NATIONS
UNIES

A

Assemblée générale

Distr.
GENERALE

A/48/487
19 octobre 1993
FRANCAIS
ORIGINAL : ANGLAIS

Quarante-huitième session
Point 91 a) de l'ordre du jour

DEVELOPPEMENT ET COOPERATION ECONOMIQUE INTERNATIONALE :
COMMERCE ET DEVELOPPEMENT

Progrès accomplis dans l'exécution de mesures spécifiques se rapportant aux besoins et aux problèmes particuliers des pays en développement sans littoral

Note du Secrétaire général

1. Dans sa résolution 46/212 du 20 décembre 1991, l'Assemblée générale, réaffirmant l'importance des mesures spécifiques se rapportant aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral, a accueilli avec satisfaction le rapport du Secrétaire général de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (A/46/496, annexe, et Add.1) et l'a prié de préparer un autre rapport sur la question et de le lui présenter lors de sa quarante-huitième session.

2. En réponse à cette demande, le Secrétaire général a l'honneur de transmettre à l'Assemblée le rapport du Secrétaire général de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (voir annexe).

ANNEXE

Action spécifique se rapportant aux besoins et aux problèmes particuliers des pays en développement sans littoral

Note du secrétariat de la CNUCED

TABLE DES MATIERES

		Paragraphes	Page
I.	INTRODUCTION	1 - 5	5
II.	CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS CONCERTEES : DOMAINES PRIORITAIRES ET MODALITES DE L'ACTION A ENTREPRENDRE POUR AMELIORER LES SYSTEMES DE TRANSIT DANS LES PAYS EN DEVELOPPEMENT SANS LITTORAL ET DE TRANSIT	6 - 26	6
	A. Domaines prioritaires de coopération en matière de transit	8 - 19	6
	B. Action proposée pour améliorer les systèmes de transit	20 - 25	8
	C. Suivi des conclusions tripartites	26	14
III.	CONCLUSIONS D'ETUDES SPECIALES SUR LE TRANSPORT EN TRANSIT ET LES SOLUTIONS DE RECHANGE	27 - 45	14
	A. Incidences du coût élevé du transport en transit sur le développement général des pays en développement sans littoral	28 - 29	15
	B. Coopération sous-régionale et régionale . . .	30 - 32	15
	C. Amélioration des régimes d'assurance pour le transport en transit	33 - 37	16
	D. Recours aux nouvelles techniques informatiques pour améliorer les services de transit	38 - 39	18
	E. Définition des besoins particuliers en matière de formation pour améliorer les capacités de gestion et les compétences du personnel affecté aux opérations de transit, en vue de la bonne utilisation des installations de transport en transit	40 - 41	18

TABLE DES MATIERES (suite)

	Paragraphes	Page
F. Etude et promotion de toutes autres solutions pouvant remplacer ou compléter les transports terrestres, en vue d'améliorer l'accès des pays sans littoral aux marchés étrangers	42 - 45	19
IV. MESURES SPECIFIQUES PRISES PAR LA COMMUNAUTE INTERNATIONALES EN FAVEUR DES PAYS EN DEVELOPPEMENT SANS LITTORAL	46 - 83	20
A. Renseignements communiqués par des pays . . .	47 - 60	21
1. Autriche	47	21
2. Belgique	48	21
3. Burundi	49	21
4. Brésil	50	21
5. Colombie	51	21
6. Cuba	52	22
7. Allemagne	53	22
8. Inde	54	22
9. Kenya	55	24
10. Namibie	56	24
11. Népal	57	24
12. Pérou	58	24
13. Rwanda	59	25
14. Suisse	60	25
B. Renseignements communiqués par des organisations internationales	61 - 76	25
1. Organismes et programmes des Nations Unies	61 - 69	25
Commission économique pour l'Afrique . . .	61	25
Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP)	62	25
Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) . .	63 - 69	26
2. Institutions spécialisées des Nations Unies et organisations apparentées	70 - 76	28
Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) . .	70	28
Banque mondiale	71	28

TABLE DES MATIERES (suite)

	Paragraphes	Page
Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)	72	28
Bureau international du Travail	73	28
Organisation maritime internationale (OMI)	74	29
Fonds monétaire international (FMI) . . .	75	29
Organisation mondiale de la santé (OMS) .	76	29
C. Renseignements communiqués par des organisations intergouvernementales	77 - 82	29
1. Banque africaine de développement (BAfD) .	77	29
2. Communauté économique des pays des Grands Lacs (CEPGL)	78	30
3. Communauté européenne (CE)	79	30
4. Banque interaméricaine de développement (BID)	80	30
5. Organisation de l'unité africaine (OUA) .	81	30
6. Communauté pour le développement de l'Afrique australe (SADC)	82	31
D. Renseignements communiqués par des organismes non gouvernementaux	83	31
Association du transport aérien international (IATA)	83	31

I. INTRODUCTION

1. Dans sa résolution 46/212, l'Assemblée générale a accueilli avec satisfaction le rapport du Secrétaire général de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement sur les progrès accomplis dans l'exécution de mesures spécifiques se rapportant aux besoins et problèmes particuliers des pays en développement sans littoral (A/46/496 et Add.1) et l'a prié d'établir un autre rapport et de le lui présenter à sa quarante-huitième session.

2. Au paragraphe 12 de la même résolution, l'Assemblée a prié le Secrétaire général de convoquer une réunion d'experts gouvernementaux de pays en développement sans littoral et de transit et de représentants de pays donateurs et d'institutions de financement et de développement pour examiner et proposer des mesures concrètes répondant aux problèmes des pays en développement sans littoral. Cette réunion s'est tenue sous les auspices de la CNUCED du 17 au 19 mai 1993 au Siège de l'ONU à New York. Ses conclusions et recommandations figurent dans la section II du présent document. Le texte intégral du rapport de la réunion est distribué sous la cote TD/B/40(1)/2-TD/B/LDC/AC.14.

3. Au paragraphe 10 de sa résolution 46/212, l'Assemblée générale a invité le Secrétaire général de la CNUCED à entreprendre, dans la limite du montant global des ressources prévues pour l'exercice biennal 1992-1993, des études spécifiques dans un certain nombre de domaines, compte tenu de la nécessité de répondre aux préoccupations des pays en développement de transit, et à présenter un rapport sur les résultats de ces études au Conseil du commerce et du développement, ainsi qu'à l'Assemblée générale lors de sa quarante-huitième session. Les résultats de ces études sont présentés dans la section III du présent document.

4. En ce qui concerne la suite à donner à ces études, l'Assemblée, au paragraphe 11 de sa résolution, a invité le Secrétaire général de la CNUCED à organiser des colloques et ateliers sous-régionaux d'experts de pays en développement sans littoral et de transit sur la base desdites études.

5. Au paragraphe 9 de la même résolution, l'Assemblée a prié la CNUCED de suivre en permanence le développement des installations, dispositifs et services de transport en transit, de surveiller l'application des mesures convenues, de collaborer à toutes les initiatives pertinentes, y compris celles du secteur privé et des organisations non gouvernementales, et de servir de centre de liaison pour les questions interrégionales intéressant les pays en développement sans littoral. A cet effet, le Secrétaire général de la CNUCED a adressé aux Etats membres, aux organisations internationales et intergouvernementales et aux organes non gouvernementaux une note verbale les priant de fournir des renseignements sur l'action entreprise à l'égard des mesures demandées dans la résolution. Les réponses reçues jusque-là et les travaux récents de la CNUCED intéressant les pays sans littoral sont résumés dans la section IV du présent document.

II. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS CONCERTEES : DOMAINES PRIORITAIRES ET MODALITES DE L'ACTION A ENTREPRENDRE POUR AMELIORER LES SYSTEMES DE TRANSIT DANS LES PAYS EN DEVELOPPEMENT SANS LITTORAL ET DE TRANSIT

6. Dans sa résolution 46/212, l'Assemblée générale réaffirme que les pays sans littoral ont le droit d'accès à la mer et depuis la mer, ainsi que la liberté de transit à travers le territoire des Etats de transit par tous les moyens de transport, conformément au droit international. Elle réaffirme également que les pays en développement de transit ont le droit, dans l'exercice de leur pleine souveraineté sur leur territoire, de prendre toutes mesures nécessaires pour que les droits et facilités accordés aux pays en développement sans littoral ne portent en rien atteinte à leurs propres intérêts légitimes. Elle demande en outre aux pays en développement sans littoral et aux pays de transit voisins de prendre des mesures, dans l'esprit de la coopération Sud-Sud, y compris la coopération bilatérale, afin de renforcer encore leurs efforts de coopération et de collaboration pour résoudre les problèmes de transit.

7. Afin de relever ces défis, les pays en développement sans littoral et de transit et les pays donateurs, ainsi que les institutions financières et de développement, devraient prendre des mesures concrètes dans divers domaines prioritaires aux niveaux national, sous-régional et international.

A. Domaines prioritaires de coopération en matière de transit

1. Cadre réglementaire

8. Le trafic de transit est favorisé par des accords et des conventions, des arrangements bilatéraux et régionaux appropriés et des efforts de coopération et de collaboration qui arrêtent les principes et les conditions appelés à régir le développement des infrastructures de transit, les modalités de leur utilisation, de leur gestion et de leur entretien et les procédures de transit quotidien. Quant au cadre réglementaire, il doit définir des règles appropriées applicables au transit dans telles ou telles situations et instaurer un mécanisme chargé de veiller à l'application de ces règles.

9. Diverses conventions multilatérales traitent du transit, certaines d'entre elles définissant les principes propres à guider toute entreprise d'élaboration et d'application d'accords de transit bilatéraux et sous-régionaux, d'autres, de caractère technique, pouvant contribuer à mettre au point des cadres pour les opérations de transit. Les pays en développement et les pays sans littoral ne se sont guère empressés d'adhérer à ces conventions. Ces accords sont un outil précieux permettant d'améliorer les systèmes de transit et leur application généralisée renforcerait la coopération internationale.

