

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1953-1954.

SÉANCE DU 25 FÉVRIER 1954.

Rapport de la Commission des Affaires Etrangères chargée d'examiner le projet de loi portant approbation des Actes internationaux suivants :

- a) Convention internationale sur la circulation routière et dix Annexes ;
- b) Protocole relatif à la signalisation routière ;
- c) Protocole relatif aux pays ou territoires présentement occupés ;
- d) Acte final, signé à Genève le 19 septembre 1949 ;
- e) Accord européen complétant la Convention sur la circulation routière et le Protocole relatif à la signalisation routière de 1949 ;
- f) Accord européen portant application de l'article 23 de la Convention sur la circulation routière de 1949, concernant les dimensions et poids des véhicules admis à circuler sur certaines routes des Parties contractantes et Annexe ;
- g) Accord européen portant application de l'article 3 de l'Annexe 7 de la Convention sur la circulation routière de 1949, concernant les dimensions et poids des véhicules admis à circuler sur certaines routes des Parties contractantes et Annexe ;
- h) Déclaration sur la construction de grandes routes de trafic international et Annexes, signées à Genève le 16 septembre 1950.

Présents : MM. STRUYE, président; CROMMEN, DEHOUSSE, GILLON, LEYNEN, MOREAU DE MELEN, MULIER, le Baron NOTHOMB, ROLIN, TROCLET, et BUISSET, rapporteur.

R. A 4794.

Voir :

Documents de la Chambre des Représentants :
748 (Session de 1952-1953) : Projet de loi;
101 (Session de 1953-1954) : Rapport.

Annales de la Chambre des Représentants :
16 décembre 1953 et 14 janvier 1954.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1953-1954.

VERGADERING VAN 25 FEBRUARI 1954.

Verslag van de Commissie van Buitenlandse Zaken belast met het onderzoek van het wetsontwerp houdende goedkeuring van de volgende Internationale Akten :

- a) Internationaal Verdrag nopens het wegverkeer en tien Bijlagen ;
- b) Protocol nopens de verkeerstekens ;
- c) Protocol betreffende thans bezette landen of gebieden ;
- d) Slotakte ondertekend op 19 September 1949 te Genève ;
- e) Europese Overeenkomst houdende aanvulling van het Verdrag nopens het wegverkeer en het Protocol nopens de verkeerstekens van 1949 ;
- f) Europese Overeenkomst houdende toepassing van het artikel 23 van het Verdrag van 1949 nopens het wegverkeer, betreffende de afmetingen en gewichten der op zekere wegen van de Verdragsluitende Partijen toegelaten voertuigen en Bijlage ;
- g) Europese Overeenkomst in zake toepassing van het artikel 3 van de Bijlage 7 van het Verdrag van 1949 nopens het wegverkeer, betreffende de afmetingen en gewichten van voertuigen waarmede op zekere wegen van de Verdragsluitende Partijen mag gereden worden en Bijlage ;
- h) Verklaring nopens de aanleg van grote internationale verkeerswegen en Bijlagen, ondertekend op 16 September 1950 te Genève.

R. A 4794.

Zie :

Gedr. St. van de Kamer der Volksvertegenwoordigers :
748 (Zitting 1952-1953) : Wetsontwerp;
101 (Zitting 1953-1954) : Verslag.

Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers :
16 December 1953 en 14 Januari 1954.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le projet de loi qui est soumis aux délibérations du Sénat porte approbation d'une série d'Actes internationaux :

- la Convention internationale sur la circulation routière qui, avec ses dix annexes, se substitue aux conventions antérieures relatives à ces objets;
- deux Protocoles relatifs l'un à la signalisation et l'autre aux territoires occupés;

— l'Acte final;

tous textes signés à Genève le 19 septembre 1949;

- trois Accords européens, le premier complétant la Convention précitée et le Protocole relatif à la signalisation, le deuxième et le troisième mettant en application l'article 23 de la Convention, ainsi que l'article 3 de l'Annexe 7 de celle-ci, relatifs aux dimensions et au poids des véhicules;

- une Déclaration sur la construction des grandes routes internationales et des Annexes de cette déclaration;

tous textes signés à Genève le 16 septembre 1950.

La densité des transports par route et les distances sur lesquelles ils s'exercent ne cessent de s'accroître.

Les transports internationaux par route ne concernaient guère, il y quelques années, qu'un nombre restreint de voitures de tourisme; aujourd'hui, ils s'étendent à des milliers de camions au service du commerce et de l'industrie.

