



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

Distr.
GENERALE

TD/B/44/7
TD/B/LDC/AC.1/11
28 juillet 1997

FRANCAIS
Original : ANGLAIS

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DEVELOPPEMENT
Quarante-quatrième session
Genève, 13 octobre 1997

**Rapport de la 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**

tenue au Siège de l'Organisation des Nations Unies, à New York,
du 18 au 20 juin 1997

TABLE DES MATIERES

<u>Chapitre</u>	<u>Paragraphes</u>
Introduction	1 - 4
I. Examen des progrès réalisés dans le développement des systèmes de transit et propositions d'action (point 3)	5 - 19
II. Questions d'organisation	20 - 23

Annexes

- I. Conclusions et recommandations
- II. Message du Secrétaire général de l'Organisation
des Nations Unies
- III. Participation

INTRODUCTION

1. Conformément au paragraphe 11 de la résolution 50/97 de l'Assemblée générale, la 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 s'est tenue au Siège de l'ONU, à New York, du 18 au 20 juin 1997. Les participants ont examiné les progrès des systèmes de transit dans les pays considérés en vue de proposer des mesures concrètes, compte tenu des résultats de consultations entre des Etats enclavés et leurs voisins de transit.

2. Les participants étaient saisis d'un rapport du secrétariat de la CNUCED intitulé *Examen des progrès réalisés dans le développement des systèmes de transit et propositions d'action* (TD/B/LDC/AC.1/10).

Allocutions liminaires

3. Ouvrant la Réunion au nom du Secrétaire général de la CNUCED, l'Administrateur général chargé du Bureau du Coordonnateur spécial pour les pays en développement les moins avancés, sans littoral ou insulaires, a déclaré que le Secrétaire général de l'ONU, M. Kofi Annan, avait envoyé un message dans lequel il soulignait notamment qu'il attachait une grande importance à l'amélioration des relations entre les pays en développement sans littoral et les pays de transit, ainsi qu'au rôle de l'ONU dans ce domaine (le texte intégral de ce message est reproduit dans l'annexe II).

4. Le Président de la Réunion, S. E. M. Tano Eitel, Ambassadeur et Représentant permanent de l'Allemagne auprès de l'Organisation des Nations Unies, a fait observer que les pays en développement sans littoral étaient aux prises avec des difficultés depuis longtemps déjà. Leur nombre avait augmenté et leurs problèmes particuliers avaient été sensiblement aggravés par le manque de fonds pour étoffer, améliorer et entretenir l'infrastructure de transit. Il fallait cependant féliciter ces pays et leurs voisins de transit des efforts qu'ils déployaient pour mettre sur pied des programmes de renforcement de l'infrastructure et pour coopérer plus étroitement dans le cadre d'accords bilatéraux et sous-régionaux de transit. Ces dernières années, ils avaient réorienté leur politique et pris des mesures concrètes pour encourager l'exploitation commerciale des services de transport en transit, de façon à en accroître l'efficacité. Ils étaient nombreux à favoriser la participation du secteur privé aux opérations. Cette réorientation augurait bien de l'amélioration des systèmes de transport en transit. Il fallait se féliciter de la présence à la Réunion de nombreux représentants de pays en développement sans littoral, de pays en développement de transit, de pays donateurs ainsi que d'organismes internationaux et sous-régionaux, qui témoignait du vif intérêt porté par tous à l'élaboration de mesures concrètes dans ce domaine.

Chapitre I

EXAMEN DES PROGRES REALISES DANS LE DEVELOPPEMENT DES SYSTEMES DE TRANSIT ET PROPOSITIONS D'ACTION (TD/B/LDC/AC.1/10) (Point 3 de l'ordre du jour)

5. L'Administrateur général chargé du Bureau du Coordonnateur spécial pour les pays les moins avancés, sans littoral ou insulaires, parlant au nom du Secrétaire général de la CNUCED, a dit que l'insuffisance et la médiocrité des installations et services de transport en transit ainsi que les carences de la politique dans ce domaine posaient aux pays en développement sans littoral des problèmes particuliers et se traduisaient par des frais de transport beaucoup trop élevés - d'où un affaiblissement de leur compétitivité et un risque croissant de marginalisation dans le commerce mondial. Ces pays et leurs voisins de transit avaient cependant entrepris des efforts louables pour améliorer l'infrastructure et les systèmes de gestion du transport en transit, avec l'appui de la communauté des donateurs.