10. Par ailleurs, un certain nombre d'accords régionaux et sous-régionaux sont consacrés au transit par chemin de fer, par route et par voies navigables intérieures, à la documentation et aux procédures douanières, au système de garantie en matière d'entreposage douanier, à la responsabilité concernant les marchandises, aux installations d'entreposage des marchandises en transit, aux régimes d'entretien des routes, aux redevances payables par les usagers de la route et aux procédures de dédouanement et d'acheminement. Certains problèmes

ont souvent été liés à une mauvaise formulation des accords et à la faiblesse des mécanismes chargés d'en contrôler l'application et de régler les différends.

2. Facilités et services de transit

11. L'insuffisance et la détérioration de l'entretien des infrastructures de transit routier sont partout un problème. Dans les pays en développement, le manque général de ressources entrave le développement de ces infrastructures. Cela a beaucoup contribué aux coûts élevés des services routiers, dont les mouvements internationaux de marchandises sont encore largement tributaires. Dans certaines régions, des accords ont été conclus pour améliorer l'entretien des infrastructures routières grâce à la réglementation des limites de charge par essieu des véhicules et à la perception de droits d'usage sur les routes internationales, mais leur application n'est pas encore généralisée, ce qui a des conséquences négatives sur l'infrastructure routière des pays concernés.

12. Malgré l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire dans certaines régions à la suite de grands programmes de remise en état, dont certains sont financés par la communauté des donateurs, il y a encore de graves problèmes d'équipement et le rôle des chemins de fer dans les transports a encore diminué au profit des routes à cause de la qualité médiocre des services. Le principal obstacle est l'inefficacité relative de la gestion, encore que des efforts soient faits pour adopter une politique de gestion des chemins de fer plus dynamique et plus commerciale, mais ces efforts n'ont pas encore pleinement abouti. Des accords et des arrangements ferroviaires entre pays sans littoral et pays de transit ont aussi contribué à améliorer la coordination des opérations ferroviaires dans certains pays sans littoral et certains pays de transit, mais des améliorations sont encore nécessaires dans ce domaine.

13. L'entreposage des marchandises en transit pose un certain nombre de problèmes difficiles. Avant que les marchandises en transit puissent être acheminées hors du port, les opérations de dédouanement et autres formalités doivent d'abord être accomplies, et elles prennent plus de temps dans les pays sans littoral à cause du surcroît de documentation et de formalités.

14. Les formalités de douane sont l'une des principales causes des retards et des coûts de transit élevés tant dans les ports qu'aux points de passage frontaliers. Il faut mentionner à ce sujet l'arrivée tardive des documents aux ports maritimes de transit, la complexité des formalités de dédouanement aux frontières, la longue durée de l'entreposage, avec les frais élevés, les pertes et les vols qu'elle entraîne, le montant élevé des cautionnements douaniers et les faibles capacités des agences de dédouanement et des commissionnaires de transport. Par conséquent, la facilitation du commerce est encore plus importante pour les pays sans littoral, pour lesquels les procédures et les formalités administratives sont souvent doublement compliquées.

15. Dans les pays sans littoral et les pays de transit, l'insuffisance des communications entre les centres commerciaux, les ports et les marchés d'outre-mer continue d'être un handicap majeur qui retarde le mouvement des marchandises en transit. Il en résulte parfois d'énormes retards dans l'acheminement des marchandises à destination et en provenance des ports à cause

de l'irrégularité des renseignements dont on dispose sur les dates et les heures d'arrivée et de départ des marchandises. Les coûts provoqués par ces retards sont considérables.

16. Les conditions particulièrement défavorables dans lesquelles s'effectue le trafic de transit à destination et en provenance des pays en développement sans littoral exposent les marchandises à des risques de perte et d'avarie, de sorte que les primes d'assurance sont plus élevées. Dans certains cas, les marchandises sont soumises à des inspections prolongées, sont parfois laissées en attente dans des locaux encombrés, non protégés et inadéquats, et doivent être chargées à nouveau pour que le transport intérieur puisse continuer — facteurs qui souvent augmentent les risques.

17. La tendance à une conteneurisation accrue offre la possibilité d'augmenter la sécurité du transport en transit, de réduire les risques de fraudes douanières et d'assurer un transport des marchandises de porte à porte accompli sous la responsabilité d'un exploitant multimodal unique. Cependant, de nombreux pays en développement sans littoral et de transit ne sont pas encore en mesure de profiter pleinement des innovations ainsi apportées dans la technique et l'organisation des transports internationaux.

18. Dans les pays sans littoral comme dans les pays de transit, il y a une grave pénurie de ressources humaines formées et capables de répondre aux exigences d'une gestion efficace des opérations de transit à tous les niveaux. Cette situation a eu des effets néfastes sur la qualité des services de transit et a contribué à en augmenter le coût.

19. Les politiques des pays de transit en matière de transport sont formulées dans le cadre d'une stratégie nationale globale dans ce domaine et les investissements dans l'infrastructure des transports peuvent être considérés comme étant d'une importance marginale en raison de la concurrence de tous les secteurs de l'économie pour l'obtention de maigres ressources. Le caractère inadéquat des équipements de transit dans les pays de transit peut donc avoir des conséquences négatives sur le coût des services dans ce domaine.

B. Action proposée pour améliorer les systèmes de transit

1. Conventions internationales

20. Les pays sans littoral et les pays de transit devraient faire des efforts concertés pour devenir parties aux conventions internationales relatives au transit et les appliquer, selon que de besoin.

i) Une méthode appropriée consisterait à demander l'assistance technique des organismes multilatéraux compétents afin de déterminer les incidences d'une adhésion à ces conventions ainsi que les procédures techniques nécessaires tant avant qu'après la ratification.

ii) Comme certaines de ces conventions, telles que la Convention de 1965 relative au commerce de transit des Etats sans littoral, comprennent des dispositions concernant les droits et les obligations tant des Etats sans littoral que des Etats de transit, il serait tout indiqué

de tenir des consultations conjointes pour que les participants, agissant ensemble, puissent envisager d'y devenir parties, les ratifier et les appliquer.

2. Action sous-régionale

21. Les pays sans littoral et les pays de transit devraient déployer des efforts concertés pour appliquer les accords et arrangements bilatéraux et sous-régionaux.

i) Ils devraient redoubler d'efforts pour harmoniser et rationaliser davantage encore la documentation et les formalités douanières relatives au transit, conformément aux modèles internationaux de documents élaborés par le Conseil de coopération douanière et la CNUCED. De façon générale, il est également nécessaire de simplifier et d'harmoniser considérablement d'autres documents de transit existant pour les opérations portuaires et transfrontières. Il est recommandé que des arrangements institutionnels, tels que la création de comités pour la facilitation du commerce/transit — chargés de surveiller et de faciliter l'application des documents et formalités convenus — soient pris là où il n'en existe pas encore et soient renforcés là où il en existe déjà.

ii) Les pays sans littoral et les pays de transit devraient convenir de normaliser les réglementations régissant la responsabilité des transporteurs en adoptant des accords inter-Etats pour chaque mode de transport (routier, ferroviaire, fluvial et multimodal) fondés sur les principes directeurs de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) et de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (CIM), compte tenu des conditions régionales.

iii) L'harmonisation des dispositions concernant l'entretien de routes le long des couloirs de transit exige également une pleine coopération entre les pays sans littoral et les pays de transit. Il importe à cet égard d'harmoniser les redevances demandées aux usagers en partant du principe que tous, y compris les propriétaires de véhicules immatriculés dans le pays qui participent aux opérations de transit, doivent financer la construction et l'entretien des routes empruntées, de consacrer les recettes ainsi obtenues à l'entretien du réseau routier, et de coordonner l'application des normes concernant la charge maximale par essieu et les ponts-bascules.

iv) La libéralisation du commerce des services de transit routier n'aura des effets bénéfiques que si les pays sans littoral et les pays de transit conviennent d'harmoniser et de coordonner leurs politiques. Il importe notamment d'harmoniser les règlements et les règles régissant les activités des transitaires de chaque partie sur le territoire de l'autre (ces activités sont actuellement soumises à l'octroi de permis et de licences et à un régime de partage du trafic) et de rationaliser les subventions accordées aux transporteurs

nationaux participant au transit routier international, conformément aux politiques régionales et sous-régionales visant à libéraliser le commerce et les services.

v) Les pays sans littoral et les pays de transit devraient prendre d'autres initiatives pour faciliter les opérations de transit, s'agissant notamment de la promotion d'entreprises bilatérales conjointes dans le domaine des transports, de l'amélioration des services de communication et des systèmes intégrés de gestion et du mouvement des véhicules de transport routier ou de matériels roulants ferroviaires à travers les frontières des pays sans littoral et des pays de transit.

vi) Les pays sans littoral et les pays de transit devraient mettre en place des mécanismes institutionnels pour surveiller et assurer l'application des accords de coopération conclus entre eux. On ne saurait cependant recommander de modèle particulier, les conditions variant dans chaque cas. L'important est qu'il y ait un mécanisme permettant un dialogue permanent, et que les intéressés ne se contentent pas de se réunir uniquement en cas de crise imminente. Quand les accords font intervenir plusieurs pays et divers modes de transport, la création de petits secrétariats et d'un mécanisme intergouvernemental de consultation permanente constitue certainement une bonne solution. Sur le plan pratique, des dispositions devraient être prises pour permettre des consultations permanentes entre les responsables gouvernementaux des pays sans littoral et des pays de transit et les usagers de moyens de transit en vue de résoudre rapidement les problèmes courants.

vii) Les transporteurs routiers, les conseils de chargeurs et les transitaires des pays sans littoral et des pays de transit devraient créer des associations privées propres à des sous-régions ou à des couloirs déterminés. Les associations existant déjà devraient être renforcées, avec le concours des chambres de commerce.