Il en résulte que si, au siècle dernier, des règles de circulation pouvaient être établies sur le plan national ou même local, il s'impose de les édicter aujourd'hui pour l'ensemble des pays que les véhicules peuvent être appelés à parcourir.

C'est dans cette pensée que le Conseil Economique et Social des Nations-Unies a estimé nécessaire d'uniformiser les règles qui régissent la circulation routière et a fait élaborer la série de conventions qui font l'objet du présent projet de loi.

En ce qui concerne la circulation, certains principes de base ont été établis. Mais il n'a pas encore été possible de rendre toutes les règles parfaitement uniformes.

C'est ainsi que la Grande-Bretagne et la Suède ont entendu maintenir la conduite à gauche, à la différence de la plupart des autres pays où les conducteurs de véhicules sont tenus de tenir la droite.

En ce qui concerne la signalisation routière il existe actuellement trois grands systèmes : celui qui est en usage dans la plupart des pays européens, celui qui est en vigueur en Grande-Bretagne et dans certains pays du Commonwealth, celui qui s'est imposé dans l'ensemble des Etats-Unis, en dépit d'un particularisme tenace.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Het voorgelegde wetsontwerp strekt tot goedkeuring van een reeks internationale Verdragen :

- het internationaal Verdrag nopens het wegverkeer dat, met zijn tien bijlagen, in de plaats komt van de vroegere desbetreffende Verdragen;

- twee Protocollen, het ene nopens de verkeers tekens, het andere betreffende de bezette gebieden;

- de Slotakte;

welke teksten op 19 September 1949 te Genève zijn ondertekend;

- drie Europese Overeenkomsten, de eerste houdende aanvulling van het vorengenoemd Verdrag en het Protocol nopens de verkeers tekens, de tweede en de derde houdende toepassing van artikel 23 van het Verdrag en van artikel 3 van Bijlage 7 betreffende de afmetingen en gewichten van de voertuigen;

- een Verklaring nopens de aanleg van grote internationale verkeerswegen en de bijlagen er van,

welke teksten op 16 September 1950 te Genève zijn ondertekend.

De drukte van het wegverkeer en de afgelegde afstanden nemen voortdurend toe.

Enkele jaren geleden beperkte het internationale wegverkeer zich nog tot een gering aantal toeristenwagens; thans omvat het duizenden vrachtwagens in dienst van handel en nijverheid,

Terwijl dus in de 19^e eeuw nationale of zelfs plaatselijke verkeersreglementen konden volstaan, is het thans noodzakelijk geworden een gezamenlijke regeling uit te vaardigen voor al de landen, die de voertuigen te doorkruisen hebben.

Dit is voor de Economische en Sociale Raad van de Verenigde Naties aanleiding geweest om eenheid te brengen in de verkeersregelen en de reeks verdragen te laten voorbereiden, die u thans worden voorgelegd.

In verband met het verkeer konden bepaalde grondbeginselen worden vastgelegd. Maar het was nog niet mogelijk volkomen eenheid in alle regelen te bereiken.

Aldus wil Groot-Brittannië en Zweden het links rijden handhaven, terwijl in de meeste andere landen de bestuurders van voertuigen rechts moeten houden.

Voor de verkeerstekens bestaan er thans drie grote stelsels : dat van de meeste Europese landen, het stelsel dat in Groot-Brittannië en sommige landen van de Commonwealth in zwang is en dat hetwelk, spijt een taai particularisme, ten slotte toch overal in de Verenigde Staten is doorgedrongen.

La tendance de la Convention est de généraliser l'application du système européen, malgré quelques réserves formulées surtout par la Grande-Bretagne.

L'expérience a prouvé qu'il est le plus simple et le plus rapidement accessible aux conducteurs de véhicules.

La Convention est suffisamment souple pour permettre, en cas de nécessité, l'introduction de nouveaux signaux, pour autant que ceux-ci soient conçus dans l'esprit et suivant les principes qui ont été élaborés. C'est ainsi qu'en Belgique, le projet de règlement actuellement en élaboration, prévoit quelques signaux supplémentaires.

Tous les textes complémentaires, annexes et protocoles, sauf l'annexe relative à la signalisation routière — lacune grave, il faut le reconnaître — font corps avec la Convention, y compris l'importante annexe 7 relative aux poids et dimensions.

Les Annexes 1 et 2 demeurent toutefois isolées, en ce sens que tout Etat signataire de la Convention peut exclure l'application de ces annexes en ce qui le concerne, comme il est indiqué à l'article 2 de la Convention elle-même.

