



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

Distr.
GÉNÉRALE

TD/B/48/13
27 août 2001

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DÉVELOPPEMENT

Quarante-huitième session

Genève, 1^{er}-12 octobre 2001

Point 6 a) de l'ordre du jour provisoire

AUTRES QUESTIONS RELATIVES AU COMMERCE ET AU DÉVELOPPEMENT

A) MESURES SPÉCIALES RELATIVES AUX BESOINS ET PROBLÈMES
PARTICULIERS DES PAYS EN DÉVELOPPEMENT SANS LITTORAL

Rapport d'activité du secrétariat de la CNUCED

Résumé

Malgré certaines améliorations apportées aux systèmes de transport en transit, l'absence d'accès terrestre à la mer, aggravée par l'éloignement et l'isolement des marchés mondiaux et par des coûts et risques de transit élevés, reste un obstacle considérable au développement socioéconomique global des pays en développement sans littoral. N'ayant pu profiter pleinement des nouvelles possibilités de commerce et d'investissement offertes par le processus de libéralisation et de mondialisation, ces pays ont besoin d'un surcroît d'assistance pour pouvoir s'intégrer effectivement et de façon profitable dans l'économie mondiale.

La plupart des pays de transit étant eux-mêmes des pays en développement confrontés à de graves problèmes économiques, dont un manque d'infrastructures de transport en transit adéquates, des initiatives de coopération régionale telles que le projet de facilitation du commerce et des transports pour l'Europe du Sud-Est de la Banque mondiale, et les couloirs de transport pour le développement et l'initiative pour l'aménagement du territoire en Afrique australe peuvent apporter une contribution importante par une mise en commun des ressources et la réalisation des économies d'échelle nécessaires. La mise en place d'une réglementation efficace et d'un environnement favorable constitue un préalable au développement des infrastructures. D'un côté, les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit devraient accélérer les réformes dans le secteur des transports et les secteurs connexes, de l'autre, les donateurs devraient corriger la tendance à la baisse de l'aide publique au développement (APD). De même, les institutions multilatérales et les institutions de développement devraient promouvoir des modalités de financement novatrices, telles que cofinancement, prêts et garanties interbancaires. De nombreux pays en développement sans littoral et de transit ont pris des mesures pour renforcer leur réglementation et leurs institutions et ont conclu des accords bilatéraux et régionaux de coopération. Les pays donateurs et les institutions de financement et de développement ont joué un rôle important à l'appui des processus législatifs et des réformes de système nécessaires, dont l'application effective exige toutefois d'accroître l'assistance financière et technique.

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Page</u>
Introduction.....	4
MESURES SPÉCIALES RELATIVES AUX BESOINS ET PROBLÈMES PARTICULIERS DES PAYS EN DÉVELOPPEMENT SANS LITTORAL.....	5
A. Examen de l'évolution des systèmes de transit dans les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit	5
B. Activités de coopération technique	8
i) Aide à la rédaction ou à la négociation d'accords ou d'arrangements bilatéraux ou régionaux de transport en transit.....	8
ii) Réunion de consultation entre pays en développement sans littoral et pays voisins de transit	9
iii) Technologies de l'information pour une plus grande efficacité des systèmes de transit.....	9
iv) Projet sur le transit multimodal et la facilitation du commerce au Népal	11