22. Les pays sans littoral et les pays de transit devraient redoubler d'efforts pour promouvoir la coopération et les accords commerciaux à l'échelle régionale et sous-régionale, et la CNUCED, le CCI ainsi que les commissions régionales sont instamment priés de soutenir ces efforts.

3. Action au niveau national

23. L'action à l'échelle sous-régionale est certes indispensable pour améliorer les systèmes de transit, mais elle aura davantage de chance de succès si elle est étayée par des mesures prises à l'échelon national. Certaines mesures ne concernent que les pays sans littoral ou les pays de transit, tandis que d'autres intéressent les deux groupes de pays.

i) Les pays sans littoral devraient étudier dans quelle mesure leur réglementation contribue à l'efficacité des opérations de transit : prescriptions en matière de change pour réglementer le volume du trafic de transit, en particulier des importations; contrôle des prix pour soutenir les transporteurs routiers nationaux; restrictions

concernant l'utilisation de certains modes de transport et mesures visant à encourager la diversification des itinéraires, etc. L'intervention de l'Etat devrait être réduite quand elle entraîne des coûts qui pourraient être évités.

ii) Afin de réduire au maximum les retards liés à l'accomplissement des formalités douanières dans les ports maritimes, les pays sans littoral devraient encourager activement l'établissement de ports secs quand le volume de trafic est suffisant, et créer notamment des organismes de promotion travaillant en collaboration étroite avec le secteur privé et, dans toute la mesure possible, avec les Etats de transit. Ils devraient aussi s'efforcer de définir des procédures et d'adopter une législation adéquate pour le transit de bout en bout.

iii) Pour leur part, les pays de transit devraient encourager les autorités portuaires à attirer activement le trafic de transit. Ces efforts devraient être assortis de mesures propres à accroître l'efficacité logistique des importateurs et des exportateurs des pays sans littoral : établissement d'installations d'entreposage et de manutention pour les marchandises en transit, amélioration des procédures, campagnes en faveur des services de transport intérieurs, etc. La gestion des ports devrait être plus conforme aux principes de l'économie de marché et les autorités portuaires devraient disposer d'une plus grande marge de manoeuvre pour opérer les changements voulus.

iv) Les pays sans littoral et les pays de transit devraient inciter les transitaires à utiliser les voies ferrées internationales, en améliorant la qualité des services et en restructurant l'administration des chemins de fer, sans exclure pour autant la possibilité d'investir dans de nouveaux réseaux ferroviaires là où cela apparaît rentable.

v) Les pays sans littoral comme les pays de transit devraient redoubler d'efforts dans le domaine de la formation pour répondre aux besoins en matière de transit, en axant tout particulièrement leur action sur les aspects suivants : organisation et gestion des services de transit par la route et le rail; création et gestion de terminaux, de centres intérieurs de conteneurs et de ports secs; direction et exécution des opérations dans des domaines connexes (assurance, transport aérien et documentation douanière). Ces mesures devraient être complétées par des programmes de formation au niveau sous-régional. Les activités d'assistance technique exécutées par la CNUCED constituent un bon exemple à cet égard.

vi) Dans certains pays sans littoral et certains pays de transit, il est urgent de prendre des mesures pour améliorer la profession de transitaire. Il faudrait promouvoir les petites et moyennes entreprises de transport en transit, grâce à des programmes de formation et de développement institutionnel.

vii) Les pays sans littoral comme les pays de transit devraient coopérer avec les organismes d'assurance et les établissements bancaires nationaux et sous-régionaux pour faciliter l'assurance des marchandises entrepôt à entrepôt. Les pays sans littoral ne devraient pas imposer de restrictions au choix de l'assurance, et laisser l'assuré opter pour la meilleure couverture au taux de prime le plus raisonnable.

24. Nombre de règles régissant le commerce de transit ont été conçues dans le cadre de mesures visant à protéger les intérêts légitimes des pays intéressés. Il faudrait tenir compte à l'avenir, lors de leur examen et de leur évaluation ou de l'étude de nouvelles mesures, de la nécessité de parvenir à un équilibre entre les intérêts légitimes des pays en développement sans littoral et ceux des pays en développement de transit.

4. Action au niveau international

25. Les pays et organismes donateurs appuient divers programmes visant à promouvoir l'amélioration des systèmes de transit dans différentes régions et sous-régions. Etant donné les crises économiques persistantes auxquelles se trouvent confrontés les pays sans littoral comme les pays de transit et leur incapacité de maintenir des systèmes de transit efficaces, il importe que les donateurs revoient, s'il y a lieu, les modalités de leur assistance pour l'amélioration des systèmes de transit, afin de répondre aux besoins de ces pays :

i) Les pays donateurs et les organismes de financement et de développement devraient donner la priorité aux projets et aux programmes visant à améliorer les systèmes de transit qui sont axés sur des sous-régions et des couloirs déterminés et qui répondent de manière adéquate aux besoins des pays sans littoral et des pays de transit.

ii) Les pays donateurs et les organismes multilatéraux de financement et de développement devraient fournir aux pays en développement sans littoral et aux pays en développement de transit une assistance financière et technique appropriée, sous forme de dons ou de prêts à des conditions de faveur, pour la construction, l'entretien et l'amélioration d'infrastructures et d'installations de transport, d'entreposage et de transit, ainsi que pour l'établissement d'itinéraires de rechange et l'amélioration des communications.

iii) Les critères pour l'élaboration de projets d'assistance technique et financière devraient tenir compte de la situation particulièrement difficile des pays considérés, sans que cela compromette la viabilité de ces projets.

iv) La CNUCED et les institutions financières compétentes continueront à fournir une assistance technique pour soutenir les efforts déployés par les pays sans littoral et les pays de transit en vue d'améliorer les systèmes de transit, apportant ainsi leur contribution dans les divers domaines susmentionnés. Pour certaines activités, toutefois,

on pourrait envisager de renforcer le rôle de la CNUCED, en collaboration avec d'autres organismes compétents, en particulier les commissions régionales. Ces activités sont les suivantes :

- Rassemblement, évaluation et diffusion de renseignements sur les problèmes de transit, en mettant à profit l'expérience de différentes régions et sous-régions en ce qui concerne la mise au point et l'amélioration des systèmes de transit;

- Pour aider les responsables à résoudre les problèmes de transit et, notamment, à définir les principaux obstacles qui pourraient être supprimés rapidement au moindre coût, réalisation d'études portant sur des sujets tels que l'analyse des frais de transit et leurs incidences, le rôle des systèmes d'information dans l'amélioration des opérations de transit, les moyens d'élargir l'accès aux marchés d'exportation de la production des pays en développement sans littoral, les mesures d'encouragement des investissements étrangers et des exemples d'arrangements de coopération fructueux;

- Organisation de programmes de formation adaptés aux besoins des responsables du transit, des gestionnaires et des exploitants;

- Surveillance de l'application des mesures décidées par la communauté internationale pour répondre aux besoins et résoudre les problèmes des pays en développement sans littoral en matière de transit;

- Définition des mesures qui pourraient être adoptées à l'échelle nationale, sous-régionale et internationale pour améliorer les systèmes de transit, compte tenu de l'évolution des conditions économiques et politiques.

v) Enfin, il est nécessaire d'évaluer les systèmes de transit des Etats sans littoral nouvellement indépendants d'Asie centrale et de Transcaucasie, et d'élaborer un programme pour améliorer les conditions actuelles de transit. Ces pays cherchent à s'implanter sur les marchés mondiaux, ce qui exige l'établissement d'un système de transit multinational complexe et notamment de liens entre les Etats d'Asie centrale, les Etats voisins et les pays de transit d'Asie du Sud. Il faudra leur apporter une assistance technique et financière internationale sous diverses formes, et dresser un inventaire général des besoins en matière d'infrastructure de transit et de rénovation pour étayer les efforts et les programmes nationaux et sous-régionaux. On pourrait s'inspirer, à cet égard, des activités menées par la CESAP dans le cadre de l'Organisation de coopération économique.

C. Suivi des conclusions tripartites

26. La Réunion recommande de procéder comme suit pour surveiller l'application des recommandations concertées :

i) Une réunion similaire d'experts gouvernementaux de pays en développement sans littoral et de pays en développement de transit, ainsi que de représentants de pays donateurs et d'organismes de financement et de développement, se tiendrait tous les deux ans, au même moment (ou à peu près) que les sessions du Conseil du commerce et du développement ou de l'Assemblée générale;

ii) Des colloques régionaux ayant pour but de suivre l'application des conclusions concertées seraient organisés régulièrement, au même moment (ou à peu près) que les réunions des commissions régionales.

III. CONCLUSIONS D'ETUDES SPECIALES SUR LE TRANSPORT EN TRANSIT ET LES SOLUTIONS DE RECHANGE

27. Au paragraphe 10 de sa résolution 46/212, l'Assemblée générale a invité le Secrétaire général de la CNUCED à entreprendre, dans la limite du montant global des ressources prévues pour l'exercice biennal 1992-1993, des études spécifiques, notamment dans les domaines ci-après, compte tenu de la nécessité de répondre aux préoccupations des pays en développement de transit, et à présenter un rapport sur les résultats de ces études au Conseil du commerce et du développement, ainsi qu'à l'Assemblée générale lors de sa quarante-huitième session :

a) Incidences du coût élevé du transit sur le développement général des pays en développement sans littoral;

b) Détermination des domaines qui, dans le contexte de la coopération sous-régionale et régionale, se prêtent particulièrement à la promotion et à l'intégration des infrastructures et services de transit et à l'harmonisation des politiques et législations relatives aux transports en transit, et évaluation des possibilités commerciales régionales propices à l'expansion du secteur commercial des pays en développement sans littoral;

c) Amélioration des régimes d'assurance actuellement applicables aux transports en transit;

d) Recours aux nouvelles techniques informatiques pour améliorer les services de transit;

e) Détermination des besoins particuliers de formation pour améliorer les capacités de gestion et les aptitudes du personnel affecté aux opérations de transit en vue d'assurer l'utilisation efficace des installations de transport en transit;

f) Mise au point et développement de toutes autres solutions propres à remplacer ou à compléter les transports terrestres en vue d'améliorer l'accès des pays sans littoral aux marchés étrangers.

