



**Conférence
des Nations Unies
sur le commerce
et le développement**

Distr.
GÉNÉRALE

TD/B/COM.3/EM.30/2
10 juillet 2007

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DÉVELOPPEMENT

Commission des entreprises, de la facilitation
du commerce et du développement

Réunion d'experts sur la coopération régionale pour
le transport en transit: solutions pour les pays
en développement sans littoral et les pays
en développement de transit

Genève, 27 et 28 septembre 2007

Point 3 de l'ordre du jour provisoire

**COOPÉRATION RÉGIONALE POUR LE TRANSPORT EN TRANSIT:
SOLUTIONS POUR LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT SANS LITTORAL
ET LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT DE TRANSIT**

Note du secrétariat de la CNUCED

Résumé

Le présent document analyse un certain nombre d'instruments internationaux et de mécanismes institutionnels conçus pour rendre possible la libre circulation des marchandises et du matériel dans les opérations de transit en provenance et à destination de pays en développement sans littoral. Il présente un aperçu général de la situation et examine l'état d'application du Programme d'action d'Almaty. Il passe en revue un certain nombre d'accords régionaux et bilatéraux et d'accords relatifs à des couloirs de transit afin de trouver de meilleurs arrangements de coopération régionale pour les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit dans le cadre du Programme d'action d'Almaty. Le document s'achève sur un certain nombre d'éléments dont il faudra tenir compte lors de l'élaboration de nouveaux régimes ou de la refonte des régimes existants pour qu'ils soient conformes aux normes et pratiques optimales les plus reconnues dans le domaine des opérations de transport en transit.

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. INTRODUCTION.....	1 – 9	3
II. CADRE INSTITUTIONNEL DU TRAFIC DE TRANSIT	10 – 41	4
A. Instruments juridiques internationaux relatifs au trafic de transit	12 – 17	5
B. Accords régionaux	18 – 21	6
C. Accords bilatéraux de transport et de transit	22 – 25	7
D. Accords relatifs aux couloirs de transit.....	26 – 28	8
E. Instruments juridiques internationaux visant à faciliter le transport et le transit.....	29	8
F. Instruments juridiques internationaux relatifs aux procédures de transit douanier	30 – 33	9
G. Le Programme d'action d'Almaty et son examen à mi-parcours	34 – 41	10
III. EXEMPLES D'ACCORDS DE TRANSIT ET DE PRATIQUES OPTIMALES	42 – 62	12
A. Accords régionaux	43 – 46	12
B. Accords bilatéraux	47 – 49	13
C. Accords relatifs aux couloirs	50 – 53	14
D. Accords internationaux de transit douanier	54 – 57	14
E. Solutions informatiques	58 – 62	15
IV. ASPECTS PRATIQUES DES OPÉRATIONS DE TRANSIT	63 – 70	16
V. LA VOIE À SUIVRE.....	71 – 79	18

I. INTRODUCTION

1. Compte tenu de leur handicap géographique, les pays en développement se heurtent à des difficultés particulières lorsqu'ils tentent de s'intégrer dans le système commercial mondial, essentiellement parce que les marchandises qui sortent d'un pays sans littoral ou qui y entrent sont soumises à des obstacles commerciaux supplémentaires tels que des procédures interminables pour le passage des frontières. Nombre de pays en développement sans littoral souffrent en outre des maux suivants: faiblesse des dispositifs juridiques et institutionnels, médiocrité des infrastructures, manque de technologie de l'information, sous-développement du secteur logistique et absence de coopération avec les pays de transit voisins. Enfin, l'éloignement des marchés par rapport aux pays qui ont un accès direct aux ports maritimes est aussi un inconvénient dans certains cas.

2. Ne pas avoir de littoral est un handicap économique comme en témoigne le fait que la croissance des pays sans littoral sur la période 1992-2002 ait été de 25 % inférieure à celle de leurs pays de transit voisins¹. Dans les pays en développement sans littoral, la croissance moyenne annuelle du produit intérieur brut (PIB) réel par habitant entre 1990 et 1999 a été négative (-0,93 %) par rapport à la croissance de 0,87 % enregistrée dans d'autres pays moins avancés, de 1,3 % dans les pays en développement de transit et de 2,49 % dans les autres pays en développement.

3. Cela fait longtemps que la communauté internationale tente de régler les problèmes des pays en développement sans littoral et des pays en développement de transit, notamment en adoptant des instruments juridiques internationaux pour alléger la charge économique qui pèse sur ces pays du fait de l'absence de littoral, ainsi que des mesures visant à réduire le coût du transport des marchandises vers les marchés d'exportation.

4. En 2003, sous les auspices de l'Organisation des Nations Unies, s'est tenue à Almaty (Kazakhstan) la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit et des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit. La Conférence a abouti à l'adoption du Programme d'action d'Almaty dont le principal objectif est de créer un nouveau cadre mondial pour établir des systèmes de transport en transit efficaces dans les pays en développement sans littoral et de transit, en mettant l'accent, d'une part, sur le fait qu'on ne peut établir de systèmes de transport en transit efficaces qu'en instaurant de véritables partenariats entre les pays en développement sans littoral et de transit aux niveaux bilatéral, sous-régional, régional et international et, d'autre part, sur l'importance vitale des partenariats entre les secteurs public et privé.

¹ Thomas Snow et autres, «United Nations Development Programme country case studies on the challenges facing landlocked developing countries» (Bureau chargé du rapport sur le développement humain, document hors série, 2003).

