



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

E/1996/66
12 juin 1996
FRANÇAIS
ORIGINAL : ANGLAIS

Session de fond de 1996
New York, 24 juin-26 juillet 1996
Point 6 a) de l'ordre du jour provisoire*

QUESTIONS RELATIVES À L'ÉCONOMIE ET À L'ENVIRONNEMENT :
DÉVELOPPEMENT DURABLE

Périodicité des amendements aux Recommandations relatives
au transport des marchandises dangereuses

Note du Secrétaire général

1. Il est fait référence à la lettre du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale datée du 21 juillet 1995 (E/1996/15) et à la lettre datée du 29 avril 1996, adressée au Secrétaire général par le Directeur général de l'Association du transport aérien international (E/1996/63) concernant la périodicité des amendements aux Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses.
2. Le Comité d'experts en matière de transport des marchandises dangereuses a examiné la question à sa dix-huitième session (Genève, 28 novembre-7 décembre 1994). Les débats sont consignés aux paragraphes 159 à 162 et 167 à 173 du rapport du Comité (ST/SG/AC.10/21), et le texte en est reproduit à l'annexe ci-après.
3. Le Comité examinera de nouveau la question à sa prochaine session (2-11 décembre 1996), sur la base d'une proposition faite par l'expert de l'Allemagne, mentionnée comme document officieux portant la cote INF.45 au paragraphe 167 dudit rapport et publiée par la suite comme document officiel sous la cote ST/SG/AC.10/R.501.
4. Les Recommandations du Comité d'experts en matière de transport des marchandises dangereuses sur la question, de même que le rapport du Secrétaire général sur les travaux du Comité, seront présentés au Conseil à sa session de fond de 1997 (voir décision 1996/204 du Conseil relative au programme de travail de base du Conseil économique et social en 1997).

* E/1996/100.

Annexe

EXTRAITS DU RAPPORT DU COMITÉ D'EXPERTS EN MATIÈRE DE TRANSPORT
DES MARCHANDISES DANGEREUSES SUR SA DIX-HUITIÈME SESSION
(ST/SG/AC.10/21)

159. Les représentants de l'OMI et de l'OCTI ont mentionné les difficultés éprouvées par leurs organisations pour mettre à jour, tous les deux ans, les instruments dont elles ont la responsabilité. Ces difficultés sont liées à la charge considérable de travail nécessaire pour adapter ces instruments aux nouvelles Recommandations, à la nécessité de procéder à la traduction des nouveaux textes dans différentes langues, et à la difficulté d'assurer une mise en oeuvre efficace de règlements qui sont trop fréquemment modifiés, en particulier dans les pays en développement.

160. Les représentants de l'IATA et de l'OACI ont dit au contraire qu'ils désireraient conserver la périodicité actuelle de deux ans afin de pouvoir refléter dans la réglementation les besoins des expéditeurs et les progrès de la technique. Ils ont souligné qu'il fallait actuellement environ quatre ans de procédures à travers les organes ou organisations compétents de l'ONU pour qu'une solution à un problème soulevé par l'industrie soit reflétée dans la réglementation et qu'un cycle plus long risquait de susciter une tendance à contourner les règlements. Le représentant de l'OACI a ajouté qu'à son avis ce qui contribuait notamment aux difficultés rencontrées par d'autres modes pour conserver un cycle de deux ans c'était la présentation des règlements étant donné que l'OACI suivait avec succès un cycle biennal.

161. Étant donné l'amélioration de l'harmonisation entre les règlements modaux sur la base des Recommandations, plusieurs experts ont exprimé leur appui pour un rythme de publication des Recommandations plus espacé; il conviendrait toutefois de prévoir une procédure pour les amendements liés à des besoins urgents de l'industrie ou à des situations particulières demandant une réponse rapide. Le Comité est convenu de revenir sur la question au cours de l'examen du point 8 (publication des Recommandations révisées) (voir par. 167) et selon les décisions qui seront prises au sujet du programme de travail.

