

und der künftige Weg“ verabschiedet. Damit soll die Verpflichtung aller Staaten bekräftigt werden, die Entwicklungsbedürfnisse auf dem afrikanischen Kontinent anzugehen. Mit dieser politischen Erklärung bekräftigen die Mitgliedstaaten ihren Glauben an eine blühende Zukunft Afrikas, in der die grundlegenden menschlichen Werte der Würde und des Friedens voll gewahrt werden. In diesem Zusammenhang bekräftigen die Mitgliedstaaten ferner, dass sie an dem Geist der Zusammenarbeit festhalten, der das System der Vereinten Nationen kennzeichnet und der auf einer Partnerschaft unter Gleichen gründet.

39. Auf der Tagung auf hoher Ebene wurde die Erfüllung aller Zusagen geprüft, die an Afrika und von Afrika gegeben wurden, um die besonderen Entwicklungsbedürfnisse des Kontinents umfassend anzugehen. Die internationale Gemeinschaft und Afrika selbst sollen alle an und von Afrika gegebenen Zusagen wirksam umsetzen und geeignete Folgemaßnahmen ergreifen. Wir unterstreichen, dass dringend Lösungen für die großen Probleme Afrikas gefunden werden müssen. In dieser Hinsicht ersuchen wir den Generalsekretär, der Generalversammlung auf ihrer vierundsechzigsten Tagung einen umfassenden Bericht mit Empfehlungen zu dem Thema „Entwicklungsbedürfnisse Afrikas: Erfüllungsstand der verschiedenen Verpflichtungen, bestehende Herausforderungen und der künftige Weg“ vorzulegen, mit dem Ziel, bis zur fünfundsechzigsten Tagung der Versammlung einen auf bestehenden Mechanismen aufbauenden Mechanismus zur Überprüfung der vollständigen und fristgerechten Erfüllung aller Verpflichtungen im Hinblick auf die Entwicklung Afrikas zu erarbeiten und so sicherzustellen, dass die Mitgliedstaaten sich mit der Frage der Deckung der besonderen Entwicklungsbedürfnisse Afrikas weiter befassen werden.

RESOLUTION 63/2

63/2. Ergebnisdokument der Halbzeitüberprüfung des Aktionsprogramms von Almaty: Befriedigung der besonderen Bedürfnisse der Binnenentwicklungsländer innerhalb eines Neuen weltweiten Rahmenplans für die Zusammenarbeit im

ferner anerkennend, dass die Zusammenarbeit zwischen Binnen- und Transitentwicklungsländern zu besseren Transitverkehrssystemen führt. Diese Zusammenarbeit muss auf der Grundlage des wechselseitigen Interesses der Binnen- wie der Transitentwicklungsländer gefördert werden,

in Bekräftigung des Rechts der Binnenländer auf Zugang zum und vom Meer sowie der Freiheit des Transits durch das Hoheitsgebiet der Transitländer mit allen Verkehrsmitteln gemäß den anwendbaren Regeln des Völkerrechts,

sowie bekräftigend, dass die Transitländer in Ausübung ihrer vollen Souveränität über ihr Hoheitsgebiet das Recht haben, alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass die Rechte und Erleichterungen, die sie den Binnenländern einräumen, ihre legitimen Interessen in keiner Weise beeinträchtigen,

mit dem Ausdruck ihrer Unterstützung für diejenigen Binnenentwicklungsländer, die einen Konflikt überwunden haben, um sie zur Rehabilitation und gegebenenfalls zum Wiederaufbau ihrer politischen, sozialen und wirtschaftlichen Infrastruktur zu befähigen und ihnen bei der Verwirklichung ihrer Entwicklungsprioritäten im Einklang mit den Zielen und Zielvorgaben des Aktionsprogramms von Almaty sowie den Millenniums-Entwicklungszielen behilflich zu sein,

Kenntnis nehmend von den Ergebnisdokumenten der vom 18. bis 20. Juni 2007 in Ouagadougou abgehaltenen Thematischen Tagung über Infrastrukturentwicklung für den Transitverkehr¹⁷ und der am 30. und 31. August 2007 in Ulaanbaatar abgehaltenen Thematischen Tagung über internationalen Handel und Handelserleichterung¹⁸,

sowie Kenntnis nehmend von den jeweiligen Ergebnisdokumenten des am 22. und 23. April 2008 in Bangkok abgehaltenen regionalen Überprüfungstreffens für Asien und Europa, des vom 18. bis 20. Juni 2008 in Addis Abeba abgehaltenen regionalen Überprüfungstreffens für Afrika und des am 30. Juni 2008 in Buenos Aires abgehaltenen regionalen Überprüfungstreffens für Lateinamerika¹⁹,

1. *bekräftigen* die in dem Aktionsprogramm von Almaty eingegangene Verpflichtung, den besonderen Bedürfnissen der Binnenentwicklungsländer unter Berücksichtigung der Herausforderungen, denen sich die ihnen benachbarten Transitentwicklungsländer gegenübersehen, durch die Ergreifung der in den fünf Schwerpunktbereichen des Aktionsprogramms¹⁴ genannten Maßnahmen Rechnung zu tragen;