L'Annexe 1 est relative à la définition des automobiles et des cycles. Elle exclut de la catégorie des automobiles les cycles munis d'un moteur d'une cylindrée maximum de 50 cm³.

L'Annexe 2 tend à généraliser la priorité de droite dans la circulation.

Des réserves ont été formulées par les pays suivants :

a) sur l'Annexe 1, par le Danemark, la Norvège, la Suède, l'Afrique du Sud, l'Inde, les Philippines et le Royaume-Uni;

b) sur l'Annexe 2 par l'Afrique du Sud, l'Inde et le Royaume-Uni.

La question des poids et dimensions des véhicules figure pour la première fois dans des accords internationaux. Les chiffres ne sont pas aussi élevés que l'auraient voulu les experts de tendance progressiste.

Cependant c'est un premier pas et l'on peut espérer que des conditions meilleures pourront être obtenues dans la zone européenne qui nous intéresse en premier chef.

L'article 23 de la Convention concerne les poids et dimensions des véhicules. Les droits de la législation nationale y sont expressément réservés à l'intention des Etats dont tout le réseau routier ne permet pas actuellement d'admettre les poids et dimensions indiqués à l'Annexe 7. En Belgique, les chiffres autorisés sont supérieurs à ceux de cette annexe; ils le sont aussi dans certains pays voisins du nôtre. C'est pourquoi la mention de la possibilité d'accords régionaux nous intéresse directement. Ces accords régionaux devraient s'appliquer à tout le système des grands itinéraires internationaux que le groupe de Travail de la Route a établi dans le cadre de la Commission Economique pour l'Europe.

Het Verdrag strekt tot algemene toepassing van het Europese stelsel, in weerwil van enig voorbehoud, vooral van Britse zijde.

De ervaring heeft geleerd dat dit stelsel het eenvoudigste is en het bevattelijkste voor de voertuigbestuurders.

Het Verdrag is soepel gehouden om zo nodig de invoering van nieuwe tekens mogelijk te maken, voor zover deze overeenstemmen met de vastgestelde beginselen. Zo bij voorbeeld voert het reglement, dat hier te lande ontworpen wordt, enkele tekens meer in.

Al de aanvullende teksten, bijlagen en protocollen, behalve de bijlage betreffende de verkeerstekens — wij moeten dit wel als een ernstige leemte beschouwen — maken één geheel uit met het Verdrag, ook de belangrijke bijlage 7 betreffende de afmetingen en gewichten.

De bijlagen 1 en 2 blijven echter los van het geheel in die zin, dat elke ondertekenende Staat, op grond van artikel 2 van het Verdrag, kan verklaren dat deze bijlagen voor hem niet zullen gelden.

Bijlage 1 betreft de begripsbepaling van motorrijtuigen en rijwielen. Rijwielen met een hulpmotor van ten hoogste 50 cm³ vallen buiten de categorie der motorrijtuigen.

Bijlage 2 strekt tot algemene toepassing van de verkeersregel dat rechts voorgeaat.

De volgende landen maakten voorbehoud :

a) omtrent Bijlage 1 : Denemarken, Noorwegen, Zweden, Zuid-Afrika, Indië, de Philippijnen en het Verenigd Koninkrijk;

b) omtrent Bijlage 2 : Zuid-Afrika, Indië, het Verenigd Koninkrijk.

Voor het eerst is er in een internationale overeenkomst sprake van het gewicht en de afmetingen van voertuigen. De cijfers zijn niet zo hoog gesteld als de vooruitstrevende deskundigen hadden gewild.

Het is evenwel een eerste stap en er bestaat hoop, dat binnen de Europese zone, die ons vooral aanbelangt, betere voorwaarden verkregen zullen kunnen worden.

Artikel 23 van het Verdrag betreft de afmetingen en gewichten van de voertuigen. De rechten van de nationale wetgeving worden uitdrukkelijk gereserveerd ten behoeve van landen die de in Bijlage 7 bepaalde gewichten en afmetingen tot dusver op hun wegnnet niet kunnen toelaten. In België zijn hogere cijfers toegelaten dan die van de bijlagen; dit is ook het geval in sommige buurstaten. Derhalve is de mogelijkheid van gewestelijke overeenkomsten voor ons van onmiddellijk belang. Deze gewestelijke overeenkomsten zouden moeten gelden voor al de grote internationale trajecten, die de Werkgroep Wegverkeer heeft vastgesteld in het kader van de Economische Commissie voor Europa.

Les Accords F et G annexés à la Convention, établissent des règles uniformes pour le chargement des véhicules.

