



Conseil économique
et social

Distr.
GÉNÉRALE

E/1996/63
22 mai 1996
FRANÇAIS
ORIGINAL : ANGLAIS

Session de fond de 1996
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

Lettre datée du 29 avril 1996, adressée au Secrétaire général
par le Directeur général de l'Association du transport aérien
international

J'ai l'honneur de me référer à la lettre datée du 21 juillet 1995, adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI) (E/1996/15).

L'Association du transport aérien international (IATA) représente plus de 230 compagnies aériennes, basées dans 140 pays environ, qui transportent journalièrement des marchandises dangereuses; elle estime donc que le transport des marchandises dangereuses est une question d'une extrême importance.

L'Association appuie pleinement les travaux du Comité d'experts des Nations Unies en matière de transport des marchandises dangereuses. Le processus de réglementation n'atteindra son but que si les modifications requises sont appliquées sans délai et avec efficacité. Pour cette raison, l'IATA estime que la durée actuelle du cycle de publication des Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses¹ – connues sous le nom de "Livre orange des Nations Unies" – qui est de deux ans, est essentielle à la souplesse du mécanisme et au renforcement de la sécurité.

À l'heure actuelle, l'adoption d'une proposition présentée au Comité peut prendre jusqu'à deux ans et il faut compter encore deux années au minimum pour qu'elle soit appliquée par les différents modes de transport. Le secteur des transports maritimes a indiqué que le système actuel était parfois trop lent à donner suite à ses besoins. L'allongement du cycle de publication de deux à quatre ans, comme il est proposé, risquerait d'entraîner des retards pouvant

* E/1996/100.

aller jusqu'à huit ans dans l'application des modifications par tous les modes de transport. Dans de telles conditions, les organisations de transport des différents modes seront amenées à apporter des modifications unilatérales, en réponse aux pressions du secteur maritime. Cela réduirait à néant les efforts que le Comité a déployés en vue de mettre en place une structure réglementaire harmonisée, applicable à tous les modes de transport.

L'IATA est convaincue que le non-respect de la réglementation, tel que l'évoque l'OMI dans sa lettre, n'est pas une raison suffisante pour retarder l'entrée en vigueur de modifications nécessaires. Par l'intermédiaire de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'IATA, le transport aérien applique les Recommandations sans retard, avec conscience et dans le monde entier, en assurant une formation dynamique, en faisant oeuvre de sensibilisation et en veillant au strict respect des règles. Les excellents résultats obtenus par le transport aérien sont le fruit de la coopération étroite qui s'est instaurée entre le Comité, l'OACI, l'IATA, le secteur du transport aérien et les gouvernements nationaux.

Le Comité (en décembre 1994), l'OACI (en octobre 1995), l'IATA et d'autres organisations représentant le transport aérien ont clairement fait savoir qu'ils appuyaient résolument le maintien du cycle de publication de deux ans. Il conviendrait donc d'examiner avec soin les avantages que présente cette périodicité comme les graves conséquences qu'entraînerait l'allongement du cycle à quatre ans. Je vous serais donc reconnaissant de porter la position de l'IATA, ainsi que les questions soulevées dans la présente lettre, à l'attention du Conseil économique et social, à sa session de fond de 1996.

Le Directeur général

(Signé) Pierre J. JEANNIOT

Note

¹ Les Recommandations s'inspirent des recommandations initialement élaborées par le Comité d'experts en matière de transport des marchandises dangereuses (ST/ECA/43-E/CN.2/170), et examinées par le Conseil économique et social à sa vingt-troisième session (résolution 645 G (XXIII) du 26 avril 1957). Elles ont été ensuite modifiées et mises à jour par le Comité d'experts, à ses diverses sessions, et publiées conformément aux résolutions ultérieures du Conseil économique et social. La dernière version révisée – la neuvième (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.95.VIII.1) – inclut les recommandations adoptées par le Comité à sa dix-huitième session, tenue du 28 novembre au 7 décembre 1994.
