

NATIONS UNIES
CONSEIL
ECONOMIQUE
ET SOCIAL



GENERAL

E/CN.12/238

25 mai 1951

FRANÇAIS

ORIGINAL: ANGLAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AMERIQUE LATINE
Quatrième Session
25 mai 1951
Point 15 de l'ordre du jour

REGLEMENTATION DE LA CIRCULATION SUR LA ROUTE INTERAMERICAINE

Note du Secrétaire Exécutif

Dans le document E/CN.12/237, le Secrétaire exécutif a appelé l'attention des Membres de la Commission économique pour l'Amérique latine sur une note qui lui a été adressée par l'Ambassadeur des Etats Unis d'Amérique auprès du Gouvernement du Chili et qui contient une proposition du Gouvernement des Etats Unis tendant à inscrire à l'ordre du jour de la quatrième session de la Commission économique pour l'Amérique latine la question suivante: Réglementation de la circulation sur la Route interaméricaine, ainsi qu'un projet de résolution proposé par le Gouvernement des Etats Unis d'Amérique. Par le présent document, le Secrétaire exécutif communique aux membres de la Commission économique pour l'Amérique latine certains renseignements supplémentaires relatifs à cette question.

CONVENTION SUR LA CIRCULATION ROUTIERE, GENEVE, 1949

La Convention sur la circulation routière, conclue à Genève en 1949, est le plus moderne et le plus complet d'une série d'accords internationaux réglementant la circulation routière internationale. Le premier de ces accords est la Convention pour la circulation des automobiles signée à Paris en 1909 et ratifiée par seize gouvernements européens. Elle a été remplacée en 1926 par la Convention internationale relative à la circulation automobile qui a été également conclue à Paris, en même temps que la Convention internationale relative à la circulation routière, laquelle contenait des règles de circulation routière applicables aux véhicules automobiles et aux autres usagers de la route. Alors que la Convention de 1909 était uniquement européenne, les Conventions de 1926 ont un caractère mondial; elles ont été ratifiées par la plupart des gouvernements européens, et aussi par un certain nombre d'Etats des autres parties du monde, dont plusieurs Etats de l'Amérique. C'est ainsi que l'Argentine, le Brésil, le Chili, Cuba, le Mexique, le Pérou et l'Uruguay sont parties à la Convention de 1926 relative à la circulation automobile, et que trois pays le Chili, Cuba et l'Uruguay sont parties à la Convention de 1926 relative à la circulation routière.

Outre ces premiers accords conclus sur le plan mondial, deux conventions ont été conclues entre les pays américains. La première, la Convention panaméricaine sur la réglementation de la circulation automobile, a été adoptée en 1930; elle se rattache à la Convention de 1926

/relative à la

relative à la circulation automobile du fait qu'elle exige l'obtention du certificat d'immatriculation et du permis de conduire internationaux prévus par cette convention. Son champ d'application est à peu près le même que celui de la Convention de 1926, mais elle contient quelques dispositions complémentaires. La Convention de 1930 a été ratifiée par cinq pays américains. Elle a été révisée en 1943 par la Convention sur la réglementation de la Circulation automobile interaméricaine.^{1/} Cette dernière est plus large et de conception plus moderne que les Conventions de 1926 et de 1930; elle prévoit notamment les dimensions et poids maximums des véhicules et les conditions techniques relatives à l'équipement des véhicules; elle contient des dispositions destinées à encourager la simplification des formalités douanières et la reconnaissance du carnet de passage en douane comme une garantie douanière suffisante pour l'admission temporaire des véhicules. Si les Etats contractants ont la faculté d'exiger un document international d'immatriculation, l'immatriculation nationale est considérée comme suffisante par la Convention. Les permis de conduire nationaux pour les pays qui en délivrent sont suffisants pour l'admission en circulation internationale, à moins qu'un Etat n'exige en outre un permis international. Sont parties à la Convention: l'Argentine, le Brésil, le Chili, le Costa Rica, la République Dominicaine, le

^{1/} Un exemplaire de la Convention de 1943 sur la réglementation de la circulation automobile interaméricaine est mis à la disposition de chaque délégation à la quatrième session de la Commission Economique pour l'Amérique Latine.