5. La CNUCED participe activement à la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty et s'emploie depuis de nombreuses années à résoudre les problèmes des pays en développement sans littoral et de transit, en élaborant des solutions concrètes². Elle s'est attachée en particulier à favoriser la conclusion d'accords de coopération entre les pays en développement sans littoral et leurs voisins et a pris la direction des efforts visant à intégrer les technologies de l'information et de la communication dans les procédures de transport en transit des pays en développement sans littoral et de transit, tout en aidant ces pays en général à adopter des solutions intégrées efficaces dans le domaine logistique pour participer pleinement à la chaîne mondiale de logistique et d'approvisionnement.
6. En 2006, par sa résolution 61/212, l'Assemblée générale des Nations Unies a demandé que l'on procède en 2008 à un examen à mi-parcours des progrès accomplis dans la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty. La CNUCED a été priée de fournir l'appui nécessaire à cet effet.
7. Dans ce contexte et afin d'appuyer les efforts communs déployés par les pays en développement sans littoral et de transit pour améliorer de façon concrète les opérations internationales de transport en transit, par exemple au moyen de l'utilisation des systèmes et technologies de l'information, la Commission des entreprises, de la facilitation du commerce et du développement, à sa onzième session, tenue à Genève du 19 au 23 février 2007, a décidé d'organiser une réunion d'experts sur la coopération régionale pour le transport en transit et les solutions pour les pays en développement sans littoral.
8. La présente note passe en revue un certain nombre d'instruments juridiques internationaux et de mécanismes institutionnels et présente un aperçu général de la situation actuelle. Elle expose également les grandes lignes du Programme d'action d'Almaty et examine un certain nombre d'accords bilatéraux et régionaux. Enfin, elle récapitule les normes et pratiques optimales les plus communément admises dans le domaine des opérations de transport en transit afin qu'elles soient utilisées de la façon la plus efficace dans les accords de transit en vigueur et à venir.
9. Le chapitre II traite du cadre juridique et institutionnel du trafic de transit; le chapitre III donne des exemples d'accords de transit et de pratiques optimales; le chapitre IV passe en revue certains aspects pratiques des opérations de transit; tandis que le chapitre V présente la voie à suivre et propose des solutions de coopération régionale pour le transport en transit dans les pays en développement sans littoral.

II. CADRE INSTITUTIONNEL DU TRAFIC DE TRANSIT

10. L'un des problèmes que l'on rencontre lorsque l'on examine les solutions en matière de transit est qu'il est souvent fait allusion à des notions, des définitions ou des types de transit différents. En règle générale, on entend par «commerce de transit» le commerce extérieur d'un pays qui passe par le territoire d'un ou plusieurs pays tiers avant d'atteindre sa destination finale. Lorsqu'on traite du trafic de transit ou du transport en transit, le terme «transit» s'emploie dans divers contextes, tels que «la liberté de transit» ou «le transit douanier», qui, s'ils sont liés les uns aux autres, sont foncièrement différents.

² Voir par exemple le rapport de la réunion d'experts sur la conception et l'application d'accords de transport en transit (TD/B/COM.3/EM.22/3).

11. Le présent chapitre décrit le principal cadre juridique qui régit le trafic de transit et le transport en transit, les caractéristiques spécifiques des différentes notions auxquelles renvoie habituellement le terme «transit», les applications de ces notions et la façon dont elles interagissent entre elles et diffèrent en ce qui concerne leur portée. Dans le contexte de la facilitation du commerce, le trafic de transit désigne souvent une procédure par laquelle des marchandises traversent un territoire et dans laquelle l'opération de transit commence et s'achève en dehors de ce territoire. Dans le contexte des procédures douanières, le transit désigne une procédure par laquelle des marchandises sont transportées sous contrôle douanier d'un bureau de douane à un autre. Le transit douanier comprend le transit sortant, le transit direct et le transit entrant.

A. Instruments juridiques internationaux relatifs au trafic de transit

12. Au fil des ans, la communauté internationale a adopté plusieurs instruments juridiques internationaux qui comprennent des dispositions visant à aider les pays sans littoral à accéder à des ports maritimes grâce au trafic de transit par des pays voisins. Les quatre principaux instruments juridiques en la matière sont:

a) La Convention et Statut sur la liberté du transit de 1921 (entrée en vigueur le 31 octobre 1922; 50 Parties);

b) L'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT) de 1947, qui fait actuellement partie du GATT de 1994 (entrée en vigueur provisoire le 1^{er} janvier 1948; 150 membres de l'Organisation mondiale du commerce (OMC));

c) La Convention relative au commerce de transit des États sans littoral de 1965 (entrée en vigueur le 9 juin 1967; 38 États parties);

d) La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, de 1982 (entrée en vigueur le 16 novembre 1994; 155 États parties).

13. Comme chacun de ces instruments juridiques traite de questions différentes, ils ne définissent évidemment pas de la même façon le transit. Si le GATT, en son article V, et la Convention relative au commerce de transit des États sans littoral n'incluent que les marchandises (y compris les bagages) dans leur définition du transit, la Convention et Statut sur la liberté du transit et la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer incluent également les passagers, ainsi que la notion de transbordement comme type de transit.

14. Il convient de noter que ces quatre instruments juridiques parlent de «liberté» de transit plutôt que d'un «droit» de transit. Pour certains, cela signifie qu'un pays de transit n'est pas tenu d'accorder de droit de transit à un pays sans littoral tandis que pour d'autres, le pays de transit a l'obligation d'accorder le droit à la liberté de transit aux pays sans littoral³. La vraie question est de savoir si des pays sans littoral ont été défavorisés dans la pratique parce qu'un pays de transit appliquait l'interprétation la plus restrictive.

³ Kishor Uprety, *The Transit Regime for Landlocked States: International Law and Development Perspectives* (Banque mondiale, Law, Justice and Development Series, 2005).

15. En règle générale, les quatre conventions définissent le transit comme le passage par un pays de transit à condition que le trajet débute et s'achève à l'extérieur de ce pays et que le passage par le pays de transit ne représente qu'une partie du trajet. Outre les définitions du trafic de transit et de la liberté de transit, les quatre instruments comprennent aussi des dispositions relatives à l'égalité de traitement et à la facilitation du transit. À l'exception de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, ils comprennent également des dispositions relatives aux droits, taxes et impôts.

16. Seuls le GATT et la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer jouissent d'une large reconnaissance à l'échelon international. Comme on l'a vu, les quatre instruments juridiques ne fournissent pas une définition pleinement harmonisée des différentes notions telles que le «trafic de transit» ou la «liberté de transit». Toutefois, ils semblent avoir été utiles dans une certaine mesure pour les pays sans littoral et les pays de transit en créant un cadre juridique pour les accords bilatéraux ou multilatéraux auxquels ils sont parties.

17. Lors des négociations visant à préciser et à améliorer le texte du GATT de 1994, un certain nombre de propositions ont été formulées en matière de facilitation du commerce, en particulier des propositions visant à amender l'article V afin d'accélérer encore le mouvement, la main-levée et le dédouanement des marchandises. À cet égard, il convient de noter que la question du règlement des différends dans le contexte général du GATT inclut également le règlement des différends au titre de l'article V.