162. Le représentant de l'IRU a suggéré que, pour améliorer l'harmonisation, il serait utile de fixer une date recommandée de mise en oeuvre des nouveaux amendements qui figurerait dans la résolution du Conseil économique et social.

...

167. À propos du débat sur la périodicité des amendements aux Recommandations (voir par. 159 à 161), l'expert de l'Allemagne a proposé (INF.45) que les éditions complètement révisées des Recommandations de l'ONU, à partir de la neuvième édition révisée, soient publiées tous les quatre ans seulement, qu'il soit établi une procédure pour l'adoption tous les deux ans d'amendements de portée limitée, et qu'aucun amendement au Manuel d'épreuves et de critères ne soit adopté avant la session de 1998 du Comité.

168. La représentante de l'OMI a indiqué que son organisation pouvait approuver les échéances proposées par l'Allemagne, pour les amendements, dans le document

/...

INF.45 car le Comité de la sécurité maritime de l'OMI avait déjà approuvé l'échéancier des amendements au Code IMDG. Elle a ajouté qu'à son avis, avec la mise en oeuvre d'une technologie nouvelle, il serait plus facile d'apporter des amendements de faible portée tous les deux ans en tant que solution provisoire, et de garder les amendements plus importants pour le cycle de quatre ans. Elle a attiré l'attention sur le fait que, lorsque l'OMI a soulevé cette question devant le Comité deux ans plus tôt, c'était parce que les gouvernements des pays membres de l'OMI avaient signalé des difficultés pour apporter des amendements fréquents au Code et qu'ils devaient souvent accorder des périodes transitoires avant qu'un amendement puisse être intégralement appliqué. Ceci avait amené à la question de l'utilité qu'il y avait à apporter des amendements fréquents si on ne pouvait pas les mettre en oeuvre.

169. Reconnaissant que tous les gouvernements des pays membres représentés à ce comité l'étaient aussi à l'OMI, la représentante de cette organisation a dit qu'elle craignait que des problèmes se posent lorsque les gouvernements exprimeraient des vues différentes sous une forme différente. Elle a suggéré que ces différences soient résolues sur un plan national pour permettre aux gouvernements de présenter un point de vue coordonné sous toutes les formes. Le représentant de l'OCTI a exprimé les mêmes préoccupations.

170. Le Comité a noté que, si la possibilité d'apporter tous les deux ans des amendements de portée limitée est maintenue, il sera plus facile pour le service des publications de l'ONU, tout au moins dans le cas des versions anglaise et française, de vendre une édition remaniée complète plutôt que de réimprimer l'ancienne édition et de la vendre avec une série d'amendements publiés séparément.

171. Le Comité n'a pas pu parvenir à une décision sur la question de la périodicité des amendements. On a reconnu la difficulté que posait, pour les organisations internationales et les gouvernements, la mise à jour de leurs instruments respectifs, mais on a rappelé aussi que les Recommandations étaient élaborées et mises à jour en tenant compte des progrès techniques, de l'apparition de matières et d'objets nouveaux et des exigences des systèmes de transport modernes et qu'il y avait donc un risque pour les Recommandations d'être périmées ou inadaptées à l'évolution technique si l'on adoptait un intervalle de quatre ans entre les révisions.

172. L'expert des États-Unis d'Amérique a déclaré que les gouvernements et les organisations internationales avaient toute latitude pour décider de la date de mise en oeuvre et que les organisations modales devaient prévoir des calendriers d'application raisonnables. Il a estimé cependant que l'industrie devait être autorisée à utiliser les nouvelles recommandations sur une base facultative pendant la période intérimaire. Il pensait qu'il y aurait moins d'amendements au cours de la période d'harmonisation et de restructuration mondiales qui s'annonçait.

173. L'expert de l'Allemagne a demandé que sa proposition (INF.45) soit distribuée en tant que document officiel pour examen pendant la prochaine période biennale et a répété qu'à son avis ni les Recommandations ni le Manuel d'épreuves et de critères ne devraient être modifiés avant la session de 1998 du Comité.