



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

Distr.
GÉNÉRALE

TD/B/COM.3/38
TD/B/COM.3/EM.12/3
16 octobre 2001

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DÉVELOPPEMENT
Commission des entreprises, de la facilitation du commerce et du développement
Sixième session
Genève, 18 février 2002

**RAPPORT DE LA RÉUNION D'EXPERTS SUR LE COMMERCE ÉLECTRONIQUE
ET LES SERVICES DE TRANSPORTS INTERNATIONAUX: MEILLEURES
PRATIQUES POUR ACCROÎTRE LA COMPÉTITIVITÉ
DES PAYS EN DÉVELOPPEMENT**

tenue au Palais des Nations, à Genève,
du 26 au 28 septembre 2001

TABLE DES MATIÈRES

Chapitre	Page
I. Conclusions concertées et recommandations	2
II. Résumé établi par la Présidente	5
III. Questions d'organisation	10
Annexe	
Participation	11

Chapitre I

CONCLUSIONS CONCERTÉES ET RECOMMANDATIONS

La Réunion d'experts sur le commerce électronique et les services de transports internationaux – meilleures pratiques pour accroître la compétitivité des pays en développement – a examiné les incidences du commerce électronique sur les services de transports internationaux, notamment les aspects économiques et opérationnels ainsi que juridiques et documentaires, et a décidé de porter les conclusions et recommandations ci-après à l'attention de la Commission des entreprises, de la facilitation du commerce et du développement à sa sixième session.

Les experts n'ont pas manqué d'insister sur la nécessité et l'importance du renforcement des capacités dans les pays en développement, en vue d'introduire le commerce électronique dans ces pays et de les intégrer au commerce mondial.

L'importance du commerce électronique pour l'amélioration de l'efficacité des services de transport et la promotion de la participation des pays en développement au commerce mondial devrait être reconnue. Il faut à cette fin organiser un suivi régulier de l'évolution du commerce électronique et des transports.

Les experts ont examiné un certain nombre de questions juridiques et d'incertitudes découlant de l'application dans un environnement électronique des lois et des conventions en matière de transport existantes, y compris la question du remplacement du connaissance négociable par un équivalent électronique.

Ils ont reconnu la valeur des arrangements contractuels en tant que complément de l'actuelle infrastructure juridique.

Les recommandations ci-après doivent être replacées dans le contexte de la nécessité plus générale de concevoir et d'appliquer des stratégies nationales et régionales d'exploitation des technologies de l'information et de la communication pour le développement.

A. Recommandations adressées aux gouvernements et aux entreprises

1. Les gouvernements sont invités à promouvoir les investissements dans les infrastructures de transport et de technologies de l'information et de la communication, et à en assurer le développement coordonné.
2. Ils sont instamment invités à négocier des accords de coopération régionale en vue de coordonner les programmes d'investissement dans les infrastructures de transport et de télécommunication.
3. Il est instamment demandé aux gouvernements d'examiner leur actuel appareil juridique en vue de le rationaliser et de l'adapter aux besoins des transactions électroniques.
4. Ce faisant, ils devraient prendre en considération les règles et directives internationales existantes, telles que les lois types sur le commerce électronique et sur les signatures

électroniques de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI).

5. Les gouvernements sont invités à envisager d'adopter les traités existants sur les transports internationaux qui autorisent l'utilisation de documents de transport électroniques.

6. Ils sont invités à simplifier les réglementations et les pratiques administratives, en particulier les procédures douanières, pour faciliter le commerce électronique et les activités de transport.

7. Les gouvernements sont invités à participer à l'élaboration de divers instruments juridiques au sein d'instances internationales.

8. Les gouvernements, les administrations douanières, les autorités portuaires, les collectivités portuaires et les exploitants de services de transport sont invités à prendre les mesures nécessaires pour créer des systèmes de collectivité portuaire et des plates-formes logistiques destinés à faciliter les échanges d'informations entre négociants, prestataires de services et administrations utilisant des normes internationales.

9. Les gouvernements et