

Distr.
GENERAL

E/1996/66
12 June 1996
ARABIC
ORIGINAL: ENGLISH

المجلس الاقتصادي والاجتماعي



الدورة الموضوعية لعام ١٩٩٦
نيويورك، ٢٤ حزيران/يونيه - ٢٦ تموز/يوليه ١٩٩٦
البند ٦ (أ) من جدول الأعمال المؤقت*

المسائل الاقتصادية والبيئية: التنمية المستدامة

التواتر الدوري للتعديلات التي يتم إدخالها على التوصيات
المتعلقة بنقل البضائع الخطرة

مذكرة من الأمين العام

١ - تشير هذه المذكرة الى الرسالة المؤرخة ٢١ تموز/يوليه ١٩٩٦ الموجهة إلى الأمين العام من الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية (E/1996/15)، والرسالة المؤرخة ٢٩ نيسان/ابريل ١٩٩٦ الموجهة إلى الأمين العام من المدير العام لاتحاد النقل الجوي الدولي (E/1996/63) بشأن التواتر الدوري للتعديلات التي يتم إدخالها على التوصيات المتعلقة بنقل البضائع الخطرة.

٢ - وقد ناقشت هذه المسألة لجنة الخبراء المعنية بنقل البضائع الخطرة في دورتها الثامنة عشرة (جنيف، ٢٨ تشرين الثاني/نوفمبر - ٧ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٤). وورد عرض لتلك المناقشة في الفقرات ١٥٩ إلى ١٦٢ و الفقرات ١٦٧ إلى ١٧٣ من تقرير اللجنة (ST/SG/AC.10/21)، وقد استنسخ نصها في المرفق أدناه.

٣ - وستناقش المسألة مرة أخرى في الدورة القادمة للجنة (٢ - ١١ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٦) على أساس اقتراح قدمه الخبير من ألمانيا وأشار إليه كوثيقة غير رسمية INF.45 في الفقرة ١٦٧ من التقرير المذكور أعلاه وقد صدر الآن كوثيقة رسمية (ST/SG/AC.10/R.501).

٤ - وستقدم إلى المجلس الاقتصادي والاجتماعي في دورته الموضوعية لعام ١٩٩٧ توصيات لجنة الخبراء المعنية بنقل البضائع الخطرة بشأن هذه المسألة إلى جانب تقرير الأمين العام عن أعمال اللجنة (انظر مقرر المجلس الاقتصادي والاجتماعي ٢٠٤/١٩٩٦ المتعلق ببرنامج العمل الأساسي للمجلس لعام ١٩٩٧).

E/1996/66 *

المرفق

مقتطف من تقرير لجنة الخبراء المعنية بنقل البضائع الخطرة عن أعمال دورتها الثامنة عشرة (ST/SG/AC.10/21)

١٥٩ - وذكر ممثلا المنظمة البحرية الدولية والمكتب المركزي للنقل الدولي بالسكك الحديدية الصعوبات التي تواجه منظمتيهما كل سنتين في استكمال الصكوك التي تدخل في مسؤولية المنظميتين. وتتعلق تلك الصعوبات بما ينطوي عليه تكييف الصكوك مع التوصيات الجديدة من عمل كبير، وبضرورة ترجمة النصوص الجديدة إلى عدة لغات، وبصعوبة ضمان التنفيذ الفعال للأنظمة التي تعدل بكثرة، لا سيما في البلدان النامية.

١٦٠ - غير أن ممثلا اتحاد النقل الجوي الدولي ومنظمة الطيران المدني الدولي قالا إنهما يرغبان في الإبقاء على فترة السنتين الحالية لكي يتمكننا من استيعاب متطلبات الشاحنين والتقدم التقني في الأنظمة. وشددوا على أن النص في حل الأنظمة لأية مشكلة تثيرها الصناعة يتطلب حاليا اتخاذ إجراءات تستغرق أربع سنوات تقريبا في هيئات ومؤسسات الأمم المتحدة ذات الصلة وأن تقرير دورة أطول أمدا قد يؤدي إلى النزوع إلى التحايل على الأنظمة. كما أشار ممثل منظمة الطيران المدني الدولي إلى أن من العوامل المساهمة في الصعوبات التي تعترض وسائط النقل الأخرى في الاحتفاظ بدورة من سنتين هو شكل الأنظمة إذ اتبعت منظمة الطيران المدني الدولي بنجاح دورة من سنتين.

١٦١ - ونظرا للتحسينات في المواءمة بين أنظمة وسائط النقل ارتكازا على التوصيات، أعرب عدة خبراء عن دعمهم لفكرة نشر التوصيات بصورة أقل تواترا؛ غير أنه ينبغي تقرير إجراء يتبع في إجراء التعديلات المتعلقة بالمتطلبات العاجلة للصناعة أو في حالات معينة تتطلب ردا سريعا. ووافقت اللجنة على أن تعود إلى المسألة خلال مناقشة البند ٨ (نشر التوصيات المنقحة) (انظر الفقرة ١٦٧) ووفقا للقرارات التي تتخذ بشأن برنامج العمل.