Il est prévu toutefois que les Etats contractants peuvent fixer, soit pour l'ensemble de leur réseau, soit pour certaines de leurs routes, des normes plus élevées que celles qui sont prévues à la Convention. Il n'en résultera aucune gêne; les transporteurs internationaux intéressés à l'extension exceptionnelle des normes ne manqueront pas d'en être informés.

La Déclaration H relative aux grand'routes de trafic international, prépare un réseau européen standardisé muni d'un complément de signalisation spécial qui permettra aux conducteurs de suivre aisément les grands itinéraires.

Le programme d'amélioration de notre réseau routier, notamment par la construction d'un réseau d'autoroutes, tient dès à présent compte des itinéraires et des normes fixés par la Convention.

Le nombre des pays signataires était, dès le 19 septembre 1949 de 19 sur la Convention, 14 sur le protocole relatif à la signalisation routière, 18 sur le protocole concernant les territoires occupés et 26 (plus deux observateurs) sur l'acte final de la Conférence.

En vertu de l'article 27 de la Convention, celle-ci reste ouverte à la signature de tous les Etats membres des Nations-Unies et tout Etat invité à participer à la conférence tenue en 1949 à Genève.

La Convention entre en vigueur le trentième jour qui suit le dépôt du cinquième instrument de ratification ou d'adhésion.

Relevons que l'expression « ouverte à l'adhésion au nom de tout territoire sous tutelle dont l'administration est confiée aux Nations-Unies » qui figure à l'article 27 de la Convention, ne se rapporte à aucun territoire actuellement sous tutelle, mais réserve le cas où l'administration d'un territoire pourrait être directement confiée à l'O.N.U.

La formule de l'article 28 a pour conséquence de ne pas obliger les Etats colonisateurs à réserver l'adhésion de certains territoires. Il leur suffit de s'abstenir de notifier que la Convention s'y applique.

L'article 31 permet les amendements non seulement aux Annexes, mais même à la Convention, par voie de correspondance et sans qu'il soit nécessaire de convoquer une conférence.

Ainsi que le remarque le Conseil d'Etat en son avis du 17 septembre 1953, la réglementation belge actuelle en matière de roulage présente plusieurs discordances avec les actes internationaux que le projet tend à faire approuver par le Parlement. Il convient, ajoute le Conseil d'Etat, si les Conventions sont approuvées « de modifier par arrêtés royaux les dispositions de la réglementation qui seraient en contradiction avec les actes approuvés ».

De Overeenkomsten F en G, die bij het Verdrag behoren, stellen eenvormige regelen voor de lading van de voertuigen.

De Verdragsluitende Staten kunnen voor hun wegnnet als geheel of voor bepaalde wegen afzonderlijk hogere normen aannemen dan die welke in het Verdrag voorkomen. Dit zal niemand hinderen; de internationale vervoerders die bij deze buitengewone verhoging van de normen belang hebben, zullen hiervan wel op de hoogte worden gebracht.

De Verklaring H nopens de grote internationale verkeerswegen bereidt een Europees standaardnet voor met aanvullende verkeerstekens, zodat de bestuurders de grote reiswegen met groot gemak zullen kunnen volgen.

Bij de verbetering van ons wegnnet, onder meer door aanleg van autostraden, wordt nu reeds rekening gehouden met de in het Verdrag bepaalde trajecten en normen.

Op 19 December 1949 hadden negentien landen het Verdrag, veertien het Protocol nopens de verkeerstekens, achttien het Protocol nopens de bezette gebieden en zes en twintig (plus twee waarnemers) de Slotakte van de Conferentie ondertekend.

Krachtens artikel 27 van het Verdrag blijft de mogelijkheid van ondertekening opengesteld voor alle Staten leden van de Verenigde Naties en voor alle Staten die uitgenodigd waren op de Conferentie te Genève in 1949.

Het Verdrag treedt in werking op de dertigste dag na de nederlegging van de vijfde bekrachtigings- of toetredingsoorkonde.

Op te merken valt dat de uitdrukking « opengesteld voor toetreding voor en namens een afhankelijk gebied, waarvan de Verenigde Naties het besturend lichaam vormen » in artikel 27 van het Verdrag geen betrekking heeft op trustgebieden, doch van toepassing zou wezen ingeval het bestuur van een gebied direct aan de Verenigde Naties mocht worden opgedragen.

De in artikel 28 gebezigde formule heeft tot gevolg dat koloniale Staten niet verplicht zijn de toetreding van sommige gebieden voor te behouden. Het volstaat dat zij niet mededelen dat het Verdrag er toepasselijk op is.