Allgemeine Bewertung

2. *erkennen an*, dass die Binnenentwicklungsländer als Gruppe trotz anhaltender Probleme einige Fortschritte bei der Entwicklung und dem Wachstum ihrer Wirtschaft insgesamt erzielt haben. Sie konnten in den vergangenen fünf Jahren erhöhte Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts und der

ausländischen Direktinvestitionen sowie einen starken Anstieg der Ausfuhren, insbesondere von Erdöl und anderen Bo-

del und Verkehr. Die Reformmaßnahmen umfassten die Liberalisierung der Transit- und Verkehrsdienste, den Beitritt zu den einschlägigen internationalen Übereinkommen, die Einrichtung regionaler intermodaler Verkehrskorridore und die Erarbeitung transparenter, gestraffter und gemeinsamer Regeln und Normen, wodurch der Dialog zwischen dem privaten und dem öffentlichen Sektor zur Beseitigung der in verschiedenen Teilbereichen der Verkehrsdienste bestehenden Engpässe gestärkt wurde. Auch in Zukunft müssen Anstrengungen unternommen werden, um sicherzustellen, dass diese positiven Reformen wirksam durchgeführt werden und dass die Verkehrsstrategien und -programme, insbesondere wo sie die Regulierung des Transportbereichs oder den Neubau großer Infrastruktureinrichtungen umfassen, Umweltaspekte und Entwicklungsbedürfnissen in vollem Umfang Rechnung tragen, damit eine nachhaltige Entwicklung auf lokaler und globaler Ebene gewährleistet wird. Die internationale Gemeinschaft, einschließlich der Finanz- und Entwicklungsinstitutionen und der Geberländer, soll den Binnen- und Transitentwicklungsländern in dieser Hinsicht mehr Hilfe gewähren;

8. *erkennen an*, dass der regionalen Zusammenarbeit und Integration unter Beteiligung der Binnenentwicklungsländer und der ihnen benachbarten Transitländer bei der wirksamen und integrierten Lösung von Problemen des grenzüberschreitenden Handels und des Transitverkehrs eine wichtige Rolle zukommt. In diesem Zusammenhang begrüßen wir insbesondere die regionalen Initiativen zur Förderung der Entwicklung regionaler Netze für den Transitverkehr auf Schiene und Straße, wie etwa die Übereinkommen über die asiatische Fernstraße und die transasiatische Eisenbahn, den Kurzfristigen Infrastruktur-Aktionsplan der Neuen Partnerschaft für die Entwicklung Afrikas, das Programm für Verkehrspolitik in Afrika südlich der Sahara, die Initiative für die Integration regionaler Infrastrukturen in Südamerika, den Verkehrskorridor Europa-Kaukasus-Asien, die Studie Infrastruktur-Länderdiagnose für Afrika, die sich mit Infrastrukturentwicklung in Afrika befasst, und das Infrastrukturkonsortium für Afrika;

9. *erkennen außerdem an*, dass die internationalen Verkehrs- und Transitübereinkommen sowie die von den Binnen- und Transitentwicklungsländern ratifizierten regionalen, subregionalen und bilateralen Übereinkünfte die wesentlichen Mittel sind, um die Harmonisierung, Vereinfachung und Standardisierung von Regeln und Dokumenten zu erreichen. Wir legen sowohl den Binnenentwicklungsländern als auch den Transitentwicklungsländern nahe, die Bestimmungen aller dieser Übereinkünfte wirksam umzusetzen;

Entwicklung und Instandhaltung der Transitverkehrsinfrastruktur

10. *nehmen davon Kenntnis*, dass trotz einiger Verbesserungen bei der Entwicklung der Transitverkehrsinfrastruktur in den Binnenentwicklungsländern in vielen dieser Länder nicht nur eine unzureichende und verfallende materielle Verkehrsinfrastruktur (Schienen, Straßen, Häfen, Binnenwasserstraßen, Pipelines, Lufttransport sowie Informations- und Kommunikationstechnologien), sondern auch ein geringer

Grad an Harmonisierung von Regeln und Verfahren, niedrige grenzüberschreitende Investitionen und eine geringe Beteiligung des Privatsektors die größten Hindernisse für die Entwicklung bestandfähiger und berechenbarer Transitverkehrssysteme darstellen. Die räumliche Anbindung der Binnenentwicklungsländer an das regionale Verkehrsinfrastrukturnetz bleibt deutlich hinter den Erwartungen zurück. Fehlende Verbindungen sind ein großes Problem, das dringend ausgeräumt werden muss;

11. *erkennen an*, dass dem Bau von Infrastruktureinrichtungen für den Transitverkehr, insbesondere der fehlenden Verbindungen zur Vervollständigung regionaler Netze, und der Verbesserung und Instandhaltung der bestehenden Einrichtungen in dem Prozess zur Erreichung der international

