



Rapport explicatif de la Convention européenne sur les effets internationaux de la déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur

Bruxelles, 3.VI.1976

I. La Convention européenne sur les effets internationaux de la déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur, élaborée au sein du Conseil de l'Europe par un comité d'experts gouvernementaux sous l'autorité du Comité européen pour les problèmes criminels (CEPC), a été ouverte à la signature des Etats membres du Conseil de l'Europe le 3 juin 1976.

II. Le texte du rapport explicatif préparé par le comité d'experts et adressé au Comité des Ministres du Conseil de l'Europe, tel qu'amendé et complété par le CO, ne constitue pas un instrument d'interprétation authentique du texte de la Convention, bien qu'il puisse faciliter la compréhension des dispositions qui y sont contenues.

Considérations générales

1. A une époque marquée par le développement de la circulation et des communications internationales, une étape importante sur la voie d'une plus grande sécurité sur les routes a été franchie le 15 octobre 1971 avec l'adoption par le Comité des Ministres du Conseil de l'Europe de la Résolution (71) 28 par laquelle était recommandé aux gouvernements des Etats membres du Conseil de l'Europe d'instituer un système de déchéance du droit de conduire conforme aux principes énoncés dans la résolution.

2. La raison en était qu'un très grand nombre d'accidents de la circulation sont imputables à une défaillance humaine et que la déchéance du droit de conduire apparaît comme une mesure préventive, éducative et répressive particulièrement efficace à l'égard des auteurs des infractions routières.

3. L'efficacité des recommandations figurant dans cette résolution est cependant conditionnée fréquemment par les limites mises à l'exécution internationale des déchéances du droit de conduire. Il en est particulièrement ainsi lorsqu'une déchéance a été prononcée à l'égard d'un conducteur résidant (Voir Résolution (72) 1 sur l'unification des concepts juridiques de «domicile» et de «résidence», adoptée le 18 janvier 1972 par le Comité des Ministres du Conseil de l'Europe) habituellement dans un Etat étranger ou qui est titulaire d'un permis de conduire - ou d'un document ayant la même valeur - qui a été délivré dans un tel Etat.

4. En l'absence d'un instrument adéquat, la Résolution (71) 28 n'aurait dès lors, dans de nombreux cas, qu'une incidence très limitée sur la sécurité de la circulation à l'échelon international. La présente Convention entend y remédier en permettant d'éviter que les déchéances du droit de conduire ne produisent seulement leur effet dans les Etats qui les ont ordonnées.

5. Si les législations relatives «au retrait du permis de conduire» sont très différentes dans les divers Etats membres du Conseil de l'Europe, elles reposent cependant toutes notamment sur le principe fondamental suivant.

Lorsqu'un conducteur s'est rendu coupable d'une infraction routière grave ou lorsqu'il résulte de la succession des infractions routières dont il s'est rendu coupable qu'il doit être considéré comme un conducteur dangereux, il est utile dans l'intérêt de la sécurité publique de soumettre son droit de conduire à certaines restrictions pendant une période adéquate.

6. La déchéance du droit de conduire prononcée dans un Etat s'applique dans cet Etat pendant la période prévue, aussi longtemps que le conducteur qui en a été frappé y demeure. Toutefois, s'il se rend dans un Etat étranger, la sécurité publique réclame qu'il ne puisse se soustraire aux effets de la déchéance, en y obtenant un nouveau permis de conduire ou en y utilisant un permis international.

7. Des mesures doivent donc être prises dans tous les Etats concernés elles revêtent une importance toute particulière dans les cas où le conducteur qui a encouru une déchéance a une résidence dans plus d'un Etat ou lorsqu'il se déplace fréquemment dans plusieurs Etats.

8. Il convient dès lors de créer un système tel que la déchéance du droit de conduire prononcée dans un Etat déterminé puisse produire ses effets au niveau international et plus spécialement dans les Etats ayant délivré le permis ou dans lesquels le conducteur aurait une résidence ou séjournerait.

9. A cette fin, une coopération étroite entre les Etats membres du Conseil de l'Europe est nécessaire. Ces Etats devront échanger des informations et s'accorder l'assistance la plus large pour réaliser le but poursuivi dans toute la mesure du possible.

10. La question s'est posée de savoir si la coopération indispensable ne pouvait être réalisée grâce à une recommandation, Il est rapidement apparu cependant qu'une recommandation ne constituerait pas une base suffisante pour que les Etats se prêtent l'assistance requise avec toute l'efficacité souhaitable. Par ailleurs, dans certains Etats membres, les infractions routières sont traitées par les autorités administratives, dans d'autres par les autorités judiciaires, et dans d'autres encore par les unes et les autres. D'après les cas d'espèce, ces autorités ont ou peuvent avoir compétence pour prononcer la déchéance du droit de conduire. L'application de la Convention européenne d'entraide judiciaire en matière pénale du 20 avril 1959 rencontrera dès lors des obstacles.