Salvador, le Guatemala, le Honduras, le Nicaragua, le Panama, le Pérou et les Etats Unis d'Amérique.

La révision des Conventions de 1926 conclues à l'échelle mondiale a été commencée par la Société des Nations dès avant la deuxième guerre mondiale. Après la guerre, la nécessité de terminer l'établissement d'une réglementation moderne uniforme pour le monde entier s'est fait sentir de façon urgente. En conséquence, le Conseil Economique et Social des Nations Unies, sur la recommandation de la Commission des transports et des communications a chargé le Secrétaire Général, par la résolution 147B(VII) du 28 Août 1948:

"De convoquer, au plus tard en Août 1949, une conférence

intergouvernementale à l'effet de conclure une nouvelle convention mondiale des transports routiers et des transports

automobiles, les deux Conventions mondiales de 1926, à savoir:

a) la Convention internationale relative à la circulation routière;

b) la Convention internationale relative à la circulation automobile et la Convention subséquente de 1931 sur

l'unification de la signalisation routière, ne répondant

plus aux exigences actuelles. Le projet de texte élaboré

par le Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe, à la suite de l'étude entreprise

par ce Comité, et le texte de la Convention de 1943 sur la réglementation de la circulation automobile interaméricaine

serviront notamment de documents de travail à cette conférence".

/La Conférence

La Conférence des Nations Unies sur les transports routiers et les transports automobiles s'est tenue à Genève du 23 août au 19 septembre 1949. Tous les Etats qui faisaient partie de l'Organisation des Nations Unies au moment de la Conférence furent invités, ainsi que quelques Etats non membres. Les Gouvernements des Etats américains suivants étaient représentés: Brésil, Canada, Chili, République Dominicaine, Equateur, Guatemala, Mexique, Nicaragua, Etats Unis d'Amérique. L'Inter-American Federation of Automobile Clubs avait envoyé des observateurs.

La Conférence prit comme base de discussion le projet rédigé par la Commission économique pour l'Europe (ECE) ainsi que la Convention de 1943 sur la réglementation de la circulation automobile interaméricaine. Le projet de l'ECE reposait d'ailleurs en partie sur le texte de la convention interaméricaine de 1943. A la suite des délibérations de la Conférence la Convention sur la circulation routière fut ouverte à la signature à Genève le 19 septembre 1949.

L'article 30 de la Convention stipule que la Convention "abroge et remplace, dans les relations entre les parties contractantes, la Convention internationale relative à la circulation automobile et la Convention internationale relative à la circulation routière signées à Paris, le 24 avril 1926, ainsi que la Convention sur la réglementation de la circulation automobile interaméricaine ouverte à la signature à Washington, le 15 décembre 1943."

/Conformément à

Conformément à l'Acte Final de la Conférence, le Secrétaire Général des Nations Unies a fait établir une traduction espagnole autorisée de la Convention et l'a jointe aux textes anglais et français lorsqu'il en a transmis des copies certifiées conformes à tous les gouvernements invités à la Conférence sur les transports routiers et les transports automobiles.

Il a été publiée également une édition qui fait figurer côte à côte les textes de la Convention dans les trois langues. Cette édition^{1/} ainsi que les copies certifiées conformes du texte de la Convention, ont été distribuées à tous les Gouvernements invités à la Conférence des Nations Unies sur les transports routiers et les transports automobiles. Un exemplaire supplémentaire est mis à la disposition de chaque délégation assistant à la quatrième session de la CEPAL.

Dans sa résolution 298 I (XI), le Conseil Economique et Social, a attiré "L'attention des gouvernements invités à prendre part à la Conférence des Nations Unies sur les transports routiers et les transports automobiles sur l'opportunité de ratifier dans un proche avenir la Convention sur la circulation routière." Cette Convention a été ratifiée jusqu'ici par trois pays, la Tchécoslovaquie, la France et les Etats Unis d'Amérique. Elle entrera en vigueur lorsqu'elle aura été ratifiée par cinq pays.