Introduction

1. Au paragraphe 1 de sa résolution 54/199, l'Assemblée générale a accueilli favorablement la note du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies transmettant le rapport du Secrétaire général de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) consacré aux mesures spécifiques répondant aux besoins et problèmes particuliers des pays en développement sans littoral¹. Au paragraphe 16, elle a prié le Secrétaire général de l'ONU d'établir, avec le Secrétaire général de la CNUCED, un rapport sur l'application de la résolution et de le présenter au Conseil du commerce et du développement à sa quarante-huitième session et à l'Assemblée générale à sa cinquante-sixième session. Le présent rapport a été établi conformément à cette demande.
2. Au paragraphe 2 de la même résolution, l'Assemblée générale s'est félicitée des conclusions concertées et des recommandations adoptées à la quatrième Réunion d'experts gouvernementaux de pays en développement sans littoral et de transit et de représentants de pays donateurs et d'organismes de financement et de développement, tenue à New York du 24 au 26 août 1999². Aux paragraphes 11 et 12 de la résolution, elle a prié le Secrétaire général de l'ONU de convoquer en 2001 une autre réunion d'experts gouvernementaux de pays en développement sans littoral et de transit et de représentants de pays donateurs et d'organismes de financement et de développement, qui serait chargée d'examiner les progrès réalisés dans le développement des systèmes de transit, ainsi que la proposition faite à la quatrième Réunion en 1999 de convoquer en 2003 une réunion ministérielle sur les questions concernant le transport en transit, afin d'accorder l'attention voulue aux problèmes des pays en développement sans littoral et des pays en développement de transit. La cinquième Réunion a eu lieu sous les auspices de la CNUCED du 30 juillet au 3 août 2001 au siège de l'ONU, à New York. Le Conseil est saisi pour examen du rapport, des conclusions et des recommandations de cette réunion (TD/B/48/10-TD/B/LDC/AC.1/18).
3. Au paragraphe 14 de la résolution, l'Assemblée générale a noté avec satisfaction la contribution apportée par la CNUCED à la formulation de mesures internationales visant à résoudre les problèmes particuliers des pays en développement sans littoral, et elle a instamment prié la Conférence, notamment, de suivre en permanence le développement des installations et infrastructures, des institutions et des 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 d'organisations non gouvernementales, et de coordonner l'examen des questions interrégionales intéressant les pays en développement sans littoral. Au paragraphe 15, elle a invité le Secrétaire général de la CNUCED à prendre les mesures voulues pour assurer la bonne exécution des activités prescrites dans la résolution. Les récentes activités réalisées par la CNUCED au profit de pays en développement sans littoral à cet égard sont indiquées dans les sections A et B du présent rapport.

¹ A/54/529, annexe.

² TD/B/44/7-TB/B/LDC/AC.1.

4. Au paragraphe 5 de sa résolution, l'Assemblée générale a demandé aux pays en développement sans littoral et aux pays de transit voisins de prendre des mesures afin de renforcer encore leur coopération, et au paragraphe 8, elle a invité les pays donateurs, le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) et les institutions financières multilatérales à fournir à ces pays une assistance financière et technique appropriée.

5. Au paragraphe 13, le Secrétaire général de la CNUCED a été prié de solliciter des contributions volontaires pour financer la participation de représentants de pays en développement sans littoral et de transit à la cinquième Réunion d'experts gouvernementaux mentionnée plus haut. Suite à la demande adressée aux pays donateurs et aux institutions financières compétentes, le Gouvernement japonais a versé une généreuse contribution financière qui a permis à des experts des capitales de pays en développement sans littoral et à différents spécialistes de participer à la réunion.

MESURES SPÉCIALES RELATIVES AUX BESOINS ET PROBLÈMES PARTICULIERS DES PAYS EN DÉVELOPPEMENT SANS LITTORAL

A. Examen de l'évolution des systèmes de transit dans les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit

6. Pour cet examen, la CNUCED a réalisé des études analytiques de l'évolution récente du secteur du transport en transit, assorties de propositions. Ces études ont été soumises aux réunions intergouvernementales suivantes:

- ?? Cinquante-cinquième session de l'Assemblée générale, septembre 2000³;
- ?? Troisième Conférence des Nations Unies sur les pays les moins avancés, mai 2000⁴;
- ?? Cinquième Réunion 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, juillet 2001⁵;

³ «Situation en matière de transit des États sans littoral d'Asie centrale et des pays de transit qui sont leurs voisins» (A/55/320).

⁴ Document d'une réflexion sur les transports.

⁵ Systèmes de transit des pays en développement sans littoral et des pays en développement de transit: Évolution récente et mesures proposées (TD/B/LDC/AC.1/17); Review of progress in the development of transit transport systems in South-East Asia (UNCTAD/LDC/110); Infrastructure development in landlocked and transit developing countries: Foreign aid, private investment and transport cost burden of landlocked developing countries (UNCTAD/LDC/112); Review of recent progress in the development of transit transport systems in Latin America (UNCTAD/LDC/114); Review of progress in the development of transit systems in Eastern and Southern Africa (UNCTAD/LDC/115).

- ?? Quarante-huitième session du Conseil du commerce et du développement, octobre 2001⁶;
- ?? Cinquante-sixième session de l'Assemblée générale, septembre 2001⁷.

