

**DEPARTEMENT DES AFFAIRES HUMANITAIRES
(DAH - GENEVE)**

MESURES RECOMMANDEES

**DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS
INTERNATIONAUX**

POUR FACILITER L'ACHEMINEMENT DE L'AIDE

HUMANITAIRE

INTERNATIONALE D'URGENCE

(document d'information)



NATIONS UNIES
Septembre 1994



Sommaire

| | <u>Page</u> |
|---|-------------|
| Historique | 1 - 2 |
| Dispositions existantes | 2 |
| Transport aérien | 3 - 5 |
| Transports maritimes | 5 |
| Transports ferroviaires | 6 - 7 |
| Transports routiers | 7 |
| Cadre d'application | 8 |
| Annexe | |
| Liste des parties contractantes à la Convention TIR, 1975 | 9 |



**MESURES RECOMMANDEES DANS LE DOMAINE
DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX
POUR FACILITER L'ACHEMINEMENT DE L'AIDE HUMANITAIRE
INTERNATIONALE D'URGENCE**

Historique

A l'heure actuelle, la communauté internationale doit faire face, d'une part, à une multiplication considérable des catastrophes dues à des causes naturelles et complexes et, de l'autre, à une limitation croissante des ressources financières et matérielles que les pays donateurs et les organisations peuvent consacrer à l'aide humanitaire d'urgence. Il est donc impératif aujourd'hui, comme les Nations Unies et la communauté internationale le reconnaissent, d'utiliser les moyens existants, notamment les dépôts de biens de secours et les équipes spécialisées, pour fournir l'aide internationale de la façon la plus efficace.

Dans ses résolutions 46/182 et 47/168, l'Assemblée générale des Nations Unies a défini des principes directeurs applicables à la fourniture de l'aide humanitaire par l'Organisation des Nations Unies et a recommandé des mesures spécifiques à l'effet de renforcer encore et de rendre plus efficaces les efforts collectifs déployés par la communauté internationale, en particulier par le système des Nations Unies, en vue de fournir l'aide

requis en cas de catastrophe et de situation d'urgence.

Conformément à ces résolutions, le Département des affaires humanitaires (DAH) de l'Organisation des Nations Unies, à Genève, a tenu avec les organisations nationales et internationales intéressées un certain nombre de réunions et de consultations pendant lesquelles plusieurs propositions ont été examinées et des mesures concernant les arrangements entre l'ONU et les gouvernements concernés, d'une part, et les organisations intergouvernementales et non gouvernementales intéressées, d'autre part, ont été recommandées pour accélérer l'accès à l'aide humanitaire internationale d'urgence et son acheminement.

Il convient de citer, en particulier, l'atelier organisé au Palais des Nations, à Genève (Suisse) les 4 et 5 mars 1993, à l'intention des organisations qui gèrent des dépôts de biens de secours disponibles pour l'aide internationale ou qui participent aux opérations de secours en cas de catastrophe. Trente-quatre délégués qui représentaient le gouvernement ou des



organisations gouvernementales de 10 pays, ainsi que six institutions spécialisées, une organisation intergouvernementale et quatre organisations non gouvernementales y ont assisté.

Il a été signalé au cours des débats que l'Association du transport aérien international (IATA) avait déjà adopté, dans sa résolution 788, des recommandations en vue d'offrir des conditions de faveur pour le transport de l'aide humanitaire et que d'autres fédérations de transporteurs avaient pris des décisions analogues. Un grand nombre d'organisations d'aide humanitaire ne disposant toutefois que de maigres renseignements sur ces recommandations, les participants ont estimé que le Département des affaires humanitaires à Genève, devrait, dans un premier temps, s'enquérir auprès des fédérations de transporteurs et de transitaires des recommandations (règles, règlements, etc.) existantes en matière d'acheminement de l'aide humanitaire à des conditions de faveur.

Le DAH, à Genève, est ensuite entré en rapport avec l'Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI), le Comité international des transports ferroviaires (CIT), l'Association du transport aérien international (IATA), l'Association internationale des transporteurs de marchandises solides (INTERCARGO), la Chambre internationale de la marine marchande (ICS), l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), la Conférence internationale des courriers express (CICE), la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Union internationale des transports routiers (IRU), l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE/ONU).

Le présent document d'information a été établi à partir des réponses fournies au DAH à Genève.