Dispositions de la Convention:

La Convention et ses annexes traitent, plus ou moins en détail d'un nombre considérable de questions qu'il est nécessaire de réglementer pour faciliter la circulation routière internationale;

^{1/} United Nations Publications Sales numéro 1950. VIII.2

elles contiennent notamment des dispositions relatives à l'importation temporaire des véhicules, aux documents requis et aux conditions techniques à remplir par les véhicules et les conducteurs en circulation internationale, des règles applicables à la circulation routière ainsi que quelques dispositions générales concernant la signalisation routière.

La Convention prévoit l'importation temporaire des véhicules sur présentation d'un titre douanier, par exemple un carnet de passage en douane, délivré par une association internationale, ce qui supprime l'obligation de déposer à la douane une garantie quelconque.

Elle prévoit qu'il pourra être procédé par un accord international à une nouvelle simplification des formalités douanières et des autres formalités exigées aux frontières.

En ce qui concerne les documents d'immatriculation des véhicules la Convention stipule qu'un véhicule en circulation internationale doit être immatriculé dans un Etat partie à la Convention et elle prévoit la reconnaissance réciproque, par les Etats contractants, des documents d'immatriculation délivrés par les autorités des autres Etats contractants; cette disposition supprime le document d'immatriculation internationale prévu par la Convention de 1926 et est plus libérale que les mesures envisagées par la Convention interaméricaine de 1943.

En ce qui concerne les automobiles en circulation internationale la Convention règle les dispositifs de sécurité et l'équipement exigés; /des dispositions

des dispositions particulièrement détaillées portent sur les freins et l'éclairage.

En ce qui concerne les conducteurs d'automobiles, la Convention exige un âge minimum de 18 ans et un permis de conduire, délivré après que le conducteur a fait preuve de son aptitude, par les autorités d'un Etat partie à la Convention. Les dispositions relatives à la question du permis national ou du permis international de conduire sont semblables à celles de la Convention interaméricaine de 1943.

En ce qui concerne les conducteurs venant du pays qui ne délivrent pas de permis nationaux ou qui exigent, outre le permis national, un permis international, la Convention donne, aux annexes 9 et 10, des modèles de permis national et de permis international de conduire.

Les règles applicables à la circulation routière portent notamment sur la façon dont doivent se comporter les usagers de la route; le nombre de conducteurs requis pour les véhicules, les animaux et les convois; le fait que le conducteur doit rester constamment maître de son véhicule; le croisement et le dépassement; le stationnement; les précautions à prendre quant au chargement des véhicules, et les feux dont les véhicules doivent être munis.

La Convention contient également quelques dispositions très générales relatives à la signalisation routière.

Il y a lieu enfin de souligner que la Convention stipule expressément, à l'article 5, qu'elle "ne doit pas être interprétée comme autorisant le transport de personnes contre rémunération ou /de marchandises

de **marchandises** autres que les bagages personnels des occupants des véhicules, étant entendu que cette matière, ainsi que toutes autres non visées à la présente Convention, demeurent du ressort de la législation nationale, sous réserve de l'application d'autres Conventions ou accords internationaux".

AUTRES ASPECTS DE LA RÉGLEMENTATION DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE
INTERNATIONALE CONSIDÉRÉS À L'ÉCHELLE MONDIALE

Après avoir achevé la Convention sur la circulation routière, la Conférence des Nations Unies sur les transports routiers et les transports automobiles, qui s'est tenue en 1949, a reconnu qu'il restait quelques points supplémentaires devant faire l'objet d'accords internationaux à l'échelle mondiale. Dans son Acte final, la Conférence a indiqué certains points particuliers au sujet desquels il y aurait lieu de prendre des mesures complémentaires; elle a recommandé également au Conseil Economique et Social que la Commission des transports et des communications examine périodiquement la situation en ce qui concerne les transports routiers internationaux et donne son avis au Conseil Economique et Social, sur la base de cet examen en ce qui concerne les mesures internationales supplémentaires qui devront être prises, soit par une conférence, soit de toute autre manière. Le Conseil Economique et Social, dans la résolution 272(X), a approuvé cette recommandation et la Commission des transports et des communications a agi conformément au mandat qui lui a été donné.