7. Les études soulignent l'importance des transports pour le développement en général et pour la promotion du commerce national, régional et international en particulier. Elles ont confirmé que des infrastructures médiocres et des opérations de transit inefficaces entraînaient un renchérissement des transports et faisaient considérablement obstacle à l'expansion du commerce et à un développement durable dans de nombreux pays en développement sans littoral et de transit. Les études indiquent que le développement d'un réseau cohérent de transports ruraux, nationaux et internationaux est essentiel pour stimuler l'activité économique, ouvrir des zones productives dans les différents pays et les rattacher aux marchés nationaux, régionaux et internationaux.

8. Les données utilisées dans ces études montrent que si, depuis la conclusion du Cycle d'Uruguay, les droits de douane en régime NPF (nation la plus favorisée) pour les principaux pays développés (États-Unis, Canada, Japon et Union européenne) s'établissent à environ 3,7 %, le coût moyen de transport des exportations des pays en développement sans littoral est trois fois plus élevé (environ 14,1 %), et il est le double du coût de transport des exportations des pays en développement considérés en tant que groupe (environ 8,6 %). Les pays en développement sans littoral sont également pénalisés pour ce qui est du coût de leurs importations. On peut se faire une idée du désavantage que représentent pour ces pays les coûts de transit d'après les statistiques de la balance des paiements, qui indiquent la part du fret dans la valeur coût, assurance, fret (c.a.f.) des importations. En 1995, le fret a ainsi représenté, dans le cas des pays développés, environ 4,4 % des valeurs d'importation c.a.f., alors que, dans celui des pays en développement sans littoral, il était d'environ 24,6 % pour l'Afrique de l'Ouest, 16,7 % pour l'Afrique de l'Est, et 14,6 % pour l'Amérique latine. Les coûts de transport des pays sans littoral de l'échantillon étaient supérieurs de 6 à 11 points de pourcentage à ceux de l'ensemble des pays de chaque continent considéré⁸.

9. En outre, la concurrence sur les principaux marchés obligeant les entreprises à s'adapter à des systèmes de production et de gestion en juste-à-temps, la flexibilité, la rapidité et la fiabilité de la livraison des marchandises revêtent désormais une importance stratégique: la flexibilité, parce que la logistique des transports doit être capable de s'adapter aux variations de la demande des consommateurs et à des circonstances imprévues; la rapidité, parce que la rapidité des opérations de transport réduit la durée d'immobilisation des produits – et donc du capital qu'ils

⁶ «Mesures spéciales relatives aux besoins et problèmes en particulier des pays en développement sans littoral» (TB/B/48/13).

⁷ «Mesures spéciales relatives aux besoins et problèmes particuliers des pays en développement sans littoral» (A/56/...).

⁸ Systèmes de transit des pays en développement sans littoral et des pays en développement de transit: Évolution récente et mesures proposées. Rapport du secrétariat de la CNUCED, TD/B/LDC/AC.1/17 (2001).

représentent; et la fiabilité, parce que cela réduit le risque de rupture de la chaîne d'approvisionnement ou de distribution des marchandises, et donc la nécessité de prévoir des stocks de sécurité ou des stocks tampons.

10. L'absence d'accès terrestre à la mer, aggravée par l'éloignement et l'isolement des marchés mondiaux et par des coûts et risques de transit élevés, reste un obstacle considérable au développement socioéconomique global des pays en développement sans littoral. Ces pays n'ont pas été en mesure de profiter pleinement des nouvelles possibilités de commerce et d'investissement offertes par le processus de libéralisation. Ils ont besoin d'un surcroît d'assistance pour s'intégrer effectivement et avec profit dans l'économie mondiale.

11. Une stratégie efficace pour améliorer les systèmes de transit passe, d'abord et avant tout, par l'adoption de mesures au niveau sous-régional, car la solution de nombreux problèmes de transit dépend fondamentalement de la coopération entre les pays sans littoral et les pays de transit voisins. Pour être viable, cette coopération doit reposer sur une réciprocité d'intérêts entre ces deux catégories de pays. Les mesures visant à améliorer les systèmes de transit ne devraient pas être simplement axées sur le mouvement des marchandises; elles devraient aussi avoir pour objectif de développer des systèmes de transit efficaces, flexibles et bien gérés, répondant aux besoins des exportateurs et des importateurs des pays en développement sans littoral et des pays en développement de transit.