Dispositions existantes

Il ressort des renseignements fournis au DAH, à Genève, que quatre organisations - le CIT, l'IATA, l'OACI et l'OMI - ont incorporé dans leurs instruments internationaux des dispositions spéciales qui visent ou peuvent servir à faciliter le transport transfrontière par air, mer ou chemin de fer des biens de secours, des équipes d'intervention en cas de catastrophe

et du matériel d'urgence. Bien que des dispositions de ce type ne soient pas prévues dans les conventions relatives aux transports routiers, la Convention TIR de 1975, qui a pour but d'écourter le transport des marchandises faisant l'objet d'un commerce international, offre peut-être certains avantages dont on pourrait tirer parti dans l'acheminement des biens de secours.



TRANSPORT AERIEN

Organisation internationale de l'aviation civile (OACI)

L'OACI est une institution spécialisée des Nations Unies qui élabore, au niveau intergouvernemental, des normes et des recommandations relatives à l'aviation civile.

Le chapitre 8 - "Autres dispositions de facilitation" - de l'annexe 9 - "Facilitation" - de la **Convention sur l'aviation civile internationale de 1944**, contient notamment les dispositions suivantes :

"

C. Missions de secours en cas de catastrophe naturelle ou causée par l'homme, qui met gravement en danger la santé humaine ou l'environnement, ou de situation d'urgence semblable exigeant l'assistance de l'Organisation des Nations Unies

8.8 Les Etats contractants faciliteront sur leur territoire l'entrée, la sortie et le transit des aéronefs qui effectuent des missions de secours accomplies par des organisations internationales reconnues par les Nations Unies ou pour le compte de ces organisations, ou par les Etats eux-mêmes ou pour leur compte, et prendront toutes les mesures possibles pour assurer la sécurité de l'exploitation des vols en question. Ces missions sont entreprises en cas de catastrophe naturelle ou causée par l'homme, qui met gravement en danger la santé humaine ou l'environnement ou de situation d'urgence semblable exigeant l'assistance de l'ONU. Ces vols seront entrepris lorsque aura été obtenu, aussi rapidement que possible, l'accord de l'Etat bénéficiaire.

8.9 Les Etats contractants feront le nécessaire pour que le personnel et les articles arrivant dans le cadre d'une mission de secours visés dans la disposition 8.8 soient admis sans délai.

Note : *En ce qui concerne l'application de mesures visant à assurer la sécurité des aéronefs transportant des secours d'urgence, il convient de se reporter à l'annexe II - Services de trafic aérien (par. 2.15 et 2.16), au Manuel concernant les mesures de sécurité relatives aux activités militaires pouvant présenter un danger pour les vols des aéronefs civils (Doc 9554) et au Manuel concernant l'interception des aéronefs civils (Doc 9433).*

""



Les dispositions de la Convention sont considérées comme des normes que les Etats contractants ont l'obligation de respecter. Ils sont tenus d'informer l'OACI, le cas échéant, de leur incapacité d'appliquer certaines normes, et de lui fournir des renseignements précis sur toutes les différences qui pourraient en résulter dans leurs pratiques et procédures.

Il ressort des réponses reçues par l'OACI que tous les Etats contractants appliquent les dispositions en question.

Association du transport aérien international (IATA)

L'IATA est une organisation professionnelle mondiale non exclusive, non gouvernementale et à laquelle il n'est pas obligatoire d'adhérer. Elle regroupe des compagnies aériennes effectuant des vols réguliers et a pour mission de veiller à ce que les aéronefs utilisés pour le transport des passagers et des marchandises dans le monde entier fonctionnent de la façon la plus sûre et efficace possible conformément à des règlements clairement définis et universellement compris. Ses fonctions consistent également à assurer (directement ou par le truchement de l'OACI) la liaison entre le secteur des transports aériens internationaux et les gouvernements, de nombreuses autres parties qui s'occupent de transports aériens et le public.

La **Résolution 788** sur "**les transports gratuits ou à prix réduit**" fixe les cas dans lesquels un transporteur aérien peut consentir un transport gratuit ou à prix réduit sur des vols commerciaux, et en a force obligatoire pour tous les membres des Passenger and Cargo Agency and Services Conferences. Elle contient les dispositions suivantes :

"

2. Un membre peut délivrer un titre de transport sur ses propres lignes ou sur des lignes assurées par un autre membre s'il y est autorisé par ce dernier pour le transport de :

.