La question des mesures internationales qui doivent être prises à l'échelle mondiale fait actuellement l'objet d'une étude attentive en ce qui concerne plusieurs problèmes supplémentaires, notamment ceux qui sont énoncés ci-dessous.

/Signalisation routière.

Signalisation routière.

La Conférence de 1949 a constaté qu'il n'était pas possible, à l'époque d'aboutir à un accord sur un système uniforme mondial de signalisation routière pouvant être accepté par tous les pays intéressés; en effet, il y a actuellement deux principaux systèmes de signalisation routière dans le monde, le système dit "européen" et le système dit "américain", et avant qu'on ne puisse aboutir à un tel accord, il serait nécessaire de mettre en harmonie ces deux systèmes. La Conférence a donc adopté les trois mesures ci-après. Elle a fait figurer dans la Convention sur la circulation routière les dispositions générales concernant la signalisation routière sur lesquelles l'accord pouvait se faire. En second lieu elle a ouvert à la signature le Protocole relatif à la signalisation routière, qui remplace la Convention de 1931 sur la signalisation routière et qui contient une version plus moderne du système européen. Enfin, la Conférence a recommandé au Conseil Economique et Social de charger sa Commission des transports et des communications d'examiner à nouveau la question, avec l'assistance des experts qui seraient nécessaires, et de donner son avis au Conseil au sujet des autres mesures qu'il y aurait lieu de prendre afin d'aboutir à un accord mondial sur un système uniforme de signalisation routière. Le Conseil a approuvé cette recommandation; à l'heure actuelle, un groupe composé de six experts originaires des régions ci-après Afrique, Asie et Extrême-Orient, Europe, Moyen-Orient, Amérique du Nord et Amérique du Sud étudie le problème de l'élaboration d'un système uniforme qui

/scit acceptable

soit acceptable sur le plan mondial. Ce groupe a tenu une session au siège de l'Organisation des Nations Unies et il tiendra sa deuxième session à Genève en août-septembre 1951. Il a présenté un rapport sur l'avancement des travaux à la cinquième session de la Commission des transports et des communications, laquelle s'est tenue en mars 1951 (documents E/CN.2/94, E/CN.2/CONF.1/3).

Formalités douanières.

Ainsi qu'il a été indiqué plus haut, la Convention sur la Circulation Routière a envisagé la conclusion d'autres accords internationaux en matière de simplification des formalités de douanes et d'autres formalités de frontière. La Conférence de 1949 a invité le Secrétaire général à faire connaître aux Etats qu'un accord conclu par plusieurs gouvernements européens et tendant à appliquer provisoirement trois projets de conventions douanières internationales élaborés sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe (CEE) et se rapportant au tourisme, aux transports routiers commerciaux et au transport international des marchandises par la route, était ouvert à la signature de tous les Etats qui avaient été invités à la Conférence des Nations Unies de 1949. Le Secrétaire général s'est conformé à cette demande, mais jusqu'à présent, seuls des gouvernements européens ont adhéré à cet accord.

A sa cinquième session, tenue en mars 1951, la Commission des transports et des communications a examiné le problème des formalités douanières à remplir dans les transports routiers internationaux et le tourisme international et est arrivée à la conclusion que, pour ce

/qui est des transports

qui est des transports routiers commerciaux et du transport des marchandises par la route, il y aurait lieu de résoudre le problème sur le plan régional, mais que les problèmes que soulèvent les formalités douanières relatives à l'admission temporaire des voitures automobiles et de leur équipement, ainsi qu'aux effets personnels des touristes utilisant n'importe quel moyen de transport, se posent à l'échelle mondiale. En conséquence, la Commission a recommandé (document E/CN.2/117) que le Conseil économique et social invite le Secrétaire général à recueillir les avis des gouvernements qui avaient été invités à la Conférence des Nations Unies de 1949, quant à l'opportunité d'envisager la conclusion, sur le plan mondial, de conventions relatives à ces questions **et quant à l'utilité qu'il y aurait d'adopter comme base de discussion, avec éventuellement, quelques modifications**, le projet de convention internationale douanière sur le tourisme, élaboré sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe.

