



**Consejo Económico y
Social**

Distr.
GENERAL

E/1996/63
22 de mayo de 1996
ESPAÑOL
ORIGINAL: INGLÉS

Período de sesiones sustantivo de 1996
24 de junio a 26 de julio de 1996
Tema 6 a) del programa provisional*

CUESTIONES ECONÓMICAS Y AMBIENTALES: DESARROLLO SOSTENIBLE

Carta, de fecha 29 de abril de 1996, dirigida al Secretario General por el Director General de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional

Tengo el honor de referirme a la carta, de fecha 21 de julio de 1995, dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas por el Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI) (E/1996/15).

La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) representa a más de 230 empresas de transporte aéreo de unos 140 países. Esas empresas transportan diariamente mercaderías peligrosas y, por consiguiente, la IATA considera que el transporte de esas mercaderías es una cuestión que reviste enorme importancia.

La IATA apoya plenamente la labor del Comité de Expertos de las Naciones Unidas en Transporte de Mercaderías Peligrosas. El eficaz funcionamiento del proceso regulador depende de la incorporación, en forma rápida y eficiente, de los cambios requeridos. Así pues, la IATA estima que el actual ciclo de dos años para la publicación de las versiones sucesivas de las Recomendaciones relativas al transporte de mercaderías peligrosas¹, conocidas por el nombre de

* E/1996/100.

¹ Las Recomendaciones se basan en las preparadas inicialmente por el Comité de Expertos de las Naciones Unidas en el Transporte de Mercaderías Peligrosas (ST/ECA/43-E/CN.2/170), examinadas por el Consejo Económico y Social en su 23º período de sesiones (resolución 645 G (XXIII), de 26 de abril de 1957). Las Recomendaciones han sido modificadas y actualizadas en períodos de sesiones sucesivos del Comité de Expertos y publicadas en cumplimiento de resoluciones ulteriores del Consejo Económico y Social. La novena edición revisada actual (publicación de las Naciones Unidas, número de venta: S.95.VIII.1) incluye las recomendaciones formuladas por el Comité en su 18º período de sesiones, celebrado en Ginebra del 28 de noviembre al 7 de diciembre de 1994.

"Libro Naranja de las Naciones Unidas", es indispensable para poder mantener la flexibilidad y aumentar la seguridad.

Con arreglo al procedimiento actual, toda propuesta que se presente al Comité de Expertos tarda hasta dos años para ser aprobada, y se requieren, como mínimo, otros dos años para que las diversas modalidades de transporte la lleven a efecto. La industria del transporte marítimo ha indicado que el sistema actual responde a veces en forma demasiado lenta a sus necesidades. La modificación propuesta del ciclo de publicación para que, en vez de ser de dos años, sea de cuatro, podría dar lugar a demoras de hasta ocho años para que todas las modalidades de transporte incorporaran los cambios requeridos. En esas circunstancias, las diversas organizaciones de transporte modal serán objeto de presiones por parte de la industria para que incorporen los cambios en forma unilateral. Ello traería consigo la desintegración de toda la valiosa labor realizada por el Comité de Expertos para crear una estructura reguladora armonizada respecto de todas las modalidades de transporte.

La IATA tiene la firme convicción de que el cumplimiento de las reglamentaciones, como se indica en la carta de la OMI, no es una razón válida para retrasar la incorporación de los cambios requeridos. Por conducto de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la IATA, la modalidad de transporte aéreo pone en práctica las Recomendaciones rápida y fielmente en todo el mundo, por medio de actividades dinámicas de capacitación, concienciación y aplicación. El éxito de la modalidad de transporte aéreo es el fruto de una estrecha cooperación entre el Comité de Expertos, la OACI, la IATA, la industria y los gobiernos.

El Comité de Expertos (en diciembre de 1994), la OACI (en octubre de 1995), la IATA y otras organizaciones que representan a la industria del transporte aéreo han expresado claramente su firme apoyo al mantenimiento del ciclo de dos años para la publicación de las versiones sucesivas de las Recomendaciones. Se deben estudiar seriamente las ventajas de mantener esta periodicidad y las graves consecuencias negativas de modificarlo para que sea de cuatro años. Por consiguiente, agradecería que la posición de la IATA y las cuestiones planteadas en la presente carta se señalaran a la atención del Consejo Económico y Social en su período de sesiones sustantivo de 1996.

(Firmado) Pierre J. JEANNIOT
Director General