- 2.2 Toute personne ou tout article requis dans le cadre d'une opération de secours en cas d'épidémie, de catastrophe ou autre événement semblable, à l'exclusion du transport à destination ou à partir de zones d'opérations militaires;

.

5. Rien dans la présente résolution ne peut être interprété comme signifiant qu'un membre a l'obligation de consentir un transport gratuit ou à prix réduit.

."



Comme tous les autres règlements ou résolutions de l'IATA, la résolution 788 a été communiquée aux gouvernements intéressés pour examen et adoption. Aucun de ces gouvernements n'a émis d'objection. Onze d'entre eux ont communiqué des réserves concernant l'application de la résolution en tout ou en partie. Toutefois, seul le Canada, a fait des réserves portant, entre autres, sur les dispositions en question.

Pour le Canada, "rien dans ladite Résolution ou dans son acceptation ne peut être interprété comme limitant de quelque façon que ce soit le pouvoir et le devoir qu'a, conformément à ses statuts, l'Agence nationale des transports du Canada, d'approuver l'octroi par des transporteurs aériens de titres de transport gratuits ou à prix réduit".

TRANSPORTS MARITIMES

Organisation maritime internationale (OMI)

L'OMI est une institution spécialisée des Nations Unies dont les principaux objectifs sont d'améliorer la sécurité en mer et de prévenir la pollution causée par les navires. Elle s'occupe également des aspects internationaux des questions de responsabilité et d'indemnisation et de la facilitation du trafic maritime.

La **Convention sur les facilitations du trafic maritime international, 1965**, contient les dispositions ci-après qui figurent dans le chapitre intitulé "Activités de secours en cas de catastrophe naturelle":

"

5.11 Norme.

Les pouvoirs publics facilitent l'arrivée et le départ des navires utilisés aux fins d'activités de secours en cas de catastrophe, de lutte contre la pollution des mers ou de prévention de celle-ci, ou d'autres opérations nécessaires d'urgence pour garantir la sécurité en mer, la sécurité de la population ou la protection du milieu marin.

5.12 Norme.

Les pouvoirs publics facilitent, dans toute la mesure du possible, les procédures d'entrée et le déroulement des formalités pour les personnes, les cargaisons, le matériel et l'équipement requis pour faire face aux situations visées à la norme 5.11.

."



TRANSPORTS FERROVIAIRES

Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)

L'OTIF a été constituée par les parties (Etats membres) à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 en vue d'établir un système de droit uniforme applicable aux transports des voyageurs, des bagages et des marchandises en trafic international direct entre les Etats membres, empruntant des lignes ferroviaires, ainsi que de faciliter l'exécution et le développement de ce système.

Les "**Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV)**", qui constituent l'appendice A à la Convention, contiennent les dispositions suivantes, au paragraphe 3 de l'article 5, intitulé "Tarifs. Accords particuliers":

"Les chemins de fer peuvent conclure des accords particuliers comportant des réductions de prix ou d'autres avantages, dans la mesure des conditions comparables sont consenties aux voyageurs qui se trouvent dans des situations comparables.

Des réductions de prix ou d'autres avantages peuvent être accordés pour le service du chemin de fer, pour le service des administrations publiques, pour des oeuvres de bienfaisance et à des fins d'éducation et d'instruction.

La publication des mesures prises en vertu du 1er et du 2ème alinéa n'est pas obligatoire".

Les "**Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM)**", qui constituent l'appendice B à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (OTIF), contiennent les dispositions suivantes, au paragraphe 4 de l'article 6, intitulé "Tarifs. Accords particuliers":

"Les chemins de fer peuvent conclure des accords particuliers comportant des réductions de prix ou d'autres avantages, dans la mesure des conditions comparables sont consenties aux usagers qui se trouvent dans des situations comparables.

Des réductions de prix ou d'autres avantages peuvent être accordés pour le service du chemin de fer, pour le service des administrations publiques et des oeuvres de bienfaisance.



La publication des mesures prises en vertu du 1er et du 2ème alinéa n'est pas obligatoire".

Les Règles uniformes CIV et CIM ainsi que leurs annexes font partie intégrante de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980.

Conformément au paragraphe 2 de l'article 2 de la Convention, le régime de droit prévu dans ledit article, notamment les dispositions susmentionnées, peut également être appliqué aux transports internationaux directs empruntant, en sus des lignes ferroviaires, des lignes sur les voies terrestres et maritimes et les voies d'eau intérieures.