Le projet de Convention internationale douanière sur le tourisme rédigé par la CEE s'inspire de la Convention internationale sur le tourisme qui a été signée en 1937 par un certain nombre de pays européens, mais qui n'est jamais entrée en vigueur. Des projets de dispositions analogues relatives à un système de contrôle régissant l'admission temporaire des véhicules ont été rédigés conjointement en 1941 par le deuxième Congrès Interaméricain de tourisme (Inter-American Travel Congress) et le quatrième Congrès Panaméricain de la route, (Fourth Pan-American Highway Congress).

/La recommandation

La recommandation de la Commission des transports et des communications sera examinée par le Conseil à sa treizième session, qui se tiendra en août-septembre 1951.

Permis de conduire.

La Convention sur la circulation routière prévoit que les Etats contractants reconnaîtront la validité de tout permis de conduire qui aura été délivré après que le conducteur aura fait preuve de son aptitude, elle ne définit pas comment cette preuve sera fournie et elle n'envisage pas l'unification des conditions que les conducteurs devront remplir. A sa cinquième session, la Commission des transports et des communications, a recommandé au Conseil économique et social que le Secrétaire général désigne un Comité restreint composé d'experts compétents et chargé d'étudier dans quelle mesure il est souhaitable et possible d'établir un règlement minimum uniforme en ce qui concerne la délivrance du permis de conduire aux conducteurs des diverses catégories de véhicules automobiles, et de faire rapport à la Commission à sa sixième session; de rédiger un projet de règlement; et de donner son avis à la Commission sur le point de savoir si ce projet de règlement doit être soumis aux divers Etats afin que ceux-ci l'examinent au regard de leur lois et règlements nationaux ou s'il doit être considéré comme ne s'appliquant qu'à la circulation internationale et faire l'objet à ce titre d'une annexe à la Convention sur la circulation routière, ou encore s'il y a lieu d'adopter ces deux méthodes à la fois. La recommandation que la Commission fera sur ce point sera examinée par le Conseil à sa treizième session.

PROBLEMES QUI APPELLENT DES MESURES SUR
LE PLAN REGIONAL

Il existe un certain nombre d'autres points qui appellent des mesures intergouvernementales sur le plan régional plutôt que sur le plan mondial, du moins au début. Certains de ces problèmes sont actuellement étudiés en Europe par la CEE; les résultats ainsi obtenus sur le plan régional ont été examinés par la Commission des transports et des communications, conformément au mandat qu'elle a reçu du Conseil économique et social. Il s'agit notamment des questions traitées ci-après.

Accords régionaux complétant la Convention de 1949 sur la circulation routière.

La Convention indique les poids et dimensions maximums des véhicules en circulation internationale, applicables sur certaines routes désignées par les Etats qui sont parties à des accords régionaux ou, en l'absence de tels accords, par un Etat contractant. La Convention prévoit également que les Etats contractants peuvent conclure des accords régionaux en vue d'augmenter les poids maximums autorisés par la Convention. En fait, des accords complétant sur le plan régional les dispositions de la Convention relatives aux poids et dimensions des véhicules ont été conclus entre certains pays européens, sous les auspices de la CEE.

Responsabilité civile et assurance obligatoire.

