

tats de ces travaux, aux méthodes administratives suivies, aux modes de financement employés, à la répartition des dépenses entre la main-d'œuvre et les autres frais et à l'appréciation des gouvernements sur les effets obtenus de l'exécution des travaux sur la reprise de l'activité économique et industrielle et sur le chômage.

La deuxième Commission a ensuite consacré son temps à l'étude de certaines questions techniques relatives au transport par route et par voie ferrée, telles que les chemins de fer frontaliers et la signalisation des passages à niveau. La discussion de ces sujets a été limitée aux délégués des pays d'Europe, étant donné que l'essence de ces études n'intéresse que ce continent. La Commission a pris acte que l'Institut international de Rome pour l'unification du droit privé poursuivait l'étude de la responsabilité civile des automobilistes et a exprimé sa satisfaction de la collaboration étroite réalisée entre l'Institut et l'Organisation des communications et du transit.

La deuxième Commission a également passé en revue les travaux de la Commission consultative et technique des communications et du transit en ce qu'ils ont trait à l'application de certaines dispositions des traités de paix se référant notamment au contrôle international du Danube et à la réorganisation des chemins de fer de l'ancienne monarchie austro-hongroise.

Balisage maritime

La deuxième Commission a pris acte que l'accord pour l'unification du balisage et de l'éclairage des côtes a été ouvert à la signature des Etats par résolution du Conseil en date du 13 mai 1936, et a exprimé le désir que les gouvernements prendront des mesures en vue d'adhérer prochainement audit accord. A cette occasion, le représentant canadien à la deuxième Commission, M. Vanier, a fait la déclaration suivante:

"Je dois informer la Commission que le Gouvernement canadien a étudié attentivement tous les projets d'accords élaborés depuis 1930 en vue de l'unification du balisage. Le Gouvernement canadien à chaque phase de l'étude de cette question, a présenté ses observations et formulé des suggestions. Malheureusement, il n'est pas en mesure de signer l'accord ouvert à la signature des Gouvernements le 13 mai 1936, par ce que les règles qui y sont contenues diffèrent radicalement sur plusieurs points du système en usage depuis 1889 au Canada, aux Etats-Unis d'Amérique et dans les autres pays de l'hémisphère occidental, ainsi qu'en Australie, en Nouvelle-Zélande et au Japon."

Navigation aérienne

Depuis quelque temps l'Organisation des communications et du transit était en consultation avec les Gouvernements des pays d'Europe au sujet du texte d'un accord concernant la franchise douanière des carburants utilisés dans le trafic aérien. La deuxième Commission a pu constater une acceptation générale des termes dudit arrangement et prendre acte que le Conseil avait consenti à ce que le Gouvernement du Royaume-Uni prit les mesures nécessaires pour que ledit accord fût ouvert, à Londres, à la signature des Etats européens.

Radio-Nations

La deuxième Commission a pris connaissance du rapport sur l'activité de la Station radioélectrique au cours de l'année 1935 et a constaté que cette station avait rendu de précieux services, notamment durant le conflit italo-éthiopien. Elle a constaté également qu'un service hebdomadaire avait été organisé par la Section d'information en vue de la diffusion radiotélégraphique et radiotéléphonique de renseignements portant sur les activités de la Société des Nations.

On s'est préoccupé à nouveau de l'œuvre de l'Organisation en ce qu'elle a trait au développement de la collaboration technique entre la Société des Nations et la Chine.