B. Accords régionaux

18. Plusieurs organisations de coopération régionale, notamment l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN), la Communauté andine et la Communauté de développement de l'Afrique australe (CDA), ont conclu des accords de transit ou de transport ou ont inclus des dispositions relatives au transport en transit dans les accords passés entre leurs membres⁴. Ces accords régionaux peuvent être particulièrement bénéfiques pour les pays en développement sans littoral car ils fournissent un cadre plus vaste pour des procédures harmonisées qui permettent aux pays d'accéder aux services de transit dans un plus grand nombre de pays en se fondant sur le même cadre juridique. Ils peuvent également servir de tremplin pour adhérer à des instruments juridiques internationaux. L'Accord sur le transport frontalier dans le bassin du Mékong est un bon exemple puisque ses annexes reprennent de nombreux éléments d'instruments juridiques internationaux dans le domaine de la facilitation du transport et du transit.

19. D'autres accords régionaux comprennent également des dispositions qui vont au-delà des questions de trafic de transit couvertes par les quatre instruments internationaux susmentionnés. Il semblerait que la tendance actuelle consiste à traiter de toutes les questions relatives à la facilitation du transport et du transit dans des accords-cadres régionaux. Cette tendance est positive car les autorités et les transporteurs disposent ainsi d'un cadre juridique unifié et n'ont pas à jongler entre divers accords qui traitent de questions spécifiques.

⁴ Communauté andine, décision 399, Transport international de marchandises par route; Accord-cadre de l'ASEAN sur la facilitation du transit de marchandises; CDA, Protocole sur le commerce, annexe IV relative au commerce de transit et aux services de transit.

20. Outre les accords régionaux de coopération, des accords multilatéraux de facilitation du transport et du transit sont actuellement élaborés entre différents pays constitués en groupes, tels que l'accord trilatéral de trafic de transit que sont en train de négocier la Chine, la Mongolie et la Fédération de Russie ou l'accord quadripartite qu'envisagent de conclure la Chine, le Kazakhstan, le Kirghizistan et le Pakistan.

21. En ce qui concerne la prolifération des accords multilatéraux et régionaux, il convient de prêter attention au risque auquel s'expose un pays lorsqu'il adhère à plusieurs de ces accords, voire à des instruments juridiques internationaux qui contiennent des dispositions incompatibles entre elles. La prolifération de ce type d'accords pourrait avoir un effet contraire à l'effet recherché car elle pourrait entraîner des complications et, partant, compromettre les résultats escomptés.

C. Accords bilatéraux de transport et de transit

22. La conclusion d'accords bilatéraux dans des domaines de coopération précis a longtemps été une pratique répandue dans les relations internationales. Cela est également le cas dans les domaines du transport et du transit dans lesquels un accord s'impose souvent pour qu'un transporteur d'un pays puisse réaliser des opérations bilatérales de transport, des opérations de transport vers un pays tiers ou des opérations de transport en transit via un autre pays. Ces accords incluent souvent des règles régissant des questions liées au transport concernant les marchandises, le véhicule, le conducteur, etc. (voir chap. IV plus loin). Il arrive souvent que les deux pays qui ont conclu un accord bilatéral de transport routier fixent le nombre maximum de chargements ou de voyages au cours d'une période donnée (quota) et que l'accord soit renégocié à intervalles réguliers. Parfois, les pays s'échangent des autorisations ou des permis de transport ou de transit afin d'introduire une certaine flexibilité dans un système de quotas souvent rigide.

23. Certains accords bilatéraux ne traitent que du transit et d'aucune autre question liée au transport. D'autres définissent des procédures de transit douanier ou y font référence, comme cela était le cas, par exemple, avec l'accord de transit qui était en vigueur entre l'Afghanistan et le Pakistan.

24. Il arrive souvent que les accords bilatéraux de transport et de transit fassent référence à des instruments juridiques internationaux dans le domaine de la facilitation du transport et du transit ou à des procédures douanières internationales, faisant du respect des dispositions de ces instruments juridiques une condition *sine qua non* pour utiliser les permis échangés.

25. Par le passé, de nombreux pays étaient réticents à l'idée de renoncer à des accords de transport et de transit ou de libéraliser totalement le transport bilatéral et le trafic de transit, car beaucoup pensaient qu'ils pouvaient obtenir un avantage compétitif grâce à leur maîtrise des négociations. Cependant, les pays sont de plus en plus conscients que la mise en œuvre d'un nombre élevé d'accords bilatéraux de transport ou de transit est inefficace et exige beaucoup de ressources. C'est pourquoi, certains pays, en particulier ceux qui n'auraient apparemment obtenu aucun avantage compétitif des accords bilatéraux de transport et de transit, s'intéressent de plus en plus aux accords bilatéraux totalement libéralisés, aux accords multilatéraux ou aux accords régionaux.

D. Accords relatifs aux couloirs de transit

26. Les accords relatifs aux couloirs de transit acquièrent de plus en plus d'importance pour la plupart des pays en développement sans littoral⁵. S'il n'existe pas de définition uniforme des couloirs de transport ou de transit, on peut dire qu'un couloir de transit désigne un itinéraire précis des transports (unimodal, multimodal ou intermodal) entre deux ou plusieurs pays au nom duquel les partenaires sont convenus d'appliquer des procédures simplifiées et où ils peuvent disposer de services.

27. Les multiples raisons expliquent le succès des accords relatifs aux couloirs. Ces accords offrent généralement de meilleurs retours sur investissement que les accords de transit classiques, qu'ils soient bilatéraux, régionaux ou multilatéraux. Cela s'explique en partie par le fait que le champ d'application de ces accords est très circonscrit; il existe un groupe bien défini de parties intéressées et, en règle générale, toutes les questions relatives au couloir dans sa totalité (par exemple, les aspects liés à l'infrastructure, aux douanes, aux véhicules ou aux navires, aux passages des frontières) peuvent être traitées de façon globale. Les accords classiques ne reposent généralement pas sur une approche globale, chaque question spécifique étant souvent couverte par des accords et des organismes distincts.

28. Les accords relatifs aux couloirs dépendent en grande partie du bon fonctionnement des partenariats entre les secteurs public et privé auxquels participent tous les acteurs des couloirs. Le secteur public doit être disposé à fournir un cadre normatif qui facilite les opérations dans le couloir et à contribuer aux infrastructures et aux services tout au long du couloir. Si tel est le cas, les parties privées peuvent intervenir dans un cadre stable et prévoir des opérations et des investissements à long terme.