6. A propos des réformes en cours dans ce secteur, la plupart des pays en développement sans littoral et des pays en développement de transit avaient pris toute une série de mesures pour promouvoir une gestion commerciale des opérations et pour encourager la concurrence entre les fournisseurs de services de transit. Beaucoup incitaient aussi le secteur privé à offrir certains de ces services. La Chine, la Fédération de Russie et la Mongolie s'employaient en particulier à améliorer les installations de transit et à promouvoir le commerce sous-régional grâce à l'établissement d'un cadre juridique plus efficace dans ce domaine.

7. Au sujet des travaux menés par la CNUCED pour aider les pays en question, on pouvait citer des programmes comme le Système douanier automatisé (SYDONIA) et le Système d'informations anticipées sur les marchandises (SIAM), qui offraient de nouvelles techniques pour faciliter l'échange de renseignements pratiques le long des couloirs de transit reliant les ports maritimes aux destinations intérieures dans les pays sans littoral. Enfin, il fallait remercier la Commission européenne de son appui généreux, qui avait facilité la participation de certains représentants de pays ACP à la Réunion, ainsi que le PNUD qui avait fourni un précieux concours aux préparatifs de la Réunion.

8. Pendant le débat général, des déclarations ont été faites par les experts du Kenya, de la République-Unie de Tanzanie, de la Conférence ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les transports maritimes (CONMINMAR), du Kazakhstan, du Zimbabwe, de la Chine, du Groupe des Etats d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (ACP), de la Commission économique pour l'Afrique (CEA), du Rwanda, du Népal, du Bénin, de l'Organisation de l'unité africaine (OUA), de la République démocratique populaire lao, de la Mongolie, de la Commission européenne, du Lesotho et du Nigéria.

9. De l'avis général, la documentation établie par le secrétariat de la CNUCED donnait une bonne idée de l'évolution récente du transport en transit dans les diverses régions et sous-régions, et l'analyse ainsi que

les propositions présentées dans le document de base constituaient un bon point de départ pour les discussions de la Réunion. En ce qui concernait la réforme de la politique de transport en transit, plusieurs experts ont souligné qu'il importait de poursuivre les efforts pour créer des conditions commerciales plus propices à la concurrence entre les différents modes de transport, de façon à réduire les frais de transit et améliorer la qualité des services. Ils ont également souligné que le secteur privé devrait, si les circonstances s'y prêtaient, jouer un rôle plus actif dans les opérations de transport en transit.

10. Dans leurs interventions, les experts ont également décrit les programmes mis en oeuvre pour améliorer l'infrastructure et la gestion du transport en transit dans divers secteurs - rail, route, ports, transport aérien. Plusieurs ont dit que de grands progrès avaient été faits dans la modernisation et le développement de l'infrastructure dans ces secteurs, mais que le principal obstacle demeurait le manque de ressources financières et humaines pour entretenir les installations. Ils ont également souligné que les équipements étaient insuffisants, en particulier le matériel roulant pour les chemins de fer et le matériel de manutention. A propos de l'efficacité de la gestion et des opérations, plusieurs experts ont indiqué que des mesures avaient été prises pour donner plus d'autonomie aux administrations ferroviaires et routières afin qu'elles puissent prendre des décisions fondées sur des critères commerciaux.