A. Incidences du coût élevé du transport en transit sur le développement général des pays en développement sans littoral

28. L'étude sur les frais de transport en transit et leurs conséquences pour le développement général des pays en développement sans littoral[1] montre, à partir des statistiques de la balance des paiements établies par le FMI, qu'en ce qui concerne les importations, ces frais représentaient environ 8,8 % de la valeur c.a.f. des marchandises pour les pays en développement en 1990, contre 4,4 % pour les pays développés à économie de marché. Le pourcentage avoisinait cependant 22 % pour les pays en développement sans littoral d'Afrique de l'Ouest, 16,5 % pour ceux d'Afrique de l'Est et 14 % pour ceux d'Amérique latine. Dans le cas des exportations, diverses statistiques indiquent que le coût du transport entre le lieu de chargement dans les pays sans littoral (usine, plantation, entrepôt, etc.) et le port d'embarquement représente jusqu'à 32 % de la valeur f.o.b. (taxes non comprises) et jusqu'à 47 % de la valeur départ usine pour certains produits.

29. Les frais de transport international entravent le commerce à la manière des droits d'importation et des taxes à l'exportation. Ils réduisent la compétitivité des producteurs-exportateurs des pays sans littoral. Par ailleurs, ils offrent aux producteurs approvisionnant le marché local une protection très importante contre la concurrence étrangère. Considérés dans cette optique, ils peuvent être assimilés à un régime commercial tourné vers l'intérieur, qui décourage la production pour l'exportation. Bien que tout le monde ne soit pas d'accord sur ce point, pareil régime va généralement de pair avec une faible croissance économique. De nombreux pays se sont donc lancés dans de vastes réformes pour passer à un système commercial tourné vers l'extérieur, qui n'établisse pas de discrimination entre la production pour le marché intérieur et les exportations, ni entre les achats de produits locaux et les importations. Ces efforts s'étendent maintenant au transport international, certains pays prenant des mesures pour améliorer les services portuaires et déréglementer les transports maritimes. Les opérations de transit entre la frontière nationale et la mer représentent cependant une part importante des frais de transport international supportés par les pays sans littoral. Ces derniers peuvent réduire partiellement les coûts en révisant leur politique des transports, mais seule une coopération régionale, sous diverses formes, permettra d'améliorer vraiment les choses.

B. Coopération sous-régionale et régionale

1. Comment promouvoir et intégrer les infrastructures et services de transit, et harmoniser les politiques et législations dans ce domaine

30. Les possibilités de coopération sous-régionale et régionale en ce qui concerne l'infrastructure, les services, la politique et la législation dans le domaine du transport en transit, sont décrites dans cinq études sous-régionales sur les systèmes de transit desservant les pays en développement sans littoral, et récapitulées dans un document de synthèse qui fait le point de la situation et résume l'action proposée[2]. En ce qui concerne l'infrastructure de transit, l'expérience de la Commission des transports et des communications de l'Afrique australe (SATCC) montre qu'il est possible de mobiliser des ressources pour des

projets de transport international dans un cadre régional et intermodal, en se fondant sur des prévisions détaillées concernant le trafic sous-régional. Les itinéraires de transit reliant les pays sans littoral à la mer peuvent également être améliorés grâce à des programmes visant à mettre en place un réseau intégré de transport à l'échelle régionale et sous-régionale. On peut citer, à cet égard, le projet d'aménagement de routes transafricaines, le projet de développement de l'infrastructure pour le transport par voie de terre en Asie (ALTID) et le projet de développement du transport ferroviaire le long du "Correador de los Libertadores", entrepris en Amérique latine par la Bolivie, le Pérou, le Brésil, le Paraguay, l'Argentine et le Chili. La coopération sous-régionale et régionale pour promouvoir et intégrer les services de transit devrait notamment viser à aviver la concurrence entre les fournisseurs de ces services et à améliorer leurs compétences. Il importe, pour ce faire, de libéraliser le commerce des services de transit routier, d'adopter et de mettre en oeuvre des programmes de formation à l'échelle sous-régionale et de créer des associations sous-régionales de transporteurs routiers, de conseils de chargeurs et de transitaires des pays sans littoral et des pays de transit.

31. En ce qui concerne l'harmonisation des politiques de transport en transit, de grands progrès pourraient être faits grâce à la conclusion d'accords et à l'instauration d'un dialogue permanent entre les principaux intervenants, comme les autorités douanières ou les organismes ferroviaires des pays de transit et des pays sans littoral. La coopération régionale et sous-régionale devrait en particulier porter sur l'harmonisation de la législation dans les domaines suivants : régimes concernant le transit douanier, l'entretien des routes et la responsabilité des transporteurs, et lois et règlements nécessaires pour faciliter les opérations internationales de transport routier. La mise en oeuvre des accords de coopération régionale et sous-régionale soulève toutefois d'importantes difficultés, d'où la nécessité de mettre en place des mécanismes institutionnels pour assurer et surveiller l'exécution de ces accords.

2. Evaluation des possibilités d'échanges régionaux pour favoriser l'essor du secteur commercial des pays en développement sans littoral

32. On a évalué les possibilités d'échanges régionaux en Afrique subsaharienne, en particulier dans l'optique des pays sans littoral[3]. L'analyse du volume des échanges de produits "correspondants" (produits à la fois exportés et importés par une même sous-région) montre que ces produits constituent environ 50 % des importations annuelles totales de la ZEP et de la CEDEAO, et 33 % de celle de la Communauté économique des Etats d'Afrique centrale. Le Centre du commerce international (CCI) a mis au point un mécanisme pour définir les possibilités d'échange et diffuser des renseignements à ce sujet, en vue de développer le commerce sous-régional. A long terme, celui-ci dépendra de la capacité d'accroître la production dans les secteurs où les pays sans littoral ont un avantage comparatif, ainsi que du degré de mobilité des facteurs à l'échelle sous-régionale.

C. Amélioration des régimes d'assurance pour le transport en transit

33. L'étude sur l'amélioration des régimes d'assurance pour le transport en transit[4] montre qu'en raison des carences administratives et infrastructurelles de ce dernier, l'acheminement des importations et des exportations présente plus

de risques pour les pays sans littoral que pour les pays côtiers de transit. Les assureurs constatent que la plupart des pertes ou des dommages se produisent sur le parcours intérieur. Ceux qui acceptent d'assurer le transport sur cette partie du trajet demandent des primes relativement élevées. Qui plus est, quand les conditions de transport intérieur, l'état des ports ou la sécurité laissent à désirer, beaucoup d'assureurs étrangers refusent d'accorder une couverture fondée sur la "clause entrepôt à entrepôt". Les assureurs locaux, en revanche, appliquent généralement cette clause, mais, pour diverses raisons, ont souvent du mal à satisfaire les besoins des assurés.

34. Vu la faiblesse de leur volume d'affaires, les assureurs locaux doivent pratiquer des tarifs plus élevés que les assureurs étrangers. Par ailleurs, faute d'équilibre entre le volume des primes et les engagements correspondants, il leur faut aussi contracter d'importantes réassurances à l'étranger, d'où une forte hémorragie de devises. De surcroît, à la différence des compagnies étrangères, les sociétés locales des pays sans littoral ne disposent souvent pas du personnel voulu — vérificateurs qualifiés, experts, etc. — ce qui retarde beaucoup le règlement des sinistres et entraîne fréquemment des poursuites judiciaires.

35. Pour aider leurs compagnies nationales et pour économiser des devises, les gouvernements de nombreux pays en développement, y compris de pays sans littoral, ont adopté des règles stipulant que les importations doivent être assurées par ces compagnies. Il s'ensuit toutefois que les importateurs sont indemnisés dans la monnaie nationale en cas de perte ou de détérioration des marchandises, alors qu'ils ont besoin de devises pour remplacer ces marchandises ou réparer les dommages. C'est pourquoi beaucoup continuent discrètement à acquérir une couverture maximum à l'étranger, en payant en devises, tout en prenant une assurance minimum sur le marché local. Cette double assurance alourdit forcément le coût des biens importés.

36. La meilleure solution pour atténuer les problèmes d'assurance consiste à améliorer l'infrastructure, les services et les formalités de transit, mais les régimes d'assurance en transit peuvent aussi être renforcés de quatre façons. Premièrement, les gouvernements devraient supprimer les restrictions concernant le choix des assureurs, tout en prenant des mesures pour permettre aux compagnies locales d'offrir une couverture adéquate. A cet égard, il peut être bon d'autoriser les assureurs locaux à conclure des contrats d'agence avec de plus grosses compagnies d'assurance maritime opérant sur les marchés internationaux, leur permettant d'effectuer des opérations pour le compte de ces compagnies et de partager les affaires avec elles selon un régime de coassurance. Deuxièmement, quand les règles exigeant la souscription d'une assurance locale pour les importations ne peuvent pas être assouplies ou supprimées pour des raisons politiques et financières, les assureurs locaux devraient essayer d'obtenir de leurs réassureurs internationaux une couverture plus étendue, pour pouvoir répondre dans toute la mesure possible à la demande d'assurances sur le marché local. Troisièmement, les assureurs des pays sans littoral devraient s'employer à prévenir les sinistres et à réduire les risques au minimum, par exemple en concluant des accords avec des entreprises spécialisées chargées de réceptionner les marchandises au port, de veiller à ce qu'elles soient chargées et déchargées comme il convient et en temps voulu, ainsi que d'aider à réemballer les marchandises endommagées et à les vendre pour le compte de l'assureur, de l'assuré ou des deux.