12. Une réglementation efficace et un environnement favorable sont deux préalables au développement des infrastructures. Pendant les années 90, les flux d'aide publique au développement (APD) destinés à financer des projets d'infrastructure dans les pays en développement ont diminué de moitié, en grande partie du fait d'une très forte hausse des flux de capitaux privés. Dans un petit nombre de grands pays en développement, et en particulier dans les secteurs des télécommunications et de l'énergie, ces flux de capitaux privés ont plus que compensé la diminution de l'APD, mais cela n'a pas été le cas pour la majorité des pays en développement sans littoral et des pays en développement de transit. Dans ces pays, un déficit substantiel persiste, en particulier si l'on considère les prévisions d'accroissement démographique et l'accélération de l'urbanisation, outre qu'un fort accroissement des investissements est nécessaire pour seulement maintenir le statu quo. Le développement des infrastructures, y compris la modernisation des infrastructures existantes, nécessite des ressources financières supérieures aux moyens dont disposent de nombreux pays en développement sans littoral ou de transit. D'après les estimations de la Banque mondiale, la seule Afrique aurait besoin de 18 milliards de dollars par an. On voit ainsi combien il est nécessaire de remédier au déclin du financement extérieur, s'agissant en particulier de l'APD.

13. Les études insistent également sur la nécessité de s'attaquer aux obstacles non matériels qui compromettent la compétitivité des pays sans littoral et des pays de transit, de réduire les coûts de transport et de prendre des mesures pour créer et renforcer, aux niveaux national et régional, des associations commerciales et des associations professionnelles de transport. Il faudrait pour cela accroître les capacités des gouvernements et des institutions régionales d'engager des réformes portant notamment sur la simplification, l'harmonisation et la normalisation des procédures et des documents de transit.

14. De nombreux pays en développement sans littoral et de transit ont également reconnu que l'évolution de la structure du commerce de transit imposait d'améliorer l'efficacité des mécanismes institutionnels aux niveaux national et régional. Une importante manifestation de cette évolution a été la participation croissante du secteur privé. Bien que les partenariats entre secteur public et secteur privé se multiplient, le processus en est encore à ses débuts et doit être soutenu par la communauté internationale pour pouvoir se généraliser.

15. Cette évolution du commerce de transit impose également de renforcer les connaissances et les compétences des personnels responsables des politiques, des réglementations, ainsi que des activités courantes de transit, par le biais de la formation, notamment de la formation permanente. La coopération régionale en matière de transport en transit, avec l'adoption de règles et de normes techniques communes, exige des gouvernements et du secteur privé qu'ils prennent de nouvelles mesures pour appliquer les divers engagements découlant de cette coopération.

16. En conclusion, les experts ont souligné que si les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit étaient les premiers responsables de l'application des mesures recommandées, la communauté internationale devait apporter son appui aux projets nationaux, bilatéraux et sous-régionaux en matière d'infrastructure et de transport en transit, s'agissant notamment de projets relatifs à la création de postes frontière intégrés. Pour cela, elle devrait améliorer les actuelles modalités de financement et créer de nouveaux mécanismes, tels que cofinancement et prêts et garanties interbancaires.

B. Activités de coopération technique

i) Aide à la rédaction ou à la négociation d'accords ou d'arrangements bilatéraux ou régionaux de transport en transit

17. La CNUCED a fourni un appui technique et opérationnel aux deux premières réunions de négociation sur un projet d'accord-cadre sur le trafic de transit entre la République populaire de Chine, la Mongolie et la Fédération de Russie (mai 2000 et janvier 2001). Une troisième réunion est prévue en octobre 2001.

18. Cet accord-cadre contribuerait à la mise en place d'un solide mécanisme réglementaire sous-régional qui rendrait les opérations de transit en Asie du Nord-Est plus efficaces et plus économiques, au profit du commerce extérieur et de la croissance économique de la sous-région. Il s'agit d'un accord-cadre, car il est prévu de négocier des annexes qui devraient faire partie intégrante de l'accord. Comme indiqué dans les articles pertinents – par exemple les articles 7 et 8 –, les annexes seraient négociées et adoptées à un stade ultérieur, et porteraient sur diverses questions techniques telles que les procédures douanières et les dimensions et poids maximal des véhicules.