E. Instruments juridiques internationaux visant à faciliter le transport et le transit

29. Outre les instruments juridiques internationaux mentionnés dans la section A, qui établissent le cadre pour le trafic de transit et le transit douanier, une multitude d'autres instruments juridiques internationaux ont été adoptés sous les auspices de divers organismes internationaux afin de faciliter le transport international et le trafic de transit. Ces instruments couvrent des questions liées aux opérations de transport international telles que le transport de marchandises dangereuses, la facilitation du passage des frontières⁶ ou le contrat de transport

⁵ Pour un aperçu plus complet des principaux accords en vigueur dans plusieurs régions du monde, voir Anwarul K. Chowdhury et Sandagdorj Erdenebileg, *Geography against Development: A Case for Landlocked Developing Countries* (publications des Nations Unies, numéro de vente E.05.II.A.5, 2006). Pour une analyse approfondie de la façon dont fonctionnent les accords relatifs aux couloirs ayant donné de bons résultats, voir John Arnold, *Best Practices in Management of International Trade Corridors* (Banque mondiale, Transport Papers Series).

⁶ Convention internationale sur la réalisation des contrôles des marchandises aux frontières, 1982.

international de marchandises par route ou par chemin de fer⁷. D'autres instruments juridiques traitent d'un mode de transport spécifique et régissent, par exemple, l'harmonisation de la signalisation routière ou le transport ferroviaire de marchandises. Ces instruments complètent les accords de transport et de transit bilatéraux et régionaux et il y est souvent fait référence dans les accords relatifs au transport ainsi que ceux relatifs à l'infrastructure, au stockage et aux conditions générales du commerce⁸.

F. Instruments juridiques internationaux relatifs aux procédures de transit douanier

30. Comme on l'a vu dans la section A, trois des quatre principaux instruments juridiques internationaux se rapportant au trafic de transit contiennent des dispositions relatives aux droits, taxes et impôts. En règle générale, ils disposent que les marchandises en transit ne doivent pas être assujetties aux droits et taxes de l'État de transit durant toute l'opération de transit. Cela étant, les États de transit doivent évidemment obtenir l'assurance que les marchandises dont ils autorisent le transit par leur territoire sortent effectivement du territoire. Si, en raison d'une irrégularité quelconque dans le transport de transit, cela n'est pas le cas et les marchandises sont introduites illégalement sur le marché de l'État de transit ou disparaissent pendant l'opération de transit, l'État de transit voudra percevoir une indemnisation pour les droits de douane et les taxes non perçus.

31. C'est pourquoi, dans des circonstances normales, un pays de transit exigera une certaine forme de garantie financière pour le transport en transit via son territoire avant d'autoriser cette opération. Il s'agit d'une mesure qui peut s'avérer à la fois lente et coûteuse. Afin de simplifier les choses, des procédures de transit douanier, aux niveaux national et international, sont élaborées pour superviser le transport en transit et, au moyen d'une garantie ou d'une caution, collecter les droits de douane et les taxes, ainsi que simplifier et accélérer les opérations de transit douanier.

32. La Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (Convention de Kyoto révisée) de 1999 comprend en son annexe E des dispositions relatives aux opérations de transport douanier. L'annexe décrit les opérations nationales de transit douanier et les procédures connexes. En outre, le chapitre 5 de la Convention définit des procédures pour la fourniture de garanties relatives aux procédures douanières en général et aux opérations de transit douanier en particulier.

33. Il convient de noter que la Convention de Kyoto révisée ne traite pas de la question de la liberté de transit et ne définit pas le trafic de transit de la même façon que les quatre instruments mentionnés dans la section A. La définition d'une opération de transit dans la Convention de Kyoto et dans d'autres accords de transit douanier est simplement fondée sur les procédures de

⁷ Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route; Convention relative aux transports internationaux ferroviaires.

⁸ Pour un aperçu des instruments juridiques les plus importants, voir Anwarul K. Chowdhury et Sandagdorj Erdenebileg, *Geography against Development: A Case for Landlocked Developing Countries* (voir la note de bas de page 5).

transit douanier. Les principales différences viennent de ce que a) le transit douanier ne comprend pas les transbordements et b) le transit douanier n'englobe pas seulement l'opération de transit à l'intérieur d'un pays mais aussi ce que l'on appelle le transit entrant et sortant, c'est-à-dire les segments de transport qui correspondent à la sortie du pays d'origine et à l'entrée dans le pays de destination.

G. Le Programme d'action d'Almaty et son examen à mi-parcours

34. Le Programme d'action d'Almaty a pour principal objectif de renforcer la coopération entre les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit. Il vise en particulier à: a) garantir l'accès à la mer et depuis la mer à tous les modes de transport conformément aux règles applicables du droit international; b) réduire les coûts et améliorer les services pour que les exportations soient plus compétitives; c) diminuer les coûts de livraison des importations; d) analyser les problèmes de retards et des aléas sur les itinéraires commerciaux; e) mettre en place un réseau national adéquat; f) réduire les pertes, les dommages et les avaries qui surviennent en cours de route; g) favoriser l'essor des exportations; et h) améliorer la sécurité du transport routier et la sécurité des voyageurs dans les couloirs de transport.

35. Pour ce qui est des pays en développement sans littoral, en particulier, on a constaté qu'il était important d'aborder les questions susmentionnées dans le cadre de la coopération en matière de transit afin de réduire le coût du fret pour les importations et exportations de marchandises et, partant, de renforcer la compétitivité des pays en développement sans littoral. Le tableau 1 montre le niveau excessivement élevé des coûts de transport dans les pays en développement sans littoral.

Tableau 1. Estimation des coûts du fret pour certains pays en développement africains sans littoral par rapport à la moyenne mondiale
(En millions de dollars É.-U.)

Année	Groupe de pays	Coût total estimé du fret pour les importations	Valeur (c.a.f.) des importations	Coût du fret en pourcentage de la valeur des importations
2003	Moyenne mondiale	379,2	7 053	5,4
<i>Afrique australe</i>				
2002	Malawi	101,0	695	14,5
2000	Zambie	108,6	993	10,9
<i>Afrique occidentale</i>				
2001	Burkina Faso	92,5	656	14,1
2003	Mali	275,8	1 130	24,4
2003	Niger	117,3	490	23,9

Année	Groupe de pays	Coût total estimé du fret pour les importations	Valeur (c.a.f.) des importations	Coût du fret en pourcentage de la valeur des importations
<i>Afrique orientale</i>				
2003	Burundi	20,9	157	13,3
2004	Rwanda	61,0	284	24,1
2004	Ouganda	288,3	1 657	17,4

Source: CNUCED, *Étude sur les transports maritimes 2005* (UNCTAD/RMT/2005) et 2006 (UNCTAD/RMT/2006).