11. Certains experts ont souligné l'importance des voies navigables intérieures, qui faisaient partie intégrante des couloirs de transit dans divers pays. Cependant, l'infrastructure était généralement médiocre, les aides à la navigation faisant souvent défaut sur de nombreux lacs et cours d'eau, sans compter que la pollution présentait des risques écologiques. On a également insisté sur le rôle des pipelines dans le transport de produits stratégiques comme le pétrole, et déploré le mauvais état de certaines de ces installations. Quant au transport aérien, les carences des installations au sol et des systèmes de distribution demeuraient le problème numéro un dans la plupart des aéroports.

12. A propos des accords bilatéraux et sous-régionaux de transit, plusieurs experts estimaient que leur mise en oeuvre laissait à désirer et qu'il fallait trouver de nouveaux mécanismes pour surveiller et garantir leur application. Pour ce qui était des conventions internationales, l'adhésion y était encore très limitée, principalement parce qu'elles n'étaient pas bien comprises de nombreux pays sans littoral et pays de transit qui n'en mesuraient pas pleinement les avantages. Il fallait donc que les organismes internationaux d'assistance technique fassent davantage connaître ces instruments et l'intérêt qu'ils présentaient pour les pays en question.

13. Certains experts étaient préoccupés par la lenteur et la lourdeur des formalités, qui continuaient à retarder considérablement le mouvement des marchandises en transit dans les ports et au passage des frontières. La minceur des progrès dans ce domaine tenait en partie à l'obsolescence des documents utilisés et en partie à ce que les failles des procédures facilitaient les pratiques frauduleuses. En outre, certains pays de transit imposaient des formalités complexes pour essayer de protéger leur sécurité

intérieure, ce qui entraînait parfois un détournement des marchandises vers leur marché. Des experts ont fait observer que l'on disposait de techniques modernes d'information répondant aux normes internationales, qui pouvaient aider à remédier aux carences des régimes douaniers et des systèmes de transit, et qu'il fallait s'efforcer de les mettre à profit, notamment dans le cadre de programmes comme le SYDONIA et le SIAM.

14. Plusieurs experts ont souligné la nécessité de promouvoir le commerce sous-régional qui, à la longue, contribuerait à réduire la dépendance à l'égard des marchés étrangers ainsi que les frais de transport en transit, d'où un renforcement de l'autonomie sous-régionale. L'accent a également été mis sur l'importance des programmes de formation à l'intention des cadres et des agents de niveau intermédiaire ou subalterne travaillant dans les ports, les chemins de fer, le transport routier, le transport aérien et les opérations de dédouanement et d'expédition des marchandises - programmes qui devraient être élargis et renforcés.

15. La plupart des experts ont remercié la communauté des donateurs de son appui à l'amélioration de l'infrastructure et des services de transport en transit, mais ont souligné qu'il fallait redoubler d'efforts dans ce domaine. Quant à l'orientation future de l'aide internationale, ils approuvaient dans l'ensemble les priorités définies dans le document de base du secrétariat. Ils approuvaient aussi les propositions concernant les mécanismes institutionnels de suivi et en particulier la création, avec l'appui des donateurs, de services techniques au sein des secrétariats des organisations sous-régionales s'occupant du transport en transit. Les participants ont aussi pris note de la suggestion faite par une délégation d'organiser la réunion de 1999 soit à New York, soit dans un pays en développement.

16. A l'issue du débat général, le Président a établi un projet de conclusions et recommandations fondé sur les interventions des experts, qui a ensuite été examiné de façon approfondie lors de consultations informelles.

Décision de la Réunion

17. A la séance plénière de clôture, le 20 juin 1997, les experts ont adopté le projet de conclusions et recommandations présenté par le Président (voir l'annexe I). Ils ont également recommandé qu'à l'avenir le bureau soit composé d'un représentant d'un pays sans littoral, d'un représentant d'un pays de transit et d'un représentant d'un pays donateur.

Déclarations de clôture

18. Le Président a félicité les experts de l'excellent travail qu'ils avaient accompli. Il a remercié tous les participants et en particulier le Vice-Président-Rapporteur, ainsi que les membres du secrétariat de la CNUCED, de leur précieux concours.