17. *sind uns dessen bewusst*, dass eine der Hauptursachen für die Randstellung der Binnenentwicklungsländer im internationalen Handelssystem die hohen Handelstransaktionskosten sind. Wir betonen daher, dass in den laufenden Verhandlungen über den Marktzugang für landwirtschaftliche und nichtlandwirtschaftliche Güter erwogen werden muss, den Erzeugnissen, die für die Binnenentwicklungsländer von speziellem Interesse sind, besondere Aufmerksamkeit zu widmen;

18. *bekräftigen*, dass im Einklang mit den in der Ministererklärung von Doha²⁰, insbesondere deren Ziffern 13 und 16, enthaltenen Verpflichtungen und den Regeln der Welthandelsorganisation die Bedürfnisse und Interessen der Entwicklungsländer, namentlich der Binnen- und Transitentwicklungsländer, in den laufenden Handelsverhandlungen volle Beachtung finden sollen;

19. *stellen fest*, dass die laufenden Verhandlungen der Welthandelsorganisation über Handelserleichterungen, insbesondere über die einschlägigen Artikel des Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommens, beispielsweise Artikel V über die Freiheit der Durchfuhr, Artikel VIII über Gebühren und Förmlichkeiten und Artikel X über Transparenz, gemäß den in Anlage D des Beschlusses des Allgemeinen Rates der Welthandelsorganisation vom 1. August 2004²¹ enthaltenen Modalitäten, für die Binnenentwicklungsländer im Hinblick auf effizientere Güter- und Dienstleistungsströme sowie die Steigerung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit infolge niedrigerer Transaktionskosten besonders wichtig sind. In diesem Zusammenhang soll den Entwicklungsländern, insbesondere den Binnenentwicklungsländern, technische Hilfe gewährt werden;

20. *erkennen an*, dass bei der Koordinierung der Grenzübergänge, der Infrastrukturinvestitionen, der Einrichtungen für die Warenlagerung, der Regelungsrahmen und der sonstigen Einrichtungen, die sowohl den Binnen- als auch den Transitentwicklungsländern zugute kommen, einige Fortschritte erzielt worden sind;

21. *nehmen jedoch davon Kenntnis*, dass es in vielen Binnen- und Transitentwicklungsländern im Hinblick auf die Handelserleichterung noch immer zahlreiche Engpässe gibt, die es zu beseitigen gilt. Zu diesen Engpässen zählen die überhöhte Zahl der erforderlichen Ein- und Ausfuhrdokumente, die Häufung von geplanten und ungeplanten Straßensperren, das Fehlen beidseitiger Grenzkontrollen, unnötige Zollkonvois, komplizierte und nicht standardisierte Verfahren der Zollabfertigung und -inspektion, der unzureichende Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologien, die fehlende Transparenz der Handels- und Zollgesetze, -vorschriften und -verfahren, der Mangel an institutionellen Kapazitäten und Fachkräften, unterentwickelte Logistikdienste, die fehlende Interoperabilität der Verkehrssysteme und der fehlende Wettbewerb im Sektor der Transitverkehrs-

dienste, schleppende Fortschritte bei der Einsetzung beziehungsweise Stärkung nationaler Ausschüsse zur Erleichterung von Handel und Verkehr sowie der geringe Grad der Einhaltung internationaler Übereinkommen über den Transitverkehr;

Internationale Unterstützungsmaßnahmen

22. *nehmen Kenntnis* von der Zunahme der Entwicklungshilfe und der Schuldenerleichterungsmaßnahmen zugunsten der Binnenentwicklungsländer. Wir stellen jedoch fest, dass ein Großteil der öffentlichen Entwicklungshilfe in die Not- und Nahrungsmittelhilfe fließt. Die Höhe der für Verkehr, Lagerhaltung und Kommunikation veranschlagten Entwicklungshilfemittel hat sich in den vergangenen fünf Jahren nicht verändert, obwohl ein anhaltender und dringender Bedarf an erhöhter finanzieller Unterstützung für den Bau und die Instandhaltung von Infrastrukturen besteht. Trotz der erweiterten Initiative für hochverschuldete arme Länder und der Multilateralen Entschuldungsinitiative, die Schuldenerleichterungen für mehrere Binnen- und Transitentwicklungsländer herbeigeführt haben, bleibt die Schuldenlast für viele dieser Länder hoch;

23. *unterstreichen* die Notwendigkeit, Privatinvestitionen, einschließlich ausländischer Direktinvestitionen, anzuziehen. Die Beteiligung des Privatsektors im Rahmen von Kofinanzierungen kann in dieser Hinsicht eine Katalysatorrolle spielen. Wir weisen darauf hin, dass die Einbindung des Privatsektors in die Infrastrukturentwicklung ungeachtet des erhöhten Zustroms ausländischer Direktinvestitionen noch immer beträchtliches Potenzial birgt;

24. *nehmen Kenntnis* davon, dass das System der Ver-

a) die Nutzung der Erfahrungen aus den bestehenden regionalen Infrastrukturinitiativen zu fördern, mit denen integrierte grenzüberschreitende Infrastrukturinvestitionen ange-regt werden sollen;

b) den auf den Transitverkehr anwendbaren rechtlichen Rahmen weiter zu stärken, namentlich durch die vollständige und wirksame Durchführung der bilateralen, subregionalen und regionalen Übereinkünfte;

c)