TRANSPORTS ROUTIERS

Il n'existe dans le domaine des transports internationaux routiers (TIR) aucun instrument international contenant des dispositions similaires à celles décrites plus haut, qui concernent les transports aériens, maritimes et ferroviaires.

Toutefois, en matière de transport routier de biens de secours, il faut tenir compte de la **Convention TIR de 1975** qui a été élaborée sous les auspices du **Secrétariat de la Commission économique pour l'Europe** et dont les Etats parties contractantes sont des Etats membres de la Commission.

La Convention TIR prévoit un système de transit douanier qui réduit au minimum les procédures appliquées aux frontières pour contrôler la sortie, le transit et l'entrée des marchandises. Elle écourte donc les opérations de transit et permet de réduire sensiblement le coût du transport des marchandises confiées à un agent appliquant le système TIR.

Au 24 septembre 1994, la Convention TIR de 1975 comptait 56 parties contractantes dont la Communauté économique européenne (voir annexe). Elle couvre l'Europe tout entière ainsi que l'Afrique du Nord, le Proche-Orient et le Moyen-Orient. Les Etats-Unis d'Amérique et le Canada (Amérique du Nord) ainsi que le Chili et l'Uruguay (Amérique du Sud) y sont également parties contractantes.

Des travaux sont en cours en vue d'appliquer en Amérique latine une convention TIR ou un régime similaire pour l'Argentine, le Brésil, le Chili et l'Uruguay. Un certain nombre de pays d'Afrique occidentale et d'Afrique centrale envisagent également de mettre en place un système TIR adapté à leurs besoins spécifiques. Le carnet TIR multimodal pourrait être également utilisé prochainement pour le transport des conteneurs entre l'Amérique du Nord et l'Europe et entre l'Europe et le Japon.



Cadre d'application

Les conventions décrites ci-dessus offrent un cadre juridique pour l'application de certaines règles et procédures qui y sont décrites, notamment les dispositions concernant l'acheminement de l'aide humanitaire internationale.

Les dispositions concernant les pouvoirs publics (par exemple dans les conventions de l'OACI et de l'OMI) sont considérées comme des normes que les parties contractantes ont l'obligation de respecter. Toutefois, leurs modalités d'application sont l'apanage de ces Etats et peuvent différer sensiblement d'un pays à un autre, voire à l'intérieur d'un même pays.

Les dispositions autorisant les transporteurs à consentir des services gratuits ou des réductions de prix pour le transport de moyens de secours n'ont pas force obligatoire.

Il serait donc souhaitable de demander, au préalable, aux autorités ou aux transporteurs intéressés dans quelle mesure et de quelle façon ils seraient disposés à appliquer, en cas de besoin, les dispositions mentionnées ci-dessus.

Le Département des affaires humanitaires se tient prêt, le cas échéant, à aider dans cette démarche tout participant à des opérations de secours.

Personne à contacter au DAH

M. Dmitri Balabanov

Administrateur de programme (hors classe)

Service de la coordination des secours

téléphone : (41-22) 917 28 27 (ligne directe)

(41-22) 917 12 34 (standard)

télécopie : (41-22) 917 00 23

télex : 41 42 42 DHA CH

télégrammes : DHAGVA GENEVA

Courrier électronique: [Internet-balabanov.unog @ un.org](mailto:Internet-balabanov.unog@un.org)



ANNEXE

**LISTE DES PARTIES CONTRACTANTES A LA CONVENTION TIR, 1975
(au 24 septembre 1994)**

| | |
|--------------------------------|--|
| Afghanistan | Israël |
| Albanie | Italie |
| Algérie | Jordanie |
| Allemagne | Koweït |
| Arménie | Lettonie |
| Autriche | Lituanie |
| Bélarus | Luxembourg |
| Belgique | Malte |
| Bosnie-Herzégovine | Maroc |
| Bulgarie | Norvège |
| Canada | Pays-Bas |
| Chili | Pologne |
| Chypre | Portugal |
| Croatie | République de Corée |
| Danemark | République de Moldova |
| Espagne | République tchèque |
| Estonie | ex-République yougoslave de Macédoine |
| Etats-Unis d'Amérique | Roumanie |
| Fédération de Russie | Royaume-Uni |
| Finlande | Slovaquie |
| France | Slovénie |
| Géorgie | Suède |
| Grèce | Suisse |
| Hongrie | Tunisie |
| Indonésie | Turquie |
| Iran (République islamique d') | Uruguay |
| Irlande | Yougoslavie |

Communauté économique européenne