19. Le représentant du secrétariat de la CNUCED a déclaré que les conclusions et recommandations qui venaient d'être adoptées jetaient des bases solides pour l'amélioration des systèmes de transport en transit. Il était heureux de voir que les experts étaient tous d'accord sur la nécessité de redoubler d'efforts pour établir des conditions d'exploitation commerciale propres à encourager la concurrence et à rentabiliser les opérations et les services, en vue d'une plus grande efficacité.

Chapitre II

QUESTIONS D'ORGANISATION

A. Ouverture de la Réunion

20. La Réunion a été ouverte le 18 juin 1997 par l'Administrateur général chargé du Bureau du Coordonnateur spécial pour les pays les moins avancés, sans littoral ou insulaires, au nom du Secrétaire général de la CNUCED.

B. Election du bureau (Point 1 de l'ordre du jour)

21. A la première séance plénière, le 18 juin 1997, les experts ont élu M. Tono Eitel (Allemagne) président et M. Jargalsaikhan Enkhasikhan (Mongolie) vice-président-rapporteur.

C. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux (Point 2 de l'ordre du jour)

22. A la même séance, les participants ont adopté l'ordre du jour provisoire publié sous la cote TD/B/LDC/AC.1/9, à savoir :

1. Election du bureau
2. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux
3. Examen des progrès réalisés dans le développement des systèmes de transit et propositions d'action
4. Questions diverses
5. Adoption du rapport de la Réunion.

D. Adoption du rapport de la Réunion (Point 5 de l'ordre du jour)

23. A la séance plénière de clôture, le 20 juin 1997, les experts ont décidé que le rapport final de la Réunion serait établi sous la direction du Président et présenté au Conseil du commerce et du développement lors de sa quarante-quatrième session.

Annexe I

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Introduction

L'attitude des pays sans littoral, des pays de transit et des donateurs face aux problèmes de transit est en train de changer fondamentalement. Cette réorientation exigera un sens beaucoup plus aigu des priorités et un esprit plus novateur, comme l'indiquent les conclusions et recommandations présentées ci-après.

A. Politique générale de transport en transit

1. L'action menée pour améliorer les systèmes de transport en transit demeure axée sur l'établissement de conditions commerciales. Les gouvernements des pays sans littoral et des pays de transit devraient redoubler d'efforts pour appliquer des critères de gestion commerciale aux entreprises publiques s'occupant du transport en transit.

2. Les mesures déjà prises pour coordonner les activités des acteurs publics et privés dans les pays sans littoral et les pays de transit devraient être renforcées et institutionnalisées, au niveau tant national que sous-régional.

3. Le coût élevé du transport en transit demeure le principal obstacle et affaiblit la compétitivité des pays en développement sans littoral dans le commerce mondial. Une grande partie de leurs recettes d'exportation et de leurs dépenses d'importation de biens et services est consacrée au paiement des frais de transport et d'assurance. La communauté internationale devrait donc étudier les moyens de réduire les coûts grâce à l'établissement de conditions de transit stables, convenues d'un commun accord par les pays sans littoral et les pays côtiers, qui permettent notamment de supprimer divers goulets d'étranglement et distorsions logistiques. Une plus grande transparence sur les marchés des transports est également indispensable.

B. Considérations sectorielles

4. Chemins de fer : Ces dernières années, des efforts accrus ont été consacrés à la remise en état des réseaux ainsi qu'à l'achat de matériel roulant et d'équipements supplémentaires dans les diverses régions et sous-régions. Priorité devra être donnée, dans les années à venir, aux programmes d'entretien et à la poursuite de la modernisation. Il convient également d'encourager l'établissement de nouvelles lignes si elles apparaissent nécessaires et rentables. L'amélioration de la gestion est également indispensable. Il faut renforcer les mesures prises pour conférer une plus grande autonomie à l'administration des chemins de fer. Il faut aussi prendre des mesures plus énergiques afin de promouvoir l'exploitation commerciale des transports ferroviaires et d'associer le secteur privé à certaines activités, et continuer à encourager la concurrence avec d'autres

modes de transport ainsi que la privatisation de certains services ferroviaires.

