



Conseil économique et social

Distr. générale
22 juillet 2014
Français
Original: anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail du transport des denrées périssables

Soixante-dixième session

Genève, 7-10 octobre 2014

Point 2 a) de l'ordre du jour provisoire

Activités des organes de la CEE qui sont d'un intérêt

pour le Groupe de travail: Comité des transports intérieurs

Procédures de prise de décisions et de vote du WP.11

Note du secrétariat

Historique de la question

1. À la soixante-seizième session du Comité des transports intérieurs (CTI), en février 2014, certaines délégations se sont montrées critiques vis-à-vis des procédures de vote utilisées par le WP.11 pour la prise de décisions et ont fait valoir que celles-ci gênaient le bon développement de l'ATP¹. Ces positions sont reflétées au paragraphe 86 du rapport du Comité (ECE/TRANS/240), reproduit ci-dessous:

«Le Comité a noté qu'afin de respecter la procédure d'amendement énoncée dans l'ATP lui-même, les décisions du WP.11 concernant des projets d'amendements à l'ATP étaient prises à l'unanimité; noté aussi qu'il était nécessaire de veiller au bon développement de l'ATP; invité le WP.11 à se pencher sur la nécessité ou non de revoir sa procédure de prise de décisions; enjoint aux Parties contractantes de s'abstenir, dans la mesure du possible, de formuler des objections à des amendements de nature à gêner le bon développement de l'ATP; ...».

2. Le mandat et le règlement intérieur du WP.11 (ECE/TRANS/WP.11/229) dispose, à l'article 35, ce qui suit: «Les décisions relatives à l'ATP sont prises par un vote **unanime**. Les décisions relatives au Manuel ATP sont prises à la majorité des voix, étant entendu qu'il ne peut y avoir plus de trois voix contre la proposition considérée. Toutes les autres décisions sont prises, prioritairement, sur la base d'un consensus. À défaut, elles sont

¹ Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports.



prises à la majorité des participants de plein droit, présents et votants.». Le mandat et le règlement intérieur du WP.11 ont été approuvés par le CTI à sa soixante-troisième session en 2011 (ECE/TRANS/221, par. 93).

3. À la soixante-neuvième session du WP.11 (octobre 2013), 25 votes ont eu lieu au total sur des projets d'amendements à l'ATP, dont quatre ont été adoptés à l'unanimité. Dans neuf autres cas, il y a eu une seule voix contre et la proposition a été rejetée. Si le WP.11 avait procédé à des votes à la majorité, ces neuf propositions auraient été acceptées. La soixante-neuvième session s'est distinguée par le grand nombre de documents et de propositions soumis à l'examen.

4. À la soixante-huitième session du WP.11 (2012), seuls quatre votes officiels ont eu lieu au total, dont un a donné lieu à un vote favorable à l'unanimité. Dans un autre cas il y a eu une seule voix contre. À la soixante-septième session (2011), 11 votes ont eu lieu, dont deux décisions unanimes. Dans deux autres cas il y a eu une seule voix exprimée contre le projet d'amendement concerné, lequel aurait donc été approuvé en cas de vote à la majorité.

5. Le WP.11 se distingue des autres groupes de travail du CTI en cela que l'ATP lui-même dispose, à l'article 18.4, que dans le cas de propositions d'amendements communiquées aux Parties contractantes à l'ATP par le Secrétaire général de l'ONU, «si une objection est formulée au projet d'amendement dans les conditions prévues aux paragraphes 2 et 3 du présent article, l'amendement sera considéré comme n'ayant pas été accepté et sera sans effet».

6. Cela signifie qu'un amendement adopté par un vote à la majorité au WP.11 (avec par exemple une voix contre) pourrait ensuite être rejeté si la Partie contractante à l'ATP qui a voté contre le projet formule une objection. C'est pourquoi le WP.11 a décidé de prendre ses décisions relatives aux amendements à l'ATP à l'unanimité et d'inclure une disposition en ce sens dans son règlement intérieur.

7. Nonobstant ce qui précède, le WP.11 pourrait juger utile d'être informé des procédures de vote en vigueur dans les autres organes subsidiaires du CTI et d'étudier la question de savoir si une modification de ses propres règles de vote afin de permettre la tenue de votes à la majorité pourrait améliorer le processus de décision et le rendre plus productif.

8. La question revêt un intérêt particulier compte tenu des normes en cours d'élaboration par le Comité européen de normalisation (CEN) qui couvrent les mêmes domaines que l'ATP (si l'on part de l'hypothèse qu'il sera plus facile de modifier des normes que l'ATP).

Procédures de vote des autres organes subsidiaires du CTI

9. Dans les Lignes directrices relatives aux procédures et pratiques des organes de la CEE qui figurent à l'appendice III du document E/2013/37-E/ECE/1464, il est indiqué, au paragraphe consacré au règlement intérieur, que «tous les comités sectoriels et les autres organes subsidiaires peuvent adopter leur propre règlement intérieur, fondé sur le Règlement intérieur de la CEE et, s'il y a lieu, le Règlement intérieur du Conseil économique et social, compte tenu des présentes lignes directrices. À défaut, leurs travaux sont censés être régis par le Règlement intérieur de la Commission et, s'il y a lieu, le Règlement intérieur du Conseil économique et social, compte tenu *mutatis mutandis* des présentes lignes directrices.».

