'attention des représentants sur le fait que le projet de Convention est fondé sur la

Convention internationale relative à la circulation automobile qui furent toutes deux signées en 1926, ainsi que sur la Convention sur l'unification de la signalisation routière, signée en 1931, les deux dernières comportant des dispositions relatives à la circulation nationale. Des dispositions d'un caractère national ont également été incluses dans le projet de Convention soumis actuellement au Comité. D'après l'orateur le titre à adopter devrait donc être: "Convention internationale sur la circulation routière et la circulation automobile".

M. HOCKING (Royaume-Uni) appuie le point de vue du délégué du Bureau central de l'AIT/FIA, mais il estime que l'on pourrait supprimer dans le titre toute référence à la circulation automobile.

M. POLEY (Etats-Unis d'Amérique) considère que le terme "Convention internationale" est tautologique, une convention étant par nature un instrument international. Il ne peut donc accepter l'amendement présenté par le représentant du Bureau central AIT/FIA et il attire l'attention des représentants sur la référence faite dans l'article 1 du projet de Convention à la "circulation internationale".

M. BEST (Royaume-Uni) fait remarquer que le chapitre II du projet de convention vise la circulation nationale tout comme la circulation internationale.

Il ne méconnaît pas la pertinence de l'argument du représentant des Etats-Unis concernant l'emploi des mots "Convention internationale", mais il doit rappeler qu'en ce qui concerne l'inclusion de ces mots dans le titre un précédent a été créé par les deux Conventions de 1926.

M. SCHAEPMAN (Pays-Bas) s'oppose au titre proposé par le représentant des Etats-Unis pour le projet de Convention.

M. LUBARSKI (Israël) se déclare d'accord avec le représentant des Etats-Unis et considère que le but du chapitre II du projet de Convention n'est pas de réglementer la circulation intérieure, mais d'établir un lien entre cette circulation et les conditions à remplir sur le plan international.

M. BUZZI-QUATRINI (Autriche) propose d'adopter comme titre "Convention sur la circulation routière", titre à la fois bref et précis.

M. BLONDEEL (Belgique) appuie la proposition du représentant de l'Autriche parce que, en premier lieu, le caractère international de la Convention sera précisé par les signatures qui seront apposées, et, deuxièmement, la distinction entre la circulation intérieure et la circulation internationale est établie dans le texte de la Convention.

M. BEST (Royaume-Uni) accepte la proposition du représentant de l'Autriche.

M. FOLEY (Etats-Unis d'Amérique) ne s'oppose pas à la proposition du représentant de l'Autriche, mais il insiste sur la nécessité de préciser que la Convention ne s'appliquera qu'à la circulation internationale. C'est sur cette base, et sur cette base seule, que le Gouvernement des Etats-Unis participe à la Conférence. Aux Etats-Unis, la circulation intérieure est réglementée par les diverses législations existant dans les quarante-huit Etats. Si l'amendement présenté par les Etats-Unis concernant le titre est rejeté, le mot "internationale" doit au moins être maintenu dans le préambule et l'article 1.

Le SECRETAIRE propose de tourner la difficulté en reportant les dispositions du chapitre II à une annexe qui serait facultative.

M. RUMPLER (France) dit que les Comités préparatoires lorsqu'ils ont rédigé le chapitre II ont toujours tenu compte des difficultés des Etats fédérés et, en conséquence, n'ont inclus dans ce chapitre que des règles qui sont applicables d'une façon uniforme et unanime dans la majorité des pays.

M. AZKOUL (Liban) considère qu'il est essentiel que le mot "internationale" soit maintenu dans le titre de la Convention envisagée dont le but fondamental est de réglementer la circulation internationale.

Par 9 voix contre 7, le Comité adopte la proposition des Etats-Unis (Document E/Conf.8/26, page 2) selon laquelle la Convention aura pour titre "Convention relative à la circulation internationale automobile et routière."

M. SCHAEPMAN (Pays-Bas) dit que le Comité a pris une décision formelle sur une question qui ne peut être tranchée par un vote. Il espère que le vote qui vient d'avoir lieu sera simplement considéré comme un vote préliminaire.

M. RUMPLER (France) estime que les remarques du représentant des Pays-Bas sont sages; il est évident que, réflexion faite, certains représentants souhaitent avoir voté d'une façon différente sur ce point. Le Comité doit travailler aussi rapidement que possible, mais il ne doit pas aller trop vite.

Le PRESIDENT décide que le vote qui vient d'avoir lieu sur le titre du projet de convention est conforme au règlement.

Préambule : Le Comité adopte sans observation le préambule du projet de convention.

Article 1

M. BEST (Royaume-Uni) fait remarquer que si le projet de Convention est voté sans amendement, chaque Partie à cette convention, en s'engageant à appliquer les dispositions de l'article 1 et du Chapitre II, contractera l'obligation de faire en sorte, par exemple, que sur ses propres territoires auxquels la présente convention pourra s'appliquer, aucun conducteur, cycliste ou piéton, ne constitue un danger ou une gêne pour la circulation. Il faut établir une distinction entre les dispositions des chapitres II et III et les dispositions des chapitres IV et V. Les Parties à la Convention peuvent s'engager à autoriser les conducteurs de véhicules remplissant les conditions énoncées dans les chapitres IV et V à circuler sur leurs territoires, mais ils ne peuvent être certains que la circulation intérieure ou la circulation internationale ne constituera jamais un danger ou une gêne pour la circulation sur leurs territoires, même si elles votent des lois et punissent les conducteurs fautifs. En conséquence, l'orateur propose d'adopter pour l'article 1 la variante présentée par le gouvernement du Royaume-Uni (Document E/Conf.8/25, Annexe I).