5. Routes : Il faut poursuivre les efforts pour entretenir, remettre en état, améliorer et construire des routes. Le problème de l'entretien ne pourra toutefois être résolu que si les usagers respectent la réglementation relative aux limites de charge par essieu ainsi qu'aux dimensions des véhicules. Les gouvernements devraient se doter des moyens voulus pour faire respecter cette réglementation et les règles de sécurité routière. En outre, il convient d'encourager la libéralisation des services de transit par la route en permettant aux transporteurs routiers de concurrencer librement les chemins de fer.

6. Installations et services portuaires : Les gouvernements doivent continuer à accorder une grande importance à l'entretien de l'infrastructure et des équipements portuaires. En ce qui concerne l'exploitation et la gestion, ils devraient poursuivre leurs réformes institutionnelles pour orienter davantage les ports vers le marché grâce à l'adoption de pratiques commerciales et à une privatisation progressive. Pour garantir un acheminement rapide et économique des marchandises à l'intérieur des pays sans littoral, il faut continuer à encourager vivement la création de ports secs dans ces pays.

7. Voies navigables intérieures : Il convient d'accorder un rang de priorité élevé à l'amélioration de l'infrastructure lacustre et fluviale qui laisse actuellement à désirer, en particulier quand ces couloirs de transit constituent un débouché essentiel.

8. Pipelines : Pour certains pays sans littoral et pays de transit, le transport de produits stratégiques par pipelines est important. Des accords ont été conclus pour créer de nouveaux pipelines dans certaines régions. Un rang de priorité élevé devrait être accordé à la construction, à l'amélioration et à l'entretien de ces installations, ainsi qu'aux mesures de sécurité.

9. Transport aérien : Il faudrait renforcer les efforts entrepris pour encourager la mise en commun des ressources (accords de pool). Cela contribuerait beaucoup à résoudre le problème du déséquilibre des courants de fret et de la faiblesse du trafic, et, partant, à rendre les pays plus compétitifs. Il faut également s'employer plus activement à améliorer les installations au sol, en particulier les systèmes de collecte, d'entreposage et de distribution des marchandises. Il convient de redoubler d'efforts pour libéraliser l'octroi de droits de trafic pour le transport des marchandises sur les vols réguliers.

10. Communications et technique d'information : Les participants ont pris note des recommandations formulées par la Réunion d'experts sur l'utilisation de l'informatique pour accroître l'efficacité des systèmes de transit (TD/B/COM.3/EM.1/L.1). Il conviendrait aussi d'encourager l'informatisation des données concernant les opérations portuaires, le transit routier et le passage des marchandises. On devrait recourir davantage à des programmes comme le SIAM et le SYDONIA, en particulier pour l'échange d'informations. Cela permettrait aux ports, aux entrepreneurs de transport et aux pouvoirs publics

d'utiliser plus efficacement l'infrastructure et les moyens de transport existants, de réduire les retards et d'abaisser les coûts. Les pays devraient utiliser les normes ONU/EDIFACT pour l'échange informatisé des données nécessaires à la gestion du transit et des opérations douanières. Toutefois, la bonne utilisation de cette technique exige généralement des efforts résolus de réforme de la part des pays bénéficiaires.

11. Assurance-transit : Les preneurs d'assurance-transit - conseils de chargeurs, chambres de commerce et associations de producteurs - devraient encourager les compagnies d'assurance couvrant les marchandises en transit à généraliser la clause "entrepôt à entrepôt" de façon à abaisser le montant des primes.