١٦٢ - واقترح ممثل الاتحاد الدولي للنقل على الطرق أنه من المفيد، تحسينا للمواءمة، أن يوصى بتاريخ لتنفيذ التعديلات الجديدة التي سترد في قرار المجلس الاقتصادي والاجتماعي.

...

١٦٧ - وفي معرض مناقشته للتواتر الدوري لتعديلات التوصيات (انظر الفقرات ١٥٩ إلى ١٦١)، اقترح الخبير من ألمانيا (INF. 45) ألا تنشر طبعات التوصيات المنقحة تنقيحاً كاملاً بعد الطبعة التاسعة المنقحة إلا كل أربع سنوات، وأن يوضع إجراء للتعديلات الضيقة النطاق التي تعتمد كل سنتين، وألا تعتمد أي تعديلات على دليل التجارب والمعايير إلى أن تنعقد دورة اللجنة لعام ١٩٩٨.

١٦٨ - وأشارت ممثلة المنظمة البحرية الدولية إلى أن منظمته يمكنها أن توافق على الجداول الزمنية التي اقترحتها ألمانيا في الوثيقة INF.45 لإجراء التعديلات حيث أن لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية قد وافقت فعلاً على الفترات الزمنية لتعديلات المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة. وأعربت عن رأي مفاده أن العمل بالتكنولوجيا الجديدة، سيجعل من الأسهل إجراء التعديلات الصغيرة كل سنتين كحل مؤقت، على أن يتم إدخال التعديلات الكبيرة كل أربع سنوات. ووجهت الانتباه إلى السبب الذي حدا بالمنظمة البحرية الدولية إلى إثارة هذه المسألة داخل اللجنة منذ سنتين هو أن الحكومات الأعضاء في هذه المنظمة كانت قد أعربت عما تلاقيه من صعوبات في تنفيذ التعديلات المتكررة على المدونة وأنها كثيراً ما كانت تضطر إلى إقرار فترات انتقالية قبل تنفيذ تعديل من التعديلات تنفيذاً كاملاً، وهو ما أدى إلى التساؤل عن الهدف من إدخال تعديلات متكررة إن لم يكن بالإمكان تنفيذها.

١٦٩ - وإدراكاً منها لكون جميع الحكومات الأعضاء في هذه اللجنة ممثلين أيضاً في المنظمة البحرية الدولية، أعربت ممثلة المنظمة البحرية الدولية عن قلقها لكون المشاكل تنشأ عندما تعرب الحكومات عن آراء مختلفة في شكل مختلف. واقترحت أن تفض تلك الاختلافات على الصعيد الوطني لتمكين الحكومات من تقديم رأي منسق من جميع الجوانب. وأعربت عن نفس الشواغل ممثل المكتب المركزي للنقل الدولي بالسكك الحديدية.

١٧٠ - ولاحظت اللجنة أنه إذا أقرت إمكانية إجراء التعديلات الضيقة النطاق كل سنتين، فإنه من الأنسب لقسم منشورات الأمم المتحدة أن يبيع طبعة موحدة، باللغتين الانكليزية والفرنسية على الأقل، بدل أن يعيد طبع النسخة القديمة ويبيعها مرفقة بمجموعة من التعديلات المنشورة على حدة.

١٧١ - ولم يتخذ أي قرار بشأن موضوع التواتر الدوري للتعديلات. وسلم بالصعوبة التي تلاقىها المنظمات الدولية والحكومات في استكمال صكوكها، غير أنه أشير إلى أن التوصيات قد وضعت ويجري استكمالها على ضوء التقدم التقني، وظهور مواد وأشياء جديدة وعلى ضوء متطلبات نظم النقل الحديثة، وبناء عليه فإن ثمة احتمالاً في أن تصبح التوصيات عتيقة أو غير متكيفة مع التقدم التقني إذا اعتمدت فترة الأربع سنوات.

١٧٢ - وقال الخبير من الولايات المتحدة الأمريكية إن بإمكان الحكومات والمنظمات الدولية أن تقرر بشأن تاريخ التنفيذ وأنه ينبغي أن توفر منظمات وسائط النقل جداول زمنية معقولة للتنفيذ. كما ارتأى أن يسمح للصناعة باستخدام التوصيات الجديدة بصفة طوعية في الفترة الانتقالية. وتوقع أيضاً تعديلات قليلة في الفترة القادمة التي تشهد ممارسة المواءمة وإعادة الهيكلة على الصعيد العالمي.

١٧٣ - وطلب الخبير من ألمانيا أن يعمم رسميا اقتراحه الوارد في الوثيقة INF.45 بوصفه وثيقة رسمية للمناقشة في فترة السنتين القادمة وأعاد تأكيد رأيه الداعي إلى عدم تعديل التوصيات أو دليل التجارب والمعايير الى أن تنعقد دورة اللجنة لعام ١٩٩٨.

- - - - -