37. Quatrièmement, il faut rendre les transporteurs et les exploitants d'entrepôts responsables de la livraison dans de bonnes conditions des marchandises qui leur sont confiées. Pour établir le régime de responsabilité des transporteurs, on pourrait s'inspirer de trois conventions européennes, en les adaptant à la situation particulière des pays en développement sans littoral : la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (CIM) et la Convention sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international (adoptée à Vienne en 1991). Parallèlement, il conviendrait d'adopter des règles obligeant les transporteurs à contracter une assurance de responsabilité.

D. Recours aux nouvelles techniques informatiques pour améliorer les services de transit

38. Une étude a été faite[5] sur les possibilités d'utiliser les nouvelles techniques informatiques pour améliorer les services de transit, ainsi que sur les problèmes rencontrés dans ce domaine, dans le cadre de trois grandes initiatives de la CNUCED : 1) le Système d'informations anticipées sur les marchandises (SIAM); 2) le Système douanier automatisé (SYDONIA) et le Programme "Trade points". Cette étude a montré que, dans les pays en développement sans littoral, le niveau de formation est généralement très bas, les capacités d'organisation sont faibles et les moyens de télécommunication entre les ports et les destinations intérieures souvent peu fiables. Dans ces conditions, le recours à l'échange de données informatisé pour améliorer les systèmes de transit soulève des difficultés qu'il ne faut pas sous-estimer.

39. Les efforts doivent donc porter sur l'amélioration des moyens de communication le long des principaux couloirs de transit et, s'il y a lieu, sur l'intégration de l'informatique aux programmes de formation et de développement institutionnel destinés aux fournisseurs de services de transit. Il convient toutefois de mettre en même temps à profit les initiatives actuelles, en particulier parce qu'elles prévoient un transfert de techniques et des activités de formation. Il faut en priorité :

i) Etudier, à partir de monographies sur les systèmes en vigueur, la possibilité d'améliorer les procédures de transit douanier, en utilisant par exemple le SYDONIA;

ii) Relier les applications nationales parallèles des modules de suivi du SIAM et les intégrer dans un réseau de transport international.

E. Définition des besoins particuliers en matière de formation pour améliorer les capacités de gestion et les compétences du personnel affecté aux opérations de transit, en vue de la bonne utilisation des installations de transport en transit

40. L'étude sur les besoins particuliers en matière de formation pour améliorer les capacités de gestion et les compétences du personnel affecté aux opérations de transit[6] montre que la formation devrait être axée sur les opérations et la logistique, et être conçue de façon à contribuer à l'amélioration de l'efficacité générale des services de transit ainsi qu'à une meilleure

utilisation des installations disponibles. La tâche n'est pas facile car de nombreux agents interviennent dans les opérations de transit. Les auteurs de l'étude recommandent d'offrir une formation "ciblée" aux fournisseurs de services pour accroître leur efficacité, portant notamment sur les modes et pratiques de gestion, l'utilisation des équipements, les services essentiels (acheminement des expéditions, entreposage, etc.), ainsi que la planification, la surveillance et la commercialisation. A partir d'une définition générale des opérations de transit, l'étude recense 35 "profils de formation" et définit les domaines de formation pratique, les besoins de formation concernant l'efficacité commerciale, les objectifs de la formation, l'orientation générale des cours et les groupes visés. Ces derniers comprennent les fournisseurs de services des pays sans littoral et des pays de transit.

41. Les auteurs de l'étude ont également examiné les problèmes pratiques. Ils ont constaté que la CNUCED et le CCI étaient apparemment les seuls organismes internationaux ayant mis ou entrepris de mettre au point des programmes de formation concernant la logistique commerciale et les opérations de transport qui avaient un effet direct sur le transit. Toutefois, le matériel didactique a été conçu pour répondre à des besoins généraux et devrait être revu et adapté aux opérations de transit. Enfin, la formation en vue d'améliorer ces opérations devrait s'inscrire dans une stratégie générale de mise en valeur des ressources humaines, et plusieurs organisations non gouvernementales ont un rôle à jouer dans ce domaine.

F. Etude et promotion de toutes autres solutions pouvant remplacer ou compléter les transports terrestres, en vue d'améliorer l'accès des pays sans littoral aux marchés étrangers

42. Une étude a été faite sur le rôle des transports aériens dans les pays en développement sans littoral d'Afrique. Il s'agissait de déterminer s'il était possible d'améliorer l'accès des pays sans littoral aux marchés étrangers en trouvant des solutions pouvant remplacer ou compléter les transports terrestres[7]. Les auteurs de l'étude ont conclu que, même si ces pays avaient grand besoin de transports aériens — à la fois pour les passagers et les marchandises — ils ne possédaient pas nombre des caractéristiques nécessaires pour que le trafic aérien soit vraiment rentable. Il semble cependant que les pays sans littoral d'Afrique subsaharienne recourent davantage à ce mode de transport que les autres pays de la région pour acheminer leurs exportations.

43. Les problèmes entravant le développement des transports aériens sont liés à la fois à l'offre et à la demande. En ce qui concerne l'offre, le transport est assuré par des compagnies africaines et des compagnies extrarégionales, principalement européennes. Les transporteurs africains des pays sans littoral n'ont que de petites flottes; les lignes sont dispersées et le taux d'utilisation des avions est bas; les coûts sont élevés et la productivité du personnel est faible, les compétences étant insuffisantes et les effectifs surabondants. Plus de 75 % du transport sur vol de ligne est assuré par des compagnies européennes. La capacité de transport est limitée et il est également difficile de garantir la qualité des produits acheminés vers les marchés européens, les entrepôts laissant à désirer et n'étant pas convenablement réfrigérés. Parmi les autres obstacles rencontrés dans les principaux aéroports, il faut citer les problèmes de documentation,

de sécurité et de manutention. L'accès aux aéroports peut également être difficile quand on vient de l'extérieur des grandes villes, et les transporteurs étrangers préfèrent organiser des vols à escales multiples plutôt que des vols intercompagnies avec des transporteurs africains à partir d'un aéroport de collecte régional. Les services de collecte sont en effet généralement peu fréquents, peu réguliers et font appel à de petits avions.

44. En ce qui concerne la demande, la plupart des exportations des pays sans littoral ont un faible rapport valeur-poids, ce qui ne justifie pas les coûts du transport aérien. Les marchandises exportées par avion sont surtout des produits horticoles, des fruits et légumes frais, des fleurs coupées et du poisson frais. Il s'agit de produits saisonniers, ce qui ajoute aux difficultés.

45. Les auteurs d'étude font plusieurs recommandations visant à atténuer certains des problèmes entravant le développement des transports aériens. Du point de vue de la demande, il faut améliorer la qualité des produits embarqués, l'idéal étant d'associer l'acheteur à toutes les étapes de la production et à tous les aspects de la logistique. Pour ce qui est de l'offre, il convient de gérer les compagnies aériennes de façon rationnelle; de réduire les effectifs et de renforcer la formation pour accroître la productivité; d'améliorer les systèmes de communication et de gestion; d'encourager le développement des aéroports provinciaux et des services de desserte; de dresser des plans de transport aérien et d'instaurer une concurrence entre les fournisseurs de services aériens et aéroportuaires, en donnant la priorité aux combustibles. Il faut également encourager la réorganisation des compagnies aériennes, en créant des coentreprises et en rationalisant les flottes.

IV. MESURES SPECIFIQUES PRISES PAR LA COMMUNAUTE INTERNATIONALE EN FAVEUR DES PAYS EN DEVELOPPEMENT SANS LITTORAL

46. Au paragraphe 9 de sa résolution 46/212, l'Assemblée générale a pris note avec satisfaction "de la contribution apportée par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement à la formulation de mesures internationales visant à trouver une solution aux problèmes propres aux pays en développement sans littoral" et a prié la Conférence, entre autres choses, "de suivre en permanence le développement des installations, dispositifs, et services de transport en transit, de surveiller l'application des mesures convenues, de collaborer à toutes les initiatives pertinentes, y compris celles du secteur privé et des organisations non gouvernementales, et de servir de centre de liaison pour les questions interrégionales intéressant les pays en développement sans littoral". Comme suite à cette résolution, le Secrétaire général de la CNUCED a adressé une note verbale datée du 20 octobre 1992 à tous les Etats membres de la CNUCED ainsi qu'aux organisations internationales et intergouvernementales et aux organismes non gouvernementaux compétents, pour leur demander de lui communiquer les renseignements qu'ils jugeraient utiles, portant en particulier sur les décisions prises et les mesures adoptées ou envisagées pour appliquer ladite résolution, ainsi que sur les éventuelles difficultés rencontrées dans ce domaine. Le secrétariat de la CNUCED a établi le présent rapport en se fondant sur les réponses reçues ainsi que sur ses propres études concernant les besoins et problèmes particuliers des pays en développement sans littoral.

A. Renseignements communiqués par des pays

1. Autriche

47. L'Autriche fournit une assistance technique aux pays en développement sans littoral et soutient les activités exécutées par des institutions multilatérales en leur faveur. En 1991 et 1992, elle a organisé la formation de six fonctionnaires des douanes de cinq pays en développement sans littoral (Botswana, Lesotho, Malawi, Ouganda et Zimbabwe). L'Autriche fournit également une aide financière à ces pays par l'intermédiaire d'organismes multilatéraux comme la Banque interaméricaine de développement, la Banque asiatique de développement, la Banque africaine de développement, le Programme des Nations Unies pour le développement ainsi que la Banque mondiale et l'IDA.

2. Belgique

48. La Belgique fournit une aide, y compris une assistance technique, à plusieurs pays en développement sans littoral dans le cadre de programmes bilatéraux, multilatéraux et non gouvernementaux. Pendant la période 1985-1991, elle a versé au total 51,9 milliards de francs belges à 20 pays de ce groupe. La majeure partie de son assistance a été consacrée à l'enseignement, à la santé et à l'agriculture. Une aide alimentaire importante a également été accordée à certains pays.