12. Gestion et formation : Il faudrait appuyer énergiquement des programmes diversifiés de formation : ateliers, séminaires, formation en cours d'emploi et stages de plus longue durée à l'intention des cadres et des agents de niveau intermédiaire ou subalterne travaillant dans les ports, les chemins de fer, les transports routiers, le transport aérien et les opérations de dédouanement et d'expédition de marchandises. Une participation accrue du secteur privé dans tous ces domaines d'activité permettrait de créer des conditions plus propices au renforcement de l'efficacité des opérations commerciales.

C. Instruments juridiques bilatéraux, sous-régionaux et internationaux

13. La plupart des pays en développement sans littoral et des pays en développement de transit ont conclu des accords ou arrangements bilatéraux et sous-régionaux concernant le transit routier, ferroviaire, fluvial ou lacustre et aérien. L'exécution et la surveillance de ces accords varient d'une sous-région à l'autre, mais l'expérience montre qu'en général elles laissent à désirer. Il convient donc de redoubler d'efforts pour renforcer les mécanismes d'application de ces instruments. Quant aux conventions internationales concernant le transport en transit, les progrès de l'adhésion sont généralement lents. Les défenseurs de ces conventions devraient s'employer à faire mieux comprendre les conséquences de l'adhésion et l'intérêt qu'elle présente pour les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit.

14. Les gouvernements devraient tout particulièrement être encouragés à simplifier, moderniser et harmoniser leurs formalités douanières, ce qui faciliterait les transports et le commerce et en augmenterait l'efficacité.

15. Les participants se sont félicités des résultats de la réunion sous-régionale de consultation tenue à Ulaanbaatar entre la Chine, la Mongolie et la Fédération de Russie - qui avait, entre autres, recommandé l'élaboration d'un accord de transit pour la sous-région de l'Asie du Nord-Est.

D. Orientation future des mesures internationales d'appui

16. L'appui fourni par les donateurs ces dernières années a beaucoup aidé à remédier aux graves difficultés du transport en transit, en particulier dans le domaine de l'infrastructure dont l'amélioration constante a favorisé

l'activité commerciale entre les pays en développement sans littoral et leurs voisins de transit. Ces pays n'étant pas pleinement à même d'entretenir les installations, les donateurs devraient continuer à les aider en leur fournissant notamment du matériel pour les différentes branches du secteur des transports en transit. L'appui des bailleurs de fonds est également nécessaire pour diverses mesures générales et opérationnelles. A cet égard, ils devraient envisager de fournir une assistance pour soutenir ou promouvoir : a) des projets multinationaux qui favorisent le commerce sous-régional; b) des réformes institutionnelles et des réformes d'orientation visant à adapter le transport en transit au marché; c) des programmes d'exploitation commerciale et de privatisation dans le secteur du transport en transit; d) des arrangements triangulaires rassemblant des pays sans littoral, des pays de transit et leurs partenaires de développement et visant à encourager la coopération dans le domaine du transport en transit; e) la mise au point et l'utilisation de systèmes informatisés de surveillance du transit, sur la base des modules SYDONIA et SIAM.

E. Mécanismes institutionnels de suivi

17. Vu l'importance du rôle que les organisations sous-régionales sont appelées à jouer pour promouvoir l'application effective des accords sous-régionaux de coopération en matière de transport en transit, les donateurs et le PNUD sont invités à étayer les efforts nationaux visant à créer au sein de ces organisations des services techniques chargés, entre autres, des tâches suivantes : a) aider les gouvernements à élaborer des politiques sous-régionales de transport en transit; b) faire des études techniques qui servent de base à des projets sous-régionaux exécutés en commun; c) assurer la liaison avec le secteur privé pour définir les domaines d'activité prioritaires dans lesquels celui-ci pourrait intervenir; d) servir d'interlocuteurs sous-régionaux aux organismes donateurs dans le cadre de leurs programmes d'appui à l'exploitation commerciale et à la privatisation.