M. FOLEY (Etats-Unis d'Amérique) dit que l'article 1 (Document E/Conf.8/3) exprime, en termes plus simples, ce que le représentant du Royaume-Uni vient de proposer. Il est inutile d'insérer dans le premier article de la Convention des dispositions détaillées qui sont énoncées dans les articles suivants.

M. BARNERJI (Inde) dit que l'on rendrait service aux administrateurs responsables de l'application des dispositions de la Convention, si on précisait dans son libellé quels sont les engagements que les gouvernements prennent en devenant Parties à cette convention. Il votera en faveur

de l'adoption du texte du Royaume-Uni pour l'article 1, mais il propose qu'il soit modifié par l'insertion des termes : "tout en conservant le droit exclusif de réglementer l'usage de leurs propres routes", qui figurent dans le projet de l'article 1 (Document E/Conf.8/3) afin que les gouvernements puissent prendre les mesures appropriées dans le cas d'inondations, de famine, etc.

M. BEST (Royaume-Uni) accepte l'amendement proposé par le représentant de l'Inde.

M. MORGANTI (Italie) pense que le projet d'article 1 du Document E/Conf.8/3 est satisfaisant. À en juger par la version française du texte, il ne peut accepter le libellé des premières lignes de la proposition du Royaume-Uni.

M. AZKOU (Liban) ne connaît pas encore très bien tous les textes soumis au Comité, mais il craint que l'adoption, au cours de la séance actuelle, ~~des termes~~ figurant dans le texte de l'amendement "sous réserve du droit de tout Etat contractant d'exclure de l'application de la Convention tout ou partie de toute annexe à ladite convention ainsi qu'il est prévu à l'article 26", ne préjuge toute décision que le Comité pourra prendre par la suite au sujet des parties de la convention qui doivent être obligatoires et celles qui pourront être facultatives.

Les premières lignes du texte du Royaume-Uni peuvent être interprétées comme signifiant que les Etats contractants mettront en état, en vue de la circulation internationale, toutes les routes de leurs territoires auxquelles la Convention pourra s'appliquer. Il serait donc souhaitable d'ajouter, après le mot "routes" à la seconde ligne, les mots : "qui, vu leur état, peuvent être utilisées pour la circulation internationale". L'orateur tient à faire remarquer que ses observations, comme celles du représentant de l'Italie, sont fondées sur la version française du texte du Royaume-Uni.

M. PANTELIC (Yougoslavie) partage les craintes exprimées par le représentant du Liban sur les erreurs possibles d'interprétation de l'article 1., tel qu'il figure dans le document E/Conf.8/3. En conséquence il propose que soient ajoutés, dans cet article, les mots "certaines routes désignées par chaque Etat contractant, seront utilisées pour la circulation internationale".

M. RUMPLER (France) s'oppose vivement à l'amendement proposé par le représentant de la Yougoslavie. Comment un conducteur, dans un pays étranger, pourra-t-il reconnaître les routes qui doivent être utilisées par la circulation internationale ? L'adoption de cet amendement donnerait lieu à des situations incohérentes car dans chaque Etat contractant il y aurait un ensemble de règlements applicables aux routes utilisées pour la circulation internationale et un autre ensemble de règlements applicables aux autres routes. De ce fait, la circulation internationale serait soumise à des mesures discriminatoires, ce qui ne doit pas être permis.

M. BEST (Royaume-Uni) déclare que son point de vue sur l'amendement de la Yougoslavie est le même que celui du représentant de la France. En vertu de la Convention, la circulation internationale doit être soumise aux lois relatives à la circulation qui sont en vigueur dans les pays dont on emprunte les routes.

Il semble, d'après les remarques des représentants du Liban et de l'Italie, qu'il y ait des différences entre la version anglaise et la version française du texte présenté par le Royaume-Uni pour l'article 1. Il serait donc opportun de renvoyer toute décision à ce sujet jusqu'au lendemain, afin que le Secrétariat puisse corriger ces différences.

Le terme "article 26" dans le texte, se rapporte au projet d'article 26 figurant au Document E/Conf.8/25, Annexe 2.

M. RUMPLER (France) dit que le projet d'article 1 présenté par le Royaume-Uni peut s'interpréter comme signifiant que dans chaque Etat contractant, il y aura deux séries de règlements, l'un pour la circulation internationale, l'autre pour la circulation intérieure. Si le troisième paragraphe de ce projet est adopté, il faut y ajouter un membre de phrase qui pourrait être ainsi rédigé: "et les annexes relatives à ces Chapitres."

Le SECRETAIRE déclare que bien qu'il ait étudié assez longuement la version française et la version anglaise du projet du Royaume-Uni, concernant l'article 1, il est incapable de proposer une version française plus satisfaisante que celle qui est déjà soumise au Comité.

Le PRESIDENT dit que le Comité jugera peut-être utile d'instituer un Sous-comité de rédaction lorsque le Président de la Conférence aura pu être consulté sur le point de savoir si le Comité de rédaction proposé au cours de la seconde séance plénière, sera, en fait, constitué et quelles seront ses fonctions.