36. On trouvera ci-après une brève présentation des cinq principales priorités définies dans le Programme d'action d'Almaty⁹.

Priorité 1: Problèmes fondamentaux liés aux politiques de transit

37. Les pays en développement sans littoral et de transit devraient réexaminer et réviser leurs cadres réglementaires; renforcer la participation du secteur privé; engager des réformes pour que les prestataires de transport répondent mieux aux demandes des clients; simplifier et améliorer la transparence des règlements régissant le transit et le passage des frontières et rationaliser les procédures administratives; promouvoir l'utilisation des technologies de l'information; renforcer les programmes de formation, en tenant pleinement compte des aspects relatifs à l'environnement et au développement durable; et utiliser les conventions internationales en matière de transport et de transit, ainsi que les accords régionaux et bilatéraux ratifiés par le pays en question.

Priorité 2: Développement et entretien de l'infrastructure

38. La médiocrité de l'infrastructure est un obstacle majeur à la mise en place de systèmes efficaces de transport en transit dans les pays en développement sans littoral et de transit. Pour répondre aux besoins d'infrastructure et remédier à la détérioration de l'infrastructure, des investissements considérables sont nécessaires et ces investissements sont souvent supérieurs à ce que peut se permettre le secteur public. C'est pourquoi il faudra conclure des partenariats entre les secteurs public et privé, renforcer les capacités, adopter de nouvelles politiques et engager une réforme institutionnelle, si nécessaire. L'appui des donateurs, des institutions financières internationales et des organismes d'aide au développement demeure essentiel. Pour réussir dans cette entreprise, il importe de mettre l'accent sur la coopération régionale et sous-régionale et d'établir un cadre normatif et institutionnel solide.

⁹ Voir le rapport du Secrétaire général sur l'application du Programme d'action d'Almaty (A/61/302).

Priorité 3: Commerce international et facilitation du commerce

39. Un grand nombre de pays en développement sans littoral et de transit ne participent pas suffisamment au commerce international ni ne sont membres de l'OMC, ce qui a des répercussions sur leurs perspectives de développement. Pour les pays en développement sans littoral, il est particulièrement important de s'attaquer aux problèmes liés à la lourdeur des procédures douanières, des procédures de passage des frontières et des obligations de documents afin de réduire les coûts de transaction. Les conventions internationales et les accords régionaux, sous-régionaux et bilatéraux comptent parmi les principaux instruments qui permettent de rationaliser, de simplifier et d'harmoniser les règles et les procédures.

Priorité 4: Mesures d'appui international

40. La mise en place et l'entretien d'un système efficace de transport en transit sont si onéreux que les pays en développement sans littoral et de transit ne peuvent à eux seuls s'acquitter d'une telle tâche. Les partenaires de développement et les partenaires privés devraient contribuer largement à appuyer les programmes pour le développement du transport en transit.

Priorité 5: Application et évaluation

41. La mise en œuvre du Programme d'action exige des efforts individuels et concertés de la part des pays en développement sans littoral et de transit eux-mêmes, de leurs partenaires de développement, des organismes des Nations Unies et d'autres institutions intergouvernementales. La coopération bilatérale, régionale ou sous-régionale est le facteur le plus important pour établir des systèmes efficaces de transport en transit et doit être encouragée en tenant compte des intérêts mutuels des pays sans littoral et des pays de transit. La CNUCED a été invitée à poursuivre les programmes dans les domaines du commerce électronique, de la facilitation du commerce et des questions commerciales concernant les pays en développement sans littoral et de transit, ainsi que le Programme spécial relatif aux pays en développement les moins avancés, sans littoral et insulaires.

**III. EXEMPLES D'ACCORDS DE TRANSIT
ET DE PRATIQUES OPTIMALES**

42. Dans le présent chapitre, on reviendra en détail sur des exemples de différents types d'accords de transport en transit qui ont permis de surmonter les difficultés des pays sans littoral et des pays de transit.

A. Accords régionaux*Accord-cadre de l'ASEAN relatif à la facilitation du transport des marchandises en transit*

43. Les membres de l'ASEAN ont décidé de créer un marché unique d'ici à 2015. À cet effet, une priorité absolue est accordée à l'établissement d'un cadre douanier totalement harmonisé conformément au projet Customs Vision 2020 de l'ASEAN.

44. Un élément central de l'intégration douanière de l'ASEAN est la mise en place d'un système de transit douanier visant à créer l'environnement le plus efficace possible pour la circulation des marchandises à travers les frontières nationales. L'Accord-cadre de l'ASEAN de 1998 relatif à la facilitation du transport des marchandises en transit permettra de développer le système de transit douanier et, partant, d'utiliser les données des commerçants. Le projet devrait permettre d'adopter des dispositions juridiques, des normes et des procédures de transit communes dans les pays de l'ASEAN; d'utiliser un seul document ou déclaration administratif pour l'ensemble du système de transport en transit; de garantir l'accès au système de transit à tous les commerçants qui satisfont aux conditions prescrites, avec des procédures simplifiées pour les opérateurs expérimentés de bonne foi; de prévoir la remise à la sortie d'une caution ou garantie unique qui sera valide dans tous les pays du système; de mettre en place des systèmes de gestion des risques, notamment le contrôle automatisé de bout en bout pour les transactions et les mouvements de marchandises; de faire accepter par les douanes les contrôles réalisés par les administrations des pays membres; et d'adopter des accords d'entraide.

45. Le système devrait fonctionner de la même façon que le système de transit douanier de la Communauté européenne, en particulier le système informatisé de gestion du transit douanier.

46. La République démocratique populaire lao, seul pays en développement sans littoral de l'ASEAN, devrait pouvoir bénéficier tout particulièrement de l'introduction d'un système de transit douanier dans les États membres de l'ASEAN. Le système de transit douanier, parallèlement à l'Accord-cadre relatif à la facilitation du transport de marchandises en transit, fournira des procédures harmonisées et simplifiées aux commerçants lao, ainsi qu'une sélection d'itinéraires de transport fondée sur le marché pour leurs échanges extérieurs.