Avant la deuxième guerre mondiale, les problèmes que posent la responsabilité civile des automobilistes en cas de dommage causé à des tiers et l'assurance obligatoire des automobilistes, ont fait

/l'objet d'une

l'objet d'une étude internationale entreprise par la Société des Nations, en collaboration avec l'Institut international pour l'unification du droit privé (Rome). Depuis la guerre, ce problème a été étudié sur le plan régional par le Comité des transports intérieurs de la CEE. Etant donné les grandes différences qui existent en Europe entre les législations nationales portant sur la responsabilité civile, la Commission a décidé de différer pour le moment l'étude d'une unification internationale de la législation en la matière. En ce qui concerne la question de l'assurance, le Comité a élaboré un plan international aux termes duquel le pays de séjour reconnaîtrait les polices d'assurance qui ont été délivrées à l'étranger aux automobilistes visiteurs, une police d'assurance uniforme étant établie pour faciliter cette formalité. Ce plan n'est pas encore entré en vigueur, car on étudie à l'heure actuelle un régime encore plus libéral de reconnaissance des polices d'assurance étrangères.

D'après les renseignements dont on dispose, il semble que la plupart des pays américains ne prévoient pas l'assurance obligatoire pour les automobilistes. La question de l'assurance a été examinée au troisième Congrès interaméricain du tourisme, lequel a adopté une résolution recommandant que les associations d'automobilisme et de tourisme étudient avec les compagnies d'assurance des divers pays la possibilité d'établir des polices à l'intention des automobilistes qui circulent en dehors du ressort d'une compagnie donnée et que les compagnies signent des accords étendant le bénéfice de l'assurance, /sous condition de

sous condition de réciprocité et à un taux raisonnable.

Transports routiers commerciaux.

Le transport international des voyageurs et des marchandises par la route, souleve toute une série de problèmes particuliers, notamment ceux que posent l'autorisation de ce transport par les gouvernements des pays intéressés, les questions douanières, les droits fiscaux et les contrats de transport. Comme la nature même des véhicules commerciaux fait qu'ils ne peuvent circuler que dans un groupe de pays limitrophes, il semble que ces problèmes doivent être résolus, sur le plan régional, entre les pays du groupe intéressé. Jusqu'à présent, c'est surtout en Europe qu'on s'est efforcé de résoudre ces problèmes sur le plan régional. En 1931, une conférence de pays européens, tenue sous les auspices de la Société des Nations, a tenté sans succès de conclure, sur les transports routiers commerciaux une convention qui aurait porté sur certaines questions de transit, de douane et de régime fiscal. Depuis la deuxième guerre mondiale, ces problèmes ont été examinés séparément, avec plus de succès, par le Comité des transports intérieurs de la CEE.

En ce qui concerne l'autorisation d'organiser des services, un certain nombre de pays européens ont conclu sous les auspices de la CEE, des accords plurilatéraux d'un caractère temporaire; ces accords suppriment certaines restrictions qui étaient imposées à la liberté de la circulation routière. D'autre part, la CEE étudie la possibilité de créer un régime moins temporaire en ce qui concerne les transports routiers commerciaux entre les pays européens.

/Pour ce qui est des

Pour ce qui est des formalités douanières, il a été signalé plus haut que la CEE a rédigé des projets de conventions douanières internationales sur les transports routiers commerciaux et le transport des marchandises par la route, et que ces conventions sont appliquées, à titre provisoire, par un certain nombre de pays. Elles tendent à faciliter les transports routiers commerciaux en prévoyant la reconnaissance mutuelle de titres douaniers internationaux et l'apposition de scellés sur les véhicules transportant des marchandises en transit.

La CEE a également étudié le problème des droits fiscaux qui frappent les véhicules transportant des marchandises par la route, en circulation internationale. Etant donné la complexité du problème, le Comité des transports intérieurs a recommandé que les gouvernements concluent des accords bilatéraux sur cette question, en attendant qu'il soit possible d'aboutir à un accord général. La question d'un accord général de ce genre est actuellement à l'étude.

Le Comité des transports intérieurs de la CEE, avec le concours d'un comité composé de représentants de la Chambre de commerce internationale, de l'Union internationale de la route et de l'Institut international pour l'unification du droit privé, s'occupe également de rédiger des modèles de contrat de transport par route et de lettre de voiture.