Ingevolge artikel 31 kunnen niet alleen de Bijlagen maar ook het Verdrag zelf gewijzigd worden door middel van briefwisseling en zonder dat er een conferentie behoeft te worden bijeengeroepen.

Zoals de Raad van State in zijn advies van 17 September 1953 opmerkt, stemmen verscheidene bepalingen van onze verkeersreglementen niet overeen met de internationale overeenkomsten die U ter goedkeuring worden voorgelegd. Indien de overeenkomsten aanvaard worden, zo gaat de Raad van State verder « zullen koninklijke besluiten wijziging moeten brengen in die bepalingen van bedoelde regeling, welke niet met de goedgekeurde akten mochten overeenstemmen ».

Le rapport présenté à la Chambre des Représentants par l'honorable M. Pierson formule le souhait que le Gouvernement éclaire davantage la Chambre sur les antinomies relevées par le Conseil d'Etat et précise dans quelle mesure le nouveau Code de roulage, en voie d'élaboration, doit les faire disparaître.

Il ne paraît pas qu'il ait été satisfait à ce vœu. Le projet a été adopté sans débat par la Chambre.

Le pays attend depuis plus de deux ans la publication du nouveau Code de la Route. L'occasion est propice pour y insérer les dispositions nécessaires pour assurer l'exécution des actes internationaux en discussion, actes à la préparation desquels la Belgique a pris une part appréciable.

Il conviendrait que le Gouvernement fournisse des renseignements au sujet des textes qu'il a arrêtés et indiquât quand il lui sera possible de publier le nouveau Code lui-même, dont ils feront partie.

De toutes façons, dès l'entrée en vigueur du projet de loi, les dispositions du Traité qui dérogent à la législation belge s'incorporeront à celle-ci. Il risque d'en résulter quelque confusion dans leur application judiciaire et administrative; à défaut de la publication et de la mise en vigueur du nouveau Code de la Route, une coordination s'imposerait d'urgence.

Les actes internationaux soumis à l'approbation des Chambres législatives marquent, dans l'ensemble, un progrès certain et ouvrent la voie à une normalisation plus complète de la circulation routière internationale.

La Conférence Européenne des Ministres des Transports qui s'est tenue à Bruxelles, en octobre dernier, a émis le vœu qu'ils puissent entrer en application le plus tôt possible.

La Commission a adopté à l'unanimité le projet de loi qui porte leur approbation.

Le présent rapport a également été adopté à l'unanimité.

Le Rapporteur,
A. BUISSERET.

Le Président,
P. STRUYE.

In het verslag van de geachte h. Pierson voor de Kamer der Volksvertegenwoordigers wordt de wens uitgesproken, dat de Regering de Kamer nader zou inlichten over de tegenstrijdigheden die door de Raad van State werden vastgesteld, en dat zij zou aangeven in hoeverre het nieuw ontworpen verkeersreglement ze uit de weg zal ruimen.

Op die wens werd blijkbaar niet ingegaan. De Kamer heeft het ontwerp zonder bespreking aangenomen.

Het land wacht reeds meer dan twee jaar op het nieuwe Verkeersreglement. Dit is nu een geschikte gelegenheid om er de vereiste bepalingen in op te nemen ter voldoening aan de behandelde internationale overeenkomsten, die België in grote mate mede heeft tot stand gebracht.

De Regering zou ons moeten inlichten over de teksten die zij heeft opgemaakt en ons zeggen wanneer zij het nieuwe Verkeersreglement, waarin die teksten moeten voorkomen, in het licht zal kunnen geven.

Hoe dit zij, zodra het Verdrag in werking treedt, zullen de bepalingen, die afwijken van de Belgische wetgeving, hierin worden opgenomen. Dit dreigt enigszins verwarring te stichten bij de gerechtelijke en administratieve toepassing; bij gebreke van openbaarmaking en inwerkingstelling van het nieuwe Verkeersreglement is een coördinatie dringend gewenst.

De internationale akten, welke ter goedkeuring aan de Wetgevende Kamers worden voorgelegd, betekenen in hun geheel genomen een grote stap vooruit en openen de mogelijkheid van een vollediger normalisatie van het internationale wegverkeer.

Het was de wens van de Europese Conferentie van de Ministers van Verkeerswezen, die in October jongstleden te Brussel plaats had, dat de akten zo spoedig mogelijk in werking mogen treden.

De Commissie heeft het wetsontwerp tot goedkeuring eenparig aangenomen.

Ook dit verslag is eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,
A. BUISSERET.

De Voorzitter,
P. STRUYE.