10. Le secrétariat a répertorié ci-dessous les règles de vote de la Commission économique pour l'Europe et d'autres organes subsidiaires du CTI et présente ses conclusions à la fin du présent document.

Règles de vote de la Commission économique pour l'Europe (E/ECE/778/Rev.3, art. 35):

«Les décisions de la Commission sont prises à la majorité des membres présents et votants.».

Règles de vote d'autres organes subsidiaires du Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses (WP.15), (ECE/TRANS/WP.15/190/Add.1, art. 35):

«Les décisions du WP.15 sont prises, prioritairement, sur la base d'un consensus. À défaut, elles sont prises à la majorité des participants de plein droit, présents et votants. Les décisions relatives à un instrument juridique en vigueur ne doivent être prises qu'en présence d'au moins un tiers des Parties contractantes, et à condition que le nombre de voix positives soit au moins égal au tiers des participants de plein droit représentés lors du vote.».

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) (ECE/TRANS/WP.1/100/Add.1, art. 28):

«Les décisions du WP.1 sont prises de préférence sur la base d'un consensus. À défaut, les décisions sont prises à la majorité des membres de la CEE, présents et votants.».

Groupe de travail des transports routiers (SC.1) (ECE/TRANS/SC.1/396/Add.1, art. 28):

«Les décisions du SC.1 sont prises, prioritairement, sur la base d'un consensus. À défaut, elles sont prises à la majorité des membres de la CEE, présents et votants.».

Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (TRANS/WP.29/690, art. 25):

«Les décisions du WP.29 sont prises à la majorité des participants selon la définition de l'article 1 a), présents et votants, et conformément à l'article 24 ci-dessus.».

Conclusions

11. On peut constater que le mode de décision privilégié par les organes subsidiaires du CTI est le consensus mais que lorsque celui-ci ne peut pas être obtenu, une décision peut être mise aux voix et prise à la majorité des Parties contractantes présentes et votantes.

12. Le WP.11 voudra peut-être envisager de modifier son propre règlement intérieur afin de permettre la tenue de votes à la majorité et non à l'unanimité sur les questions relatives à l'ATP. Une décision tendant à modifier les règles de vote pourrait être prise à la majorité des participants présents et votants conformément au règlement intérieur actuel du WP.11, puisque cette question ne concerne pas directement l'ATP. Cependant, le WP.11 doit prendre en considération le fait que cela pourrait entraîner un retour à la situation où des objections sont formulées alors qu'un projet d'amendement a déjà été approuvé par le WP.11 et officiellement communiqué aux Parties contractantes par la Section des traités de l'ONU.

13. En 2008, le secrétariat a analysé les objections faites aux projets d'amendements faisant l'objet de notifications dépositaires depuis 1999, telles que recensées sur le site Web de la Division des transports de la CEE.

14. Il a constaté que sur les 11 projets d'amendements faisant l'objet d'une notification, 5 avaient été rejetés en raison d'une objection formulée par une Partie contractante, 1 avait été acceptée dans le délai prévu de six mois, 4 avaient été acceptées à la suite d'une communication en vertu du paragraphe 2 b) de l'article 18 de l'Accord et 1 avait fait l'objet d'une objection à la suite d'une communication en vertu du paragraphe 2 b) de l'article 18 de la part d'un autre pays.

15. Le WP.11 doit décider de réviser ou non ses procédures de prise de décisions en modifiant son règlement intérieur afin de permettre la tenue de votes à la majorité sur des projets d'amendements à l'ATP, en prenant le risque d'accroître le nombre d'objections formulées une fois que les projets d'amendements ont été officiellement communiqués aux Parties contractantes par la Section des traités de l'ONU. Dans la négative, il conservera sa procédure de vote à l'unanimité, le risque étant que des propositions puissent être rejetées par un seul pays ayant choisi de voter contre.

16. Quelle que soit sa décision, le WP.11 voudra peut-être envisager de modifier l'article 35 de son règlement intérieur afin d'insister sur le fait que ses décisions doivent être prises de préférence sur la base d'un consensus et que ce mode de décision doit être privilégié avant de procéder à un vote. On trouvera ci-dessous une proposition de texte révisé pour examen par le WP.11.

«Les décisions du WP.11 sont prises de préférence sur la base d'un consensus. Les décisions relatives à l'ATP sont prises par un vote **unanime**. Les décisions relatives au Manuel ATP sont prises à la majorité des voix, étant entendu qu'il ne peut y avoir plus de trois voix contre la proposition considérée. Toutes les autres décisions sont prises à la majorité des participants de plein droit, présents et votants.»

17. Cela signifierait que le WP.11 devrait s'efforcer autant que possible de parvenir à un consensus avant de mettre une proposition aux voix.