3. Burundi

49. Au cours des cinq dernières années, les frais de transit supportés par les exportateurs et les importateurs du pays ont diminué en raison de l'amélioration des routes, de la modernisation de l'infrastructure dans le domaine des transports, de l'harmonisation des documents et procédures de transit et de la suppression des règles exigeant le convoiement des marchandises en transit. La médiocrité du réseau routier tanzanien a cependant continué à entraver gravement le transport sur l'axe conduisant au port de Dar es-Salaam.

4. Brésil

50. Le Brésil a conclu des accords de coopération technique avec la Bolivie et le Paraguay - qui sont les deux seuls pays sans littoral d'Amérique latine. Des experts brésiliens exécutent des projets de développement dans ces pays, et des possibilités de formation au Brésil sont offertes à des étudiants ou techniciens boliviens et paraguayens. Le champ de la coopération technique est très large. En 1991 et 1992, l'aide fournie par le Brésil à la Bolivie a porté sur les petites et moyennes entreprises, le développement rural, l'environnement et l'administration publique. La coopération technique avec le Paraguay concernait également plusieurs secteurs : santé, agriculture, transports, administration publique, hygiène publique et industrie.

5. Colombie

51. La Colombie honore les engagements bilatéraux qu'elle a pris, dans le cadre d'accords sous-régionaux d'intégration, en vue de faciliter le mouvement des marchandises et des personnes entre les pays sans littoral et les pays de transit. Elle appuie les dispositions de la résolution 46/212 de l'Assemblée

générale visant à résoudre les problèmes des pays sans littoral et a maintes fois soutenu la cause de la Bolivie aux réunions de l'Organisation des Etats américains.

6. Cuba

52. Le Gouvernement cubain juge important d'apporter une solution aux problèmes des pays sans littoral. A cet égard, il approuve les accords de coopération entre les pays en développement sans littoral et les pays côtiers de transit, ainsi que les efforts déployés par les institutions financières internationales et les pays donateurs pour aider ces pays.

7. Allemagne

53. Le Gouvernement allemand fournit une assistance à plusieurs pays en développement sans littoral d'Afrique et d'Amérique latine. Son aide reste dans les limites de l'allocation normale pour les pays en développement, mais il tient compte des difficultés particulières des pays considérés en soutenant des projets nationaux et sous-régionaux dans le secteur des transports. La Bolivie a ainsi reçu 126 millions de deutsche marks pour la remise en état et l'entretien de locomotives, ainsi que pour la construction et l'entretien de routes. En Afrique, l'assistance en faveur du rail et de la route s'est chiffrée à 37 millions de deutsche marks pour la Zambie, 10 millions pour le Rwanda, 84 millions pour le Tchad et 96,4 millions pour l'Ouganda. La Conférence de coordination du développement de l'Afrique australe (SADCC) a reçu 30 millions de deutsche marks pour des projets dans le secteur ferroviaire.

8. Inde

54. Le Gouvernement indien a communiqué les renseignements ci-après :

Services et installations de transit accordés au Bhoutan par l'Inde

1. Des notifications douanières permettent le transit des importations et des exportations du Bhoutan en provenance ou à destination de pays tiers via l'Inde sans paiement de droits de douane.

2. Treize postes douaniers terrestres à la frontière entre l'Inde et le Bhoutan permettent au Bhoutan de commercer avec des pays tiers.

3. Des instructions spéciales ont été données aux receveurs des douanes concernés pour qu'ils facilitent et accélèrent les procédures de dédouanement des biens personnels des fonctionnaires à l'occasion du transfert de ceux-ci de leur mission de New Delhi vers d'autres pays.

4. Le transit de marchandises par des itinéraires non prévus par les accords est autorisé dans certaines circonstances.

5. Les navires marchands battant pavillon du Bhoutan bénéficient d'un traitement aussi favorable que celui qui est accordé aux navires de tout autre pays étranger pour ce qui est de la navigation, de l'accès aux ports

indiens, de l'utilisation des ports et des installations portuaires en Inde, ainsi que des droits de chargement et de déchargement et autres taxes et prélèvements.

6. Le Gouvernement indien rembourse les droits de consommation sur les marchandises indiennes destinées au Bhoutan.

7. L'Inde a signé un accord bilatéral de services aériens avec le Bhoutan.

8. Toutes les exportations et importations du Bhoutan à destination ou en provenance de pays autres que l'Inde sont exonérées de droits de douane et exemptées de restrictions au commerce. Le transit de ces marchandises via le territoire indien est autorisé aux points d'entrée et de sortie mutuellement convenus.

Services et installations de transit accordés au Népal par l'Inde

1. Vingt-deux postes douaniers terrestres permettent au Népal de commercer avec des pays tiers.

2. Les navires transportant des marchandises provenant de pays tiers, destinées au Népal, bénéficient de facilités d'accostage dans le port de Calcutta.

3. Des entrepôts sont réservés dans le port de Calcutta aux importations et aux exportations du Népal.

4. Les véhicules népalais sont autorisés, sans aucune restriction, à transporter des marchandises d'une région à une autre du Népal en passant par le territoire indien.

5. Les transporteurs privés népalais sont autorisés à acheminer les importations ou les exportations entre le Népal et le port Haldia de Calcutta.

6. Des notifications douanières permettent le transit des importations et des exportations du Népal en provenance ou à destination de pays tiers via le territoire indien sans paiement de droits de douane.

7. Une autorisation spéciale permet aux fonctionnaires travaillant à la mission du Népal de faire venir leurs biens personnels du Népal en Inde.

8. Le Gouvernement indien verse au Népal les droits de consommation et autres droits prélevés sur les marchandises produites en Inde et exportées au Népal.

9. L'Inde accorde le libre transit sur son territoire aux produits népalais destinés à des pays tiers, selon des itinéraires mutuellement convenus.

10. L'Inde a signé un accord bilatéral de services aériens avec le Népal.

11. L'Inde importe du pétrole brut pour le compte du Népal et fournit tout un éventail de produits pétroliers au Népal.

9. Kenya

55. Le Kenya entend améliorer les installations portuaires de Mombassa pour attirer davantage de trafic de transit. En ce qui concerne le développement de l'infrastructure, il a pris ou envisage de prendre les mesures suivantes : remise en état du réseau routier, amélioration des opérations ferroviaires, création de deux autres dépôts intérieurs de conteneurs, prolongation de l'oléoduc dans l'ouest du pays et mise en place de services et d'installations de transit convenables aux frontières. Le Gouvernement est également en train de revoir certaines questions, comme l'acheminement des marchandises en transit sous escorte policière et le contrôle de ces marchandises au port de Mombassa, pour faciliter encore le transport en transit.

10. Namibie

56. La Namibie n'a pour le moment qu'un seul port pouvant être utilisé par les navires de haute mer. Il est situé dans l'enclave de Walvis Bay. Le Gouvernement namibien s'emploie à faciliter le transport de marchandises à destination et en provenance des pays sans littoral voisins. Pour ce faire, il a entrepris d'améliorer les axes trans-Caprivi et trans-Kalahari, qui font tous deux partie des grandes liaisons sous-régionales approuvées par la Communauté pour le développement de l'Afrique australe. La Banque africaine de développement fournit une assistance pour l'amélioration de certains tronçons de l'axe trans-Kalahari.

11. Népal

57. Ces dernières années, le transport en transit des marchandises entrant dans le commerce extérieur du Népal s'est amélioré, en raison surtout du dédouanement rapide de ces marchandises dans le port de Calcutta et au recours accru au transport routier, plus efficace que le transport par chemin de fer. L'utilisation des routes a entraîné une diminution des pertes de marchandises et un raccourcissement de la durée du voyage entre les postes de frontière et les destinations intérieures. Il est toutefois nécessaire de simplifier les formalités de transit pour faciliter encore le mouvement des marchandises. Il convient également de développer les installations de stockage aux frontières.

12. Pérou

58. Le 24 février 1992, les Présidents du Pérou et de la Bolivie ont signé des accords connus sous le nom de "Conventions d'Ilo" en vue de faciliter l'accès de la Bolivie à l'océan Pacifique. Le Pérou a confié à la Bolivie la gestion d'une partie de la zone franche industrielle du port d'Ilo, et a mis à sa disposition toutes les installations et tous les services nécessaires pour le transport de marchandises en transit. Il a également confié à la Bolivie l'administration d'une zone franche touristique sur la côte, aux environs du port d'Ilo, pour une période de 99 ans. La Bolivie, de son côté, offre au Pérou des facilités analogues pour l'utilisation de la voie navigable de Puerto Suarez, qui donne accès à l'océan Atlantique. En ce qui concerne le transport de passagers en transit, le Pérou et la Bolivie ont conclu un accord en vertu duquel il suffit d'une pièce d'identité pour passer la frontière — autrement dit, il n'est plus

nécessaire d'avoir un passeport. Les deux Gouvernements ont également décidé de coopérer pour obtenir les fonds nécessaires à l'amélioration de la route Ilo-Desaguadero-La Paz.

13. Rwanda

59. L'emploi d'un document douanier unifié, la Déclaration de transit douanier par route, a facilité le transport en transit via le Kenya. Le mauvais état des routes en Tanzanie et au Kenya et les problèmes de sécurité rencontrés en Ouganda depuis octobre 1990 continuent toutefois à entraver les opérations. Il est urgent de s'attaquer à ces problèmes.