18. Les participants ont exprimé un appui sans réserve aux activités de la CNUCED en faveur des pays en développement sans littoral et des pays en développement de transit. Ces activités devraient rester un élément prioritaire de son programme de travail. Pour agir avec un maximum d'efficacité, il faut que la CNUCED continue à collaborer étroitement avec les organisations intergouvernementales sous-régionales. Les organisations internationales, les commissions régionales et les organismes des Nations Unies s'intéressant au développement des transports et des communications devraient inscrire la question du transport en transit à leur programme de travail.

19. Pour faire le point des progrès accomplis dans le développement des systèmes de transport en transit à l'échelle mondiale, compte tenu en particulier du Cadre global de coopération dans le domaine du transport en transit ainsi que des conclusions et recommandations ci-dessus, il faudrait envisager d'organiser en 1999 une autre 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.

Annexe II

MESSAGE DU SECRETAIRE GENERAL DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES

1. J'ai le plaisir de vous souhaiter la bienvenue à cette réunion entre les pays sans littoral, les pays de transit et leurs partenaires de développement.
2. Comme vous le savez tous, l'ONU, et en particulier la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, a joué un rôle de pionnier dans la mobilisation d'une aide internationale en faveur des pays en développement sans littoral - dont beaucoup font également partie des pays les moins avancés et connaissent de graves problèmes structurels. Les pays sans littoral et leurs voisins de transit sont bien décidés à surmonter ensemble les obstacles au transport en transit. La communauté internationale des donateurs leur accorde une attention croissante et les aide, notamment, à améliorer l'infrastructure de base.
3. Malgré ces efforts, les difficultés demeurent immenses. Le "Cadre global de coopération dans le domaine du transport en transit entre les pays en développement sans littoral et de transit et la communauté des donateurs", adopté à la deuxième réunion d'experts gouvernementaux et de pays donateurs en 1995 puis approuvé par l'Assemblée générale, constitue un jalon dans l'amélioration des systèmes de transport en transit. Les débats de la présente réunion peuvent imprimer un élan décisif à l'application de ce Cadre global.
4. Le système des Nations Unies, sous la direction de la CNUCED et des commissions économiques régionales, continuera à soutenir les efforts déployés par les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit pour résoudre leurs divers problèmes. J'espère que les institutions bilatérales et multilatérales seront également disposées à étoffer leurs programmes d'assistance dans ce domaine.
5. A vous tous qui êtes ici rassemblés pour chercher ensemble des solutions à des problèmes communs, dans la meilleure tradition de la coopération et de la solidarité internationales, j'adresse mes meilleurs vœux de succès.

New York, le 18 juin 1997

Annexe III

PARTICIPATION *

Les représentants suivants ont participé à la Réunion :

Etats membres

1. Afghanistan, Allemagne, Arménie, Bénin, Bhoutan, Bolivie, Burkina Faso, Burundi, Chine, Djibouti, Etats-Unis d'Amérique, Ethiopie, Fédération de Russie, Guinée, Iran (République islamique d'), Kazakstan, Kenya, Kirghizistan, Lesotho, Mali, Mongolie, Mozambique, Népal, Niger, Nigéria, Ouganda, Ouzbékistan, Pakistan, Paraguay, République démocratique populaire lao, République-Unie de Tanzanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Rwanda, Swaziland, Thaïlande, Turkménistan, Turquie et Zimbabwe.

Organisation des Nations Unies

2. Commission économique pour l'Afrique (CEA); Département de l'information économique et sociale et de l'analyse des politiques; Division des affaires maritimes et du droit de la mer (Bureau des affaires juridiques) et Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD).

Institutions spécialisées

3. Organisation de l'aviation civile internationale (OACI); Organisation des Nations Unies pour le développement industriel (ONUDI).

Organismes intergouvernementaux

4. Communauté européenne; Conférence ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les transports maritimes (CONMINMAR); Groupe des Etats d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (ACP); Organisation mondiale des douanes (OMD); Organisation de l'unité africaine (OUA).

Organisation non gouvernementale (ONG)

5. Association de droit international.

*La liste des participants porte la cote TD/B/LDC/AC.1/INF.3.