11. Il est en conséquence apparu nécessaire d'établir une nouvelle Convention organisant entre les Etats membres du Conseil de l'Europe une coopération spécifique tendant à assurer l'exécution internationale des déchéances du droit de conduire

12. Dans l'élaboration de cette Convention, il a été tenu compte des hésitations qu'éprouvent certains Etats membres à reconnaître sur leur propre territoire la validité des décisions intervenues dans les autres, de manière que la notification ou l'acceptation devrait en être notablement facilitée.

13. La Convention nouvelle ne pouvait modifier les règles relatives à la délivrance des permis de conduire nationaux et internationaux qui ne relèvent pas du Conseil de l'Europe.

14. Dans le cours de son élaboration, il est clairement apparu cependant que pour des raisons d'ordre pratique chaque conducteur ne devrait être titulaire que d'un seul permis de conduire national et que le permis de conduire international ne devrait avoir de valeur qu'à la condition de pouvoir être présenté en même temps que ledit permis national.

15. Ceci ne pourrait manquer d'être facilité par la création d'un « Bureau central » où la délivrance de tous les permis de conduire serait enregistrée, de même que toutes les décisions prononçant des restrictions du droit de conduire. Ce « Bureau central » pourrait avoir compétence pour fournir aux Etats concernés toutes les informations relatives à l'application de la Convention. Sans apparaître dès à présent comme une nécessité, la mise en place d'un tel organisme centralisateur pourrait utilement être envisagée à une échéance qui reste à déterminer.

Commentaires sur les dispositions de la Convention

Article 1

16. Cet article définit ce qu'il faut entendre par « déchéance du droit de conduire ». Le libellé en est similaire à celui du point 1 de la Résolution (71) 28 du Comité des Ministres du Conseil de l'Europe. Fort judicieusement, la Convention renonce à toute distinction qui serait fondée sur la nature de la déchéance ou sur le caractère judiciaire ou administratif de l'autorité qui l'a prononcée.

17. Il y a lieu cependant de souligner que la Convention ne s'applique qu'aux « mesures définitives » de déchéance du droit de conduire, c'est-à-dire à celles qui sont prononcées à l'issue des procédures organisées par les législations nationales.

18. La Convention n'est donc pas applicable aux « décisions provisoires » de retrait du permis de conduire ou d'interdiction du droit de conduire.

19. Par ailleurs, la Convention renonce à toute distinction fondée sur la durée de la déchéance, en raison notamment des différences qui existent à ce propos dans les législations des divers Etats.

Article 2

20. L'article 2 précise quelles sont les obligations de la Partie Contractante sur le territoire de laquelle la déchéance a été prononcée. Ladite Partie Contractante est tenue d'aviser de cette déchéance :

- a. l'Etat ayant délivré un permis de conduire au conducteur concerné,
- b. l'Etat sur le territoire duquel le conducteur déchu réside habituellement.

Cette mesure est particulièrement heureuse car elle fait obstacle à la délivrance d'un permis de conduire au conducteur qui n'en serait pas encore titulaire et qui aurait été frappé à l'étranger d'une interdiction de conduire.

21. Aucune limite n'a été mise à ces obligations d'après la durée de la déchéance. Il est, en effet, apparu qu'il existe un intérêt pour l'Etat de résidence du conducteur concerné comme pour celui qui a délivré le permis à être informé de toutes les restrictions du droit de conduire intervenues dans un Etat quelconque à charge dudit conducteur.

Article 3

22. Aux termes de cet article, toute Partie Contractante avisée d'une déchéance apprécie la suite qu'elle estime devoir donner à l'information qu'elle a reçue.

Si elle l'estime utile, elle peut décider, conformément aux règles de sa législation nationale, éventuellement adaptée, qu'une déchéance doit être prononcée sur son propre territoire comme si les faits et circonstances du cas d'espèce s'y étaient produits.

23. Cette disposition, qui laisse à la Partie Contractante avisée sa pleine liberté d'action, a le mérite de ne pas porter atteinte à la souveraineté des Etats. Toutefois, il va de soi que ladite Partie peut, le cas échéant, tenir compte de la durée effective de déchéance subie dans l'Etat de condamnation.

Il convient de répéter ici que même si l'Etat avisé n'estime pas devoir prononcer une déchéance sur son propre territoire, il a cependant un intérêt à connaître celles qui sont intervenues dans d'autres Etats à charge d'un conducteur déterminé.

Article 4

24. Cet article met l'accent sur l'importance des renseignements qui doivent être échangés entre les Etats parties à la Convention en exigeant que l'Etat auquel une déchéance prononcée à l'étranger a été notifiée, avise – s'il en a été requis – l'Etat qui lui a transmis la notification de la suite qu'il y a donnée.

Articles 5, 6, 8 et 9

25. Ces articles n'appellent pas de commentaires particuliers.

Article 7

26. Le terme « Parties Contractantes » vise les autorités de chaque Partie dans le sens indiqué à la définition de la déchéance contenue dans l'article 1.a.

Articles 10 et 14

27. Ces articles correspondent en général au modèle de clauses finales des conventions et accords européens approuvé par le Comité des Ministres du Conseil de l'Europe.