14. Suisse

60. L'assistance de la Suisse est régie par la loi fédérale du 19 mars 1976 sur la coopération au développement et l'aide humanitaire internationale. En vertu de l'article 5 de cette loi, la Suisse aide en priorité les pays et régions en développement et les couches les plus pauvres de la population. En ce qui concerne les catégories de pays pouvant exiger une attention particulière, elle tient compte de la liste établie périodiquement par l'ONU. Elle ne prend pas de mesures spéciales en faveur des pays en développement sans littoral ou insulaires. Cependant, certains d'entre eux figurant parmi les pays les plus pauvres, ils bénéficient de ce fait de préférences tarifaires et se voient accorder des avantages spéciaux au titre du STABEX.

B. Renseignements communiqués par des organisations internationales

1. Organismes et programmes des Nations Unies

a) Commission économique pour l'Afrique (CEA)

61. Le programme de travail du secrétariat de la CEA en faveur des pays sans littoral est axé sur les transports et les communications, la statistique, la coopération économique, l'alimentation et l'agriculture. En ce qui concerne les transports, la CEA joue un rôle important dans la coordination des activités de la deuxième Décennie des transports et des communications en Afrique. Le but est de renforcer et développer le réseau africain et, en particulier, d'améliorer les couloirs de transit pour les pays sans littoral. Ces derniers profitent également du programme commun CEA Banque mondiale concernant les transports en Afrique subsaharienne, qui vise notamment à définir les problèmes posés par la détérioration et le mauvais entretien des routes. Parmi les mesures prises par la CEA qui intéressent tout particulièrement les pays sans littoral, il faut citer la réalisation d'une étude de faisabilité concernant la création, par le Burundi, le Rwanda et le Zaïre, d'une compagnie d'aviation commune pour le transport de marchandises, ainsi que la fourniture de services consultatifs pour encourager la coopération économique.

b) Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP)

62. L'action de la CESAP en faveur des pays sans littoral revêt surtout la forme d'études, de recherches, de services techniques et de conseils. En avril 1992, six pays sans littoral d'Asie centrale venant d'accéder à

l'indépendance sont devenus membres de la Commission : l'Azerbaïdjan, le Kazakhstan, le Kirghizistan, le Tadjikistan, le Turkménistan et l'Ouzbékistan. Une mission commune CEA/Banque asiatique de développement, envoyée dans les républiques d'Asie centrale en juillet/août 1992, a permis de définir les goulets d'étranglement dans le domaine des transports et des communications, ainsi que les mesures à prendre pour aider ces pays à développer leurs systèmes de transport et leurs échanges internationaux et pour leur faciliter l'accès aux marchés mondiaux. La CESAP a créé un Organe spécial pour les pays les moins avancés et les pays sans littoral, chargé d'étudier les problèmes particuliers de ces pays et de mobiliser une assistance internationale en leur faveur. Le programme de la Décennie des transports et des communications pour l'Asie et le Pacifique (1985-1994), adopté à la Réunion ministérielle de la CESAP tenue en juin 1992, comporte notamment un projet intégré visant à développer l'infrastructure pour les transports terrestres en Asie. Ce projet prévoit, entre autres, l'établissement dans la région d'un réseau routier et ferroviaire qui offrira des couloirs de transit sûrs aux pays sans littoral.

c) Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED)

63. En application de la résolution 46/212 de l'Assemblée générale, le Secrétaire général de la CNUCED a convoqué une réunion à laquelle ont participé des experts gouvernementaux de pays en développement sans littoral et de pays en développement de transit, ainsi que des représentants de pays donateurs et d'organismes de financement et de développement. L'objet de cette réunion, qui s'est tenue à New York du 17 au 19 mai 1993 sous les auspices de *la CNUCED, était d'étudier et de proposer des mesures concrètes pour s'attaquer aux problèmes des pays en développement sans littoral. Les participants ont adopté des conclusions et recommandations concertées visant à améliorer les systèmes de transport en transit. Le rapport de cette réunion (TD/B/40(I)3-TD/B/LDC/AC.14), présenté au Conseil du commerce et du développement à la première partie de sa quarantième session, sera communiqué à l'Assemblée générale pour examen.

64. Les pays sans littoral sont également bénéficiaires de plusieurs projets d'assistance technique exécutés par la CNUCED, concernant notamment l'administration douanière (SYDONIA), la formation dans le domaine des transports maritimes (TRAINMAR) et la coopération économique entre pays en développement. Une aide axée tout particulièrement sur les problèmes de transit est fournie dans le cadre de trois projets sous-régionaux (Afrique australe, Afrique de l'Est-Afrique centrale et Afrique de l'Ouest-Afrique centrale) qui sont appuyés par le PNUD. Le projet pour l'Afrique australe est également soutenu par l'Agency for International Development des Etats-Unis. Voici un aperçu des principales activités déployées dans le cadre de ces projets.

i) Assistance pour la mise au point, la simplification et l'utilisation de documents de transit nationaux et internationaux

65. En Afrique australe, la CNUCED, à partir de ce qui a déjà été fait dans la République-Unie de Tanzanie, en Zambie et au Malawi, aide à répandre l'utilisation des documents commerciaux et des documents de transit convenus. La simplification de la documentation a sensiblement accéléré le dédouanement et le transport des marchandises en transit. Récemment, lors des opérations

entreprises pour acheminer des secours d'urgence aux régions victimes de la sécheresse, le projet a facilité l'accomplissement des formalités douanières et administratives. En Afrique de l'Est, il s'agit d'aider le Burundi, le Kenya, l'Ouganda, la République-Unie de Tanzanie, le Rwanda et le Zaïre à utiliser les nouveaux documents de transit ferroviaire et routier le long du couloir septentrional conduisant au port de Mombassa, et du couloir central menant au port de Dar es-Salaam. En Afrique de l'Ouest, la CNUCED s'efforce d'aider les pays sans littoral — Burkina Faso, Mali, Niger, République centrafricaine et Tchad — ainsi que leurs voisins de transit à harmoniser leurs formalités et règles douanières et administratives régissant le trafic de transit, et à s'entendre en particulier sur les contrôles à la frontière, le transport des marchandises sous escorte policière et l'harmonisation des documents douaniers.

66. Dans le cadre de chacun des trois projets, un mécanisme consultatif technique a été établi pour surveiller les activités, avec la participation de représentants du secteur public et du secteur privé. Des séminaires nationaux sont également organisés périodiquement pour contribuer au renforcement des capacités. Sur le plan institutionnel, la plupart des pays ont créé des comités de facilitation du commerce qui jouent le rôle de partenaires pour les projets dans ce domaine.

ii) Assistance pour l'évaluation de la capacité opérationnelle des couloirs de transit

67. Pour suivre l'évolution du transport en transit dans les trois sous-régions, la CNUCED étudie les installations de transit, la qualité des services ainsi que les normes d'exploitation et les règles en vigueur le long des divers couloirs. En Afrique de l'Est, en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale elle examine la situation le long des principaux couloirs reliant le Burundi, l'Ouganda, le Rwanda et l'est du Zaïre aux ports de Dar es-Salaam et de Mombassa, et de ceux qui relient le Burkina Faso, le Mali, le Niger, la République centrafricaine et le Tchad aux grands ports de la côte atlantique (Abidjan, Dakar, Lagos, Cotonou, Douala, Accra et Brazzaville). En Afrique australe, on a fait le point de la situation le long du couloir septentrional reliant le Malawi au port de Dar es-Salaam (Tanzanie).

68. Ces examens ont mis en lumière les avantages comparés des différents itinéraires, du point de vue des coûts, du temps de transit, de l'infrastructure matérielle ainsi que des contrôles douaniers et administratifs. Pour améliorer l'information sur le mouvement des marchandises le long des couloirs de transit, on a poursuivi la mise en place du Système d'informations anticipées sur les marchandises (SIAM) dans certains pays d'Afrique de l'Ouest, d'Afrique de l'Est et d'Afrique centrale.

iii) Assistance pour la négociation d'accords bilatéraux et régionaux

69. On a évalué le cadre juridique et institutionnel des opérations de transit le long des principaux couloirs dans les trois sous-régions. L'établissement de mécanismes institutionnels a été recommandé pour assurer une meilleure surveillance de l'application des dispositions juridiques et administratives convenues. La CNUCED s'efforce actuellement d'aider les gouvernements intéressés à appliquer efficacement les accords de transit en vigueur, en proposant des modifications, s'il y a lieu. En Afrique de l'Est-Afrique

centrale, le Kenya, l'Ouganda et la Tanzanie sont en train de mettre au point un protocole qui régira le transport en transit sur le lac Victoria. En Afrique australe, une aide est fournie au Botswana, au Lesotho et au Swaziland pour la mise en oeuvre du mémorandum d'accord conclu avec l'Afrique du Sud en vue d'accroître la participation de ces pays aux opérations de transit routier.