19. Les Gouvernements des trois pays ont, à diverses occasions, exprimé leurs remerciements à la CNUCED pour son appui. Dans une lettre adressée au Secrétaire général de la CNUCED (mai 2001), l'Administrateur du PNUD a déclaré que ces négociations constituaient «l'un des projets les plus aboutis» financés par le PNUD.

ii) Réunion de consultation entre pays en développement sans littoral et pays voisins de transit

20. À la demande de la République démocratique populaire lao, la CNUCED a organisé une réunion consultative à Vientiane en décembre 2000 entre la République démocratique populaire lao et les pays voisins de transit, avec la participation de représentants de pays donateurs et d'institutions de financement et de développement. Pour cette réunion, le secrétariat de la CNUCED avait établi un document de base intitulé «Review of progress in the development of transit transport systems in South-East Asia» (UNCTAD/LDC/110). Les participants ont adopté un plan d'action destiné à améliorer le système de transit de la République démocratique populaire lao (document UNCTAD/LDC/Misc.53) et ont remercié le PNUD et la CNUCED de leur soutien.

iii) Technologies de l'information pour une plus grande efficacité des systèmes de transit

a) Transit douanier

21. L'absence de contrôle efficace des matériels de transport et des marchandises en transit est préjudiciable à l'application des accords de transport en transit. Dans ce contexte, une réunion d'experts a été convoquée en 1997 sous les auspices de la Commission des entreprises, de la facilitation du commerce et du développement. Les experts ont demandé à la CNUCED de mettre au point un système informatisé pour les procédures de transit. C'est ainsi qu'un nouveau module du logiciel SYDONIA++ a été élaboré, en 1999, pour la gestion des procédures de transit douanier: une version pilote de ce module, dénommée module de transit (MODTRS), a été mise à l'essai dans un certain nombre de pays la même année, puis le module validé a été incorporé à la version 1.15 du logiciel et diffusé dans tous les pays utilisateurs. Il assure la gestion de trois documents de transit, à savoir le formulaire de transit T1, le carnet TIR et une procédure de dédouanement anticipé appelée «First Identification Procedure» (FIP). Il est utilisable pour tous les types de transit tels que définis par la Convention de Kyoto et couvre notamment les mouvements:

?? Du bureau d'entrée à la frontière à un bureau intérieur (transit à l'importation);

?? Du bureau d'entrée à la frontière à un bureau de sortie à la frontière (transit direct);

?? D'un bureau intérieur à un bureau de sortie à la frontière (transit à l'exportation);

?? D'un bureau intérieur à un autre bureau intérieur (transit interne).

22. Les trois documents sont différents et présentent des caractéristiques propres, mais tous appliquent un principe identique: le système permet la saisie de données par les négociants au moyen du module DT1 ou par les responsables des douanes. Une fois le document validé, un message est automatiquement envoyé au bureau de destination au moyen du logiciel SYDONIA approprié, A++ GATE (ASYCUDA Global Access to Trade Efficiency), via le réseau national de télécommunications. Ce message informe le bureau de destination que des marchandises devraient arriver dans un délai déterminé. Lorsque les marchandises arrivent à destination, le message de transit est récupéré, la transaction est conclue et un message correspondant est automatiquement envoyé au bureau de départ. Les autorités douanières disposent ainsi d'une information complète et à jour sur toutes les opérations.

23. Le module fonctionne de façon satisfaisante au niveau national et a récemment été amélioré avec l'incorporation de nouvelles fonctions, telles que le réacheminement (changement de bureau de destination). L'administration douanière recevant à l'avance des renseignements complets et à jour sur toutes les opérations, il n'est pas nécessaire de resaisir cette information au bureau de destination, et les délais de traitement sont considérablement réduits à la frontière, ce qui facilite le commerce. Le système est techniquement conçu pour être à l'avenir élargi aux opérations de transit international (échange de messages entre pays).

b) Système d'informations anticipées sur les marchandises (SIAM)

24. Le SIAM est un système d'information logistique qui vise à améliorer l'efficacité des transports en permettant de localiser les véhicules ou les moyens de transport utilisés, quels que soient les modes de transport (rail, route, navigation fluviale ou lacustre) pendant le transport et aux interfaces (ports, dépôts intérieurs de dédouanement) et d'obtenir des informations avant l'arrivée des marchandises. Il apporte aux entreprises de transport des données fiables et en temps réel sur les opérations de transport et permet ainsi d'améliorer la gestion courante et la prise de décisions. Les avantages pour les compagnies ferroviaires qui utilisent actuellement le module Rail Tracker du SIAM sont les suivants:

- ?? Les responsables de l'acheminement des marchandises et autres gestionnaires ont désormais accès à des données détaillées en ligne, qui concernent notamment la localisation des wagons sur le réseau, le nombre de wagons endommagés ou accidentés, les wagons dont le chargement a été effectué depuis plus de trois jours et les wagons qui sont en réparation;
- ?? Des rapports hebdomadaires ou mensuels destinés aux gestionnaires à divers niveaux de l'administration des compagnies ferroviaires peuvent désormais être établis rapidement; ils fournissent un certain nombre d'informations telles que données hebdomadaires sur les chargements, données corrélées sur les clients et les produits transportés, consommation moyenne de carburant par locomotive et par kilomètre, et délais de transit des trains;
- ?? L'information destinée à la clientèle a été considérablement améliorée; alors qu'autrefois il fallait de quatre à cinq jours pour fournir à un client des renseignements sur la localisation de ses wagons, cette information peut désormais être donnée instantanément.

c) Systèmes d'information sur la circulation routière en République-Unie de Tanzanie et en Zambie

25. La CNUCED fournit une aide à la République-Unie de Tanzanie et à la Zambie pour la mise en place d'un système d'information sur la circulation routière, dans le cadre d'un programme de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC). Ce programme prévoit que:

- ?? Les États membres se doteront de systèmes nationaux compatibles d'information sur la circulation routière, pour une meilleure administration et application de leurs

systèmes nationaux et régionaux concernant la circulation routière et la qualité de cette circulation;

- ?? Les systèmes d'information sur la circulation routière fourniront, notamment, des renseignements sur: l'immatriculation et l'agrément des véhicules, les mécanismes de validation des aptitudes à la conduite, notamment pour les professionnels, les infractions à la circulation et les poursuites engagées, et les accidents de la circulation.

26. En outre, les systèmes adoptés dans chaque pays doivent être compatibles entre eux pour contribuer à l'application de la loi. Plusieurs pays, dont l'Afrique du Sud, le Botswana, le Lesotho, le Malawi, la Namibie et le Zimbabwe, disposent déjà, ou sont en train de se doter, de systèmes informatisés sur l'immatriculation des véhicules et le fichier des permis de conduire. D'une manière générale, les avantages du recours à des systèmes informatisés associés à des documents qui présentent des éléments intrinsèques de sécurité contre les falsifications sont les suivants:

- ?? Création de registres précis et à jour;
- ?? Réduction considérable des fraudes;
- ?? Amélioration de la collecte fiscale.

iv) Projet sur le transit multimodal et la facilitation du commerce au Népal

27. La CNUCED exécute un projet d'assistance technique pour le compte du Gouvernement népalais, portant sur la promotion du commerce et des transports (projet NEP/97/A53). Ce projet, financé par le Gouvernement sur un prêt de la Banque mondiale, vise à assurer l'utilisation la plus efficace de la construction de trois dépôts intérieurs de dédouanement à la frontière avec l'Inde. Les principales activités du projet concernent l'installation des systèmes SYDONIA et SIAM, ainsi que la mise en place de conditions juridiques et commerciales propices à l'efficacité des opérations de transport. Dans ce contexte, des conseils ont été fournis pour les négociations en cours entre le Népal et l'Inde sur la révision d'un accord de transit.

28. Au moment du renouvellement de cet accord de transit entre les deux pays (décembre 1998), il a été demandé aux responsables du projet à la CNUCED de rédiger un certain nombre de propositions; les propositions présentées étaient les suivantes:

- ?? Intégrer l'accord de 1996 relatif au trafic de conteneurs;
- ?? Prendre en compte les changements survenus dans la nature du commerce de transit;
- ?? Prévoir des modifications permettant d'assouplir le contrôle douanier des marchandises en transit;

- ?? Intégrer à l'accord diverses recommandations internationales relatives au trafic de transit;
- ?? Compte tenu des points ii) à iv) plus haut, simplifier les prescriptions et les procédures concernant le contrôle du transit douanier.