B. Accords bilatéraux

Éthiopie – Djibouti

47. Les pays en développement sans littoral sont souvent très tributaires des relations bilatérales dans le domaine du trafic de transit. Tel est par exemple le cas de l'Éthiopie qui, du fait de la situation politique dans la région de la corne de l'Afrique, utilise l'itinéraire de transit qui traverse Djibouti pour pouvoir accéder à un port maritime.

48. Le transport de transit de l'Éthiopie par Djibouti et l'utilisation du port de Djibouti sont régis par l'Accord bilatéral sur l'utilisation du port et le transit de marchandises. Cet accord est fondé en grande partie sur les dispositions et les normes des instruments juridiques internationaux et traite de questions telles que la liberté de transit, les procédures douanières, les normes et prescriptions applicables au transport terrestre et l'accréditation des opérateurs de transport.

49. L'Accord comprend également des dispositions relatives au règlement des conflits. Des comités permanents ont été créés pour régler les questions et les plaintes qui peuvent être présentées par le biais d'un mécanisme consultatif officiel prévu dans l'Accord.

C. Accords relatifs aux couloirs

Le Groupe du couloir de Walvis Bay

50. Le Groupe du couloir de Walvis Bay est composé de partenaires des secteurs public et privé tout au long de quatre couloirs de transport qui sont situés en Afrique australe et conduisent tous au port de Walvis Bay, en Namibie:

- a) Le couloir trans-Kalahari (qui communique avec Gaborone (Botswana) et Johannesburg (Afrique du Sud));
- b) Le couloir trans-Capriivi (qui communique avec Lusaka (Zambie), Harare (Zimbabwe) et Lubumbashi (République démocratique du Congo));
- c) Le couloir trans-Cunene (qui communique avec Lubango (Angola));
- d) Le couloir trans-Oranje (qui communique avec la ville du Cap (Afrique du Sud)).

51. Le couloir de Walvis Bay met l'accent sur le transport multimodal et en particulier sur les connexions de transport routier et ferroviaire, ainsi que les opérations logistiques, les opérations portuaires et l'interface avec l'administration et les organismes de réglementation. Le Groupe a pour objectif d'accroître au maximum la fiabilité de toutes les opérations de transport le long des couloirs, de réduire le temps de transport et de transit et d'optimiser ainsi le coût du transport. Le Groupe a été initialement créé en vertu d'un mémorandum d'accord entre les Gouvernements du Botswana, de la Namibie et de l'Afrique du Sud relatif au développement du couloir trans-Kalahari.

52. Pour chaque couloir, les acteurs intéressés ont analysé les éléments clefs nécessaires à son bon fonctionnement, tels que l'infrastructure, les aspects liés à la facilitation et à la communication et la capacité. Sur cette base, des stratégies et des projets précis ont été élaborés en vue de la conception, de la mise en œuvre et de la gestion des couloirs. Ces stratégies prévoyaient des activités de financement, de formation et de promotion.

53. Le Groupe du couloir de Walvis Bay a été créé en 2000. Afin d'illustrer son utilité, on mentionnera que l'utilisation du couloir trans-Kalahari est passée de 20 % en 2000 à 60 % en 2004 et le trafic de marchandises en conteneurs à Walvis Bay a doublé entre 2001 et 2004.

D. Accords internationaux de transit douanier

La Convention TIR

54. Au fil des ans, la Convention TIR s'est avérée être le système international de transit douanier qui a donné les meilleurs résultats. Elle est actuellement utilisée par quelque 55 pays, principalement dans la zone paneuropéenne et en Asie centrale, et elle couvre environ trois millions d'opérations annuelles de transport en transit TIR.

55. Les principes du transit douanier sont définis dans la Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (Convention de Kyoto révisée) de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et sont reproduits dans le système TIR, ce qui

signifie que la Convention TIR ne traite que de la partie relative aux douanes et non des droits d'accès ou de la liberté du transit. Initialement conçu pour le transport routier, le système TIR peut également être utilisé pour le transport en conteneurs; il est donc intermodal et peut servir au transport intercontinental.

56. La Convention TIR a pour objet, d'une part, de faciliter le transport en transit international des marchandises grâce à l'utilisation d'un régime douanier simplifié qui comprend la suspension des droits et taxes pendant le transport en transit et, d'autre part, de protéger les recettes douanières grâce à l'utilisation d'un système international de garanties. Ce double objectif profite tant aux autorités nationales qui autorisent le transport en transit par leur pays qu'aux opérateurs de transport concernés puisque les procédures sont simplifiées pour les deux parties.

57. Par rapport à d'autres systèmes de transit douanier régionaux ou internationaux, le principal succès du système TIR vient de ce qu'il offre automatiquement une garantie au pays de transit lorsqu'une opération de transport en transit est réalisée. L'absence de garantie s'est révélée être un handicap pour de nombreux autres systèmes de transit douanier internationaux ou régionaux. Sans système de garanties efficace, les régimes de transit douanier n'offrent pas tous les bienfaits possibles aux autorités nationales ou aux opérateurs. Le système de garanties de la Convention TIR est complexe mais, de façon schématique, on peut dire que chaque opération de transport en transit effectuée dans le cadre du système TIR est couverte par une garantie de 50 000 dollars des États-Unis. Bien que cet élément financier soit l'une des raisons qui expliquent le succès du système TIR, le coût d'utilisation du système de garanties pour l'opérateur, conjugué à d'autres coûts afférents aux unités de transport, a probablement empêché que le système TIR soit davantage utilisé dans le monde. Le coût du système fait que les opérateurs des pays en développement, en particulier, s'abstiennent de l'utiliser.

E. Solutions informatiques

58. L'utilisation des technologies de l'information et de la communication (TIC) s'est imposée ces dix dernières années à tous ceux qui souhaitent intervenir dans les domaines du transport et du trafic de transit. La soumission électronique des documents est désormais une réalité dans tous les modes de transport entre producteurs et transporteurs, d'une part, et transporteurs et autorités, d'autre part. L'utilisation de systèmes informatiques du type «guichet unique» et «plate-forme de couloir» est aujourd'hui répandue tant dans les pays développés que dans les pays en développement. L'utilisation des TIC est en grande partie favorisée par la mondialisation du commerce et le fonctionnement des chaînes mondiales de logistique et d'approvisionnement.

59. De nombreuses autorités douanières utilisent des applications informatiques telles que le Système douanier automatisé (SYDONIA) de la CNUCED pour gérer les systèmes de transit douanier.

60. La gestion des couloirs de transit est un objectif évident de l'utilisation des TIC. Afin de pouvoir tirer parti de tous les bienfaits d'un accord relatif aux couloirs, le traitement des données doit être automatique de manière à réduire les opérations répétitives et les délais d'attente aux frontières, ainsi que le nombre d'organismes de supervision. Toutefois, cela n'est possible que si les systèmes informatiques des parties à l'accord et des organismes compétents sont compatibles entre eux. On trouvera des renseignements plus détaillés sur la question de l'utilisation des

solutions informatiques dans le rapport de la réunion d'experts sur le rôle des TIC dans la facilitation du commerce aux frontières et dans les ports (TD/B/COM.3/EM.27/3), tenue en novembre 2006.

SYDONIA

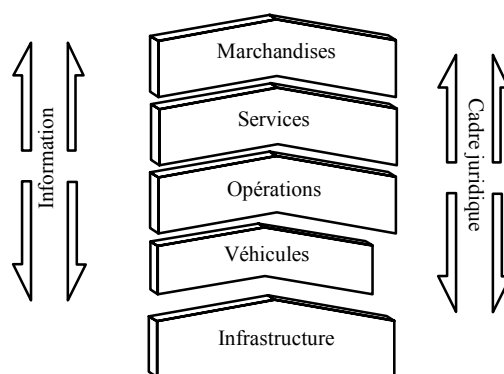
61. SYDONIA a été conçu pour gérer les principales transactions liées aux douanes, qu'il s'agisse de simplifier et d'harmoniser les procédures et formalités, d'aligner les documents commerciaux, de gérer les risques, de réaliser des opérations de transit et d'accélérer le dédouanement des marchandises, ou bien encore de recueillir des données actualisées et précises à des fins fiscales et de politiques commerciales.

62. SYDONIA vise deux objectifs: a) moderniser les douanes grâce à l'automatisation de la plupart des formalités douanières, le but étant d'accélérer le dédouanement des marchandises; et b) améliorer la gestion et le contrôle des douanes en fournissant aux gouvernements des statistiques précises et à jour sur les opérations douanières et le commerce extérieur à des fins fiscales et de politiques commerciales.

IV. ASPECTS PRATIQUES DES OPÉRATIONS DE TRANSIT

63. Le transport en transit doit respecter les normes commerciales, industrielles, sanitaires et de sécurité, ainsi que les autres normes et règlements du pays de transit, et doit être dûment documenté (facture commerciale, contrat de transport, etc.) et emballé. Les normes et règlements à respecter sont régis par les divers organismes du pays de transit. Les principaux aspects dont il faut tenir compte dans une opération de transit sont récapitulés dans le graphique 1.

Graphique 1. Principaux aspects pratiques à prendre en compte dans le transport de marchandises



64. L'on a déjà examiné dans le présent document un certain nombre de cadres juridiques et de solutions informatiques. Les instruments juridiques internationaux relatifs au transit ne contiennent en général aucune disposition sur des marchandises spécifiques (bien que la Convention TIR interdise expressément le transport de certains produits alcooliques et du tabac afin de protéger le système TIR de garanties contre les abus). Toutefois, les conventions relatives au transit douanier, dont la Convention TIR, comprennent des dispositions qui permettent expressément à un pays de transit donné d'appliquer des restrictions et d'imposer des contrôles pour des raisons de moralité publique, de sécurité publique, d'hygiène ou de santé publique,

ou bien encore des raisons vétérinaires ou phytopathologiques. Ces dispositions sont également reproduites dans certains accords régionaux de transit et accords bilatéraux.

65. Lors de l'élaboration d'accords de transit, il importe de bien comprendre la composition des marchandises en transit pour s'assurer que les contrôles nécessaires sont effectués et que les services appropriés sont disponibles tout au long de l'itinéraire de transit. On pourra donc, à cet effet, recueillir et analyser des données sur les exportations d'un pays sans littoral, ainsi que sur les volumes et les flux de ces exportations.

66. S'agissant de l'évaluation des besoins d'infrastructure, un certain nombre d'instruments juridiques internationaux fournissent des normes et des critères de référence pour la conception et la construction des infrastructures pour le transport routier, ferroviaire et de navigation intérieure¹⁰.

67. Lors de la conception et de la construction des infrastructures nécessaires pour satisfaire la demande de capacités sur certains itinéraires de transport, il importe de connaître les volumes de transport sur l'itinéraire et, en particulier, le pourcentage d'utilisation des divers modes de transport sur cet itinéraire. Pour les pays en développement sans littoral, il est particulièrement important d'étudier la possibilité de créer des infrastructures non seulement au niveau national mais aussi tout au long du couloir de transit utilisé par le pays en développement sans littoral pour atteindre un port maritime. Par conséquent, les pays sans littoral et de transit doivent procéder à des évaluations et à des analyses intégrées afin de mettre en place les infrastructures de transport appropriées, de dimension correcte et interopérables.

68. Chaque type de transaction a ses propres exigences en ce qui concerne le type de véhicule utilisé (camion, navire ou wagon). Pour chaque type de véhicule, il existe des règles et des normes commerciales précises qui doivent être respectées¹¹. Certains types de trafic exigent plus d'un mode de transport pendant le transit. En pareil cas, il faut respecter les normes internationales qui régissent le transport combiné, le transport multimodal ou le transport intermodal. Il importe donc de tenir compte de ces types de trafic lors de l'élaboration des accords de transit et des accords relatifs aux couloirs.

69. Enfin, à la lumière des facteurs susmentionnés, il importe de procéder à divers contrôles réglementaires (par exemple, le contrôle douanier, vétérinaire ou personnel) et de fournir de façon cohérente et intégrée des services commerciaux (par exemple, des agents en douane, des banques ou des places de stationnement). Par exemple, les douanes et les autres organismes de contrôle des frontières entre pays voisins devraient fonctionner aux mêmes heures pour la même classe de marchandises et, dans l'idéal, devraient opérer aux mêmes endroits,

¹⁰ Par exemple, l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer, l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie et l'Accord des routes internationales dans le Mashreq arabe.

¹¹ Par exemple, pour le transport des denrées périssables, nombre de pays utilisent l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports.

en appliquant des procédures communes de sorte que les opérateurs de transport puissent réaliser l'ensemble des opérations en un seul point.