2. Institutions spécialisées des Nations Unies et organisations apparentées

a) Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO)

70. La FAO a mis en oeuvre plusieurs programmes intéressant les pays en développement sans littoral. Son Système mondial d'information et d'alerte rapide sur l'alimentation et l'agriculture (GIEWS) permet d'évaluer, entre autres, l'état des cultures, les perspectives de production et les besoins alimentaires. Son Programme d'assistance pour la sécurité alimentaire (PASA) est axé sur la gestion des stocks de produits alimentaires, l'alerte rapide et l'information sur la situation alimentaire. Ces programmes aident les pays sans littoral à mieux faire face aux pénuries passagères et permettent d'évaluer les besoins alimentaires et agricoles en cas de catastrophe. La FAO a également continué à fournir une aide dans le domaine de la planification et de la politique agricoles. Elle exécute aussi des programmes visant à développer la pêche et la sylviculture et à améliorer leur gestion (formation, transfert de techniques et promotion de l'initiative personnelle dans les campagnes).

b) Banque mondiale

71. La Banque mondiale (BIRD/IDA) contribue beaucoup, par des prêts sectoriels, au progrès socio-économique des pays sans littoral. En 1991, elle a prêté environ 1 588 millions de dollars à 15 pays sans littoral d'Afrique, d'Asie et d'Amérique latine, dont 1 454 millions correspondaient à des crédits de l'IDA. En ce qui concerne la répartition sectorielle des prêts, 2,8 % sont allés au secteur des transports. Les prêts hors projets ont représenté à eux seuls environ 41 % du total.

c) Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)

72. L'OACI fournit aux pays en développement sans littoral une assistance technique dans des domaines comme la gestion des aéroports, la réglementation des transports aériens et l'harmonisation des tarifs internationaux. Quelque 33 projets intéressant 19 pays sans littoral sont actuellement en cours. Trois projets en faveur de la Bolivie ont également été soumis au PNUD en vue de leur financement.

d) Bureau international du Travail (BIT)

73. Dans le domaine des transports, le BIT axe ses activités sur l'amélioration de la capacité de gestion et le renforcement des institutions, pour permettre aux pays sans littoral de résoudre leurs problèmes particuliers. Il participe aussi, avec la CNUCED et d'autres organismes, à divers projets et réunions interorganisations concernant les besoins et problèmes propres aux pays en développement sans littoral.

e) Organisation maritime internationale (OMI)

74. Récemment, l'OMI a mis en oeuvre des projets pour aider le Burundi à étoffer sa législation concernant le transport par voies navigables intérieures, et pour épauler le Centre de formation maritime du Malawi. Elle met actuellement au point un projet régional destiné à aider les pays riverains du lac Tanganyika (Burundi, Tanzanie, Zaïre et Zambie) à harmoniser les règles régissant la navigation et les transports lacustres.

f) Fonds monétaire international (FMI)

75. Bien que l'appartenance à la catégorie des "pays en développement sans littoral" ne soit pas un critère pour l'octroi de prêts du FMI, ces pays, qui sont généralement exportateurs de produits primaires, sont sujets à de fréquentes fluctuations économiques et bénéficient donc d'une importante assistance financière et technique de la part du Fonds. A la fin de novembre 1992, les ressources mises à la disposition des pays sans littoral par les divers mécanismes du FMI atteignaient au total 1,5 milliard de DTS. Onze pays sans littoral ont bénéficié d'un engagement total de 364 millions de DTS au titre de la Facilité d'ajustement structurel. Au 1er janvier 1993, des dispositions avaient été prises pour accorder au total 805 millions de DTS à huit pays sans littoral, dans le cadre de la Facilité d'ajustement structurel renforcée. En outre, sept pays sans littoral ont reçu 331 millions de DTS du Mécanisme élargi de crédit. Au 30 novembre 1992, trois pays sans littoral avaient effectué des tirages sur le Mécanisme de financement compensatoire et de financement pour imprévus. Le Fonds, en collaboration avec le PNUD, a également accru son assistance technique et ses activités de formation dans le domaine économique et financier. Qui plus est, il continue à coopérer étroitement avec les gouvernements à l'élaboration de mesures visant à atténuer les incidences sociales des programmes d'ajustement structurel, ainsi qu'à renforcer et dynamiser le secteur privé.

g) Organisation mondiale de la santé (OMS)

76. Bien que l'OMS n'ait pas de programmes spéciaux en faveur des pays sans littoral, elle tient compte de leur situation géographique particulière qui complique l'acheminement des médicaments et autres fournitures médicales. Elle s'efforce d'améliorer les choses dans le cadre de ses programmes mondiaux, comme le "Programme pour l'intensification de la coopération avec les pays et les peuples les plus démunis" et le "Programme d'action pour les médicaments essentiels".

C. Renseignements communiqués par des organisations intergouvernementales

1. Banque africaine de développement (BAfD)

77. La Banque africaine de développement finance diverses activités entreprises par les pays en développement sans littoral pour accélérer leur progrès socio-économique. Dans le domaine des transports, elle fournit une aide financière pour le développement de l'infrastructure ferroviaire et routière et pour l'achat de matériel, ainsi qu'une assistance technique. Les pays sans

littoral profitent également des améliorations apportées, grâce à l'aide de la Banque, aux systèmes de transport le long des couloirs de transit dans les pays côtiers voisins.

2. Communauté économique des pays des Grands Lacs (CEPGL)

78. La Communauté économique des pays des Grands Lacs (CEPGL) — qui regroupe le Burundi, le Rwanda et le Zaïre — aide en particulier ces pays à négocier des accords de transit avec les Etats côtiers voisins. Elle a notamment contribué à la mise en oeuvre de l'accord de transit par le couloir septentrional, conclu par ses membres avec le Kenya et l'Ouganda. Elle a également pris des mesures en vue de la négociation d'un accord analogue avec la Tanzanie, pour réglementer le trafic passant par le port de Dar es-Salaam. La CEPGL fournit aussi une assistance technique pour la création d'une société multinationale de transport qui offrira des services de transport multimodal entre le lac Kivu et le lac Tanganyika.

3. Communauté européenne (CE)

79. La Communauté fournit une assistance financière et technique aux pays sans littoral dans le cadre de la Convention de Lomé. Toutes les dispositions de la Convention s'appliquent à ces pays, auxquels la Communauté accorde en outre un régime préférentiel spécial pour les aider à surmonter leurs handicaps géographiques et autres obstacles entravant leur développement. Des mesures spéciales ont été prises pour permettre aux pays sans littoral de mettre en oeuvre des stratégies d'autosuffisance et de sécurité alimentaires, de mieux gérer leurs ressources halieutiques, de se doter de l'infrastructure voulue pour accélérer leur industrialisation et d'améliorer leur commerce extérieur ainsi que les installations et services de transport en transit. Dans le cadre du STABEX, les PMA sans littoral bénéficient d'un traitement favorable en vue de la stabilisation de leurs recettes d'exportation.

4. Banque interaméricaine de développement (BID)

80. En 1992, la Banque a accordé à la Bolivie un prêt de 95 millions de dollars pour financer la construction et l'amélioration du couloir Beni-La Paz-frontière péruvienne. Elle a également étayé des projets pilotes visant à mettre en valeur la région amazonienne et a approuvé un projet de coopération technique destiné à stimuler le commerce extérieur et l'investissement. Au Paraguay, la Banque a approuvé un prêt pour le revêtement de la route reliant Concepción à Guero Fresco, qui constitue un des principaux couloirs d'exportation du pays. Elle fournit également une assistance pour améliorer la navigabilité du Paraguay et du Parana.

5. Organisation de l'unité africaine (OUA)

81. Le Plan d'action de Lagos pour le développement économique de l'Afrique (1980-2000) et le traité portant création de la Communauté économique africaine prévoient l'adoption de mesures spéciales en faveur des pays sans littoral. Le Plan d'action invite instamment les Etats côtiers à prendre toutes les mesures nécessaires pour faciliter le trafic de transit de leurs voisins sans littoral. L'article 79 du traité portant création de la Communauté économique africaine invite les Etats membres à accorder un régime particulier aux pays les moins

avancés, aux pays sans littoral, aux pays semi-enclavés et aux pays insulaires. En outre, l'OUA a pris l'initiative d'élaborer un protocole spécial relatif aux transports, aux communications et au tourisme.

6. Communauté pour le développement de l'Afrique australe (SADC)

82. Les membres de la Communauté ont conclu entre eux des accords commerciaux bilatéraux par lesquels ils sont convenus, entre autres, de fournir des moyens et services de transit aux pays sans littoral. Le Botswana, le Lesotho, la Namibie et le Swaziland, qui font également partie de l'Union douanière de l'Afrique australe, ont en outre des arrangements préférentiels spéciaux en matière de transport, de communication et de transit.

D. Renseignements communiqués par des organismes non gouvernementaux

Association du transport aérien international (IATA)

83. Les pays sans littoral bénéficient de l'assistance technique fournie par l'IATA à ses membres. Cette assistance porte sur la coordination des tarifs et des normes du transport aérien et sur l'amélioration de la coopération entre les transporteurs. L'IATA joue aussi un rôle important dans la formation, notamment dans le domaine de la gestion en général, du financement, de la commercialisation et de l'exploitation. Le fonds international créé pour étayer ces activités de formation s'élevait à 2 millions de dollars en 1992. En outre, l'IATA, en coopération avec des associations régionales de compagnies d'aviation, a aidé celles-ci à obtenir des dérogations aux nouvelles règles adoptées par la Communauté européenne et la Conférence européenne de l'aviation civile. En vertu de ces dérogations, les compagnies des pays en développement peuvent continuer à exploiter, sur les lignes à destination et en provenance d'aéroports européens, des avions ne répondant pas aux normes antibruit, qui avaient déjà volé sur ces lignes pendant une période donnée.

Notes

[1] International transport costs of land-locked developing countries (UNCTAD/LDC/Misc.10).

[2] Le document de synthèse est intitulé "Systèmes de transit pour les pays en développement sans littoral : situation actuelle et action proposée" (UNCTAD TD/B/LDC/AC.1/2). Les cinq études sous-régionales sont les suivantes : Transit systems serving the land-locked countries: country profiles in West/Central Africa (UNCTAD/LDC/Misc.6); Transit systems serving the land-locked countries: country profiles in East/Central Africa (UNCTAD/LDC/Misc.7); Transit systems serving the land-locked countries: country profiles in Southern Africa (UNCTAD/LDC/Misc.8); Transit systems serving the land-locked countries: country profiles in Asia (UNCTAD/LDC/Misc.9) et Transit systems for Bolivia and Paraguay (UNCTAD/LDC/Misc.15).

[3] CCI, Subregional trade potential in Africa, South of the Sahara, with particular reference to land-locked countries (UNCTAD/LDC/Misc.16).

[4] Improvement of current transit insurance arrangements for land-locked developing countries (UNCTAD/LDC/Misc.14).

[5] CNUCED, Application of new information information technology to improve transit systems (UNCTAD/LDC/Misc.17).

[6] CNUCED, Training for transit operations (UNCTAD/LDC/Misc.18).

[7] The role of air freight in African land-locked developing countries (UNCTAD/LDC/Misc.13).