70. Afin de rationaliser leurs procédures en ce sens, les pays sans littoral et les pays de transit peuvent se fonder sur des instruments juridiques internationaux tels que la Convention de Kyoto révisée (1999) ou la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (1982) pour conclure des mémorandums d'accord sur des procédures et questions spécifiques relatives aux passages des frontières.

V. LA VOIE À SUIVRE

71. Les accords régionaux de coopération dans le domaine du transport en transit acquièrent de plus en plus d'importance, comme en témoignent les initiatives de l'ASEAN, de la sous-région du Grand Mékong, du Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA) et de la Communauté andine. Une des raisons qui expliquent cette tendance est que les organisations régionales évoluent progressivement vers une plus grande intégration économique et commerciale, rendant nécessaire l'harmonisation des procédures de transport, de transit et de douane.

72. Les accords relatifs aux couloirs de transit se multiplient également dans plusieurs régions. Ils permettent à toutes les parties intéressées de collaborer pour mettre en œuvre des mesures pratiques de facilitation du transit.

73. De nombreux accords régionaux de transit et accords relatifs aux couloirs de transit sont fondés sur des instruments juridiques internationaux et en reprennent partiellement ou intégralement les dispositions. Cette approche permet de garantir la conformité des accords avec le cadre normatif international ainsi que l'interopérabilité et la cohérence entre les différents accords régionaux et accords relatifs aux couloirs. L'incompatibilité entre les différents accords de transit est l'un des risques auxquels s'exposent les pays et les opérateurs de transport qui participent à différents accords. L'existence d'une pléthore d'instruments juridiques internationaux, d'accords régionaux et d'accords relatifs aux couloirs incompatibles entre eux freinerait la tendance à la facilitation du transport et du transit et serait particulièrement préjudiciable pour les pays sans littoral.

74. La solution idéale pourrait consister à élaborer un instrument international unique couvrant tous les aspects du transport en transit car cela permettrait d'éviter d'éventuelles contradictions entre les dispositions, mais il faudra beaucoup de temps pour atteindre cet objectif. Dans un premier temps, l'adoption de points de référence communs entre les accords régionaux et bilatéraux garantirait au moins la compatibilité fonctionnelle entre différents régimes conçus en fonction des circonstances et besoins locaux.

75. L'utilisation des TIC en vue de garantir l'efficacité est un des aspects les plus importants si l'on veut appliquer correctement les accords régionaux de transit et les accords relatifs aux couloirs. Des solutions informatiques dans les accords de transit peuvent contribuer à accroître l'efficacité des procédures, en évitant ainsi des coûts supplémentaires et en améliorant la compétitivité des marchandises transportées, ainsi qu'en garantissant la transparence et l'exercice des responsabilités dans la chaîne d'approvisionnement.

76. Les pays en développement sans littoral devraient bénéficier tout particulièrement d'accords de transit efficaces. Les accords régionaux de transit et les accords relatifs aux couloirs pourraient mettre l'accent sur leurs besoins. Pour ces pays en particulier, les accords relatifs aux couloirs de transit pourraient être un moyen ciblé et pas trop bureaucratique d'adopter des mesures de facilitation du transit. Parallèlement, ces accords peuvent être contrôlés et évalués, ce qui profite aux partenaires des secteurs public et privé qui utilisent le couloir ou sont concernés.

77. Dans ce contexte et compte tenu des grandes questions devant être traitées dans ces instruments, les éléments ci-après pourraient servir de points de référence faisant l'objet d'un consensus pour l'élaboration ou la réforme des mécanismes régionaux de coopération pour les opérations de transit des pays en développement sans littoral:

a) Pour les procédures douanières et la documentation: l'annexe E de la Convention de Kyoto révisée offre la solution la plus recommandée et la plus communément admise;

b) Pour la liberté de transit des marchandises: la révision en cours de l'article V du GATT de 1994 et ses nouvelles dispositions prévues dans le cadre d'un accord de facilitation du commerce de l'OMC fournissent un point de référence mondial dans un avenir prévisible;

c) En ce qui concerne les systèmes de garanties, si besoin est, le système TIR est un modèle de régime institutionnel et financier dont l'efficacité a été prouvée pour protéger la sécurité fiscale;

d) Afin de répondre aux exigences de sécurité physique de la chaîne internationale d'approvisionnement, qui a de toute évidence des répercussions sur les opérations de transport en transit des pays en développement sans littoral, le Cadre de normes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial, récemment adopté par l'OMD, est pour l'instant le seul instrument mondial de référence en la matière;

e) En ce qui concerne la libre circulation du matériel de transport au niveau international et la libre prestation transfrontière de services de transport, en particulier de personnel et de couverture d'assurance pour les marchandises, il n'existe aucune norme internationale mais des initiatives concluantes, notamment en Amérique du Sud, pourraient être étudiées comme modèles possibles;

f) En ce qui concerne la responsabilité des opérateurs de transport, la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route et la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires sont les références internationales les plus communément admises à l'heure actuelle;

g) S'agissant de la façon la plus efficace d'organiser les opérations de transport en transit dans leur ensemble, les meilleures pratiques actuelles utilisées dans chaque région pourraient fournir des solutions pour la gestion des couloirs de transport en transit;

h) Il n'existe pas encore de référence communément admise pour ce qui est de l'établissement de systèmes informatiques visant à appuyer la gestion globale des accords de transport en transit, en particulier la sécurité fiscale et physique, bien que certains systèmes

douaniers, comme SYDONIA et les réseaux élargis de communautés portuaires, se soient avérés efficaces pour superviser et améliorer l'efficacité des opérations de transit.

78. L'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty est une excellente occasion d'analyser tous les différents aspects des mesures de collaboration que devraient prendre ensemble les pays sans littoral et les pays de transit dans l'intérêt de toutes les parties prenantes. Il fournit également l'occasion unique de s'intéresser surtout aux solutions et aux instruments les plus efficaces et de les mettre à la disposition des pays en développement sans littoral.

79. En tant qu'acteur de la communauté internationale prenant part à la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, la CNUCED pourrait contribuer à élaborer des solutions régionales fondées sur des normes internationales qui seraient non seulement adaptées aux circonstances locales mais aussi compatibles avec les normes internationales et pratiques optimales communément reconnues de fait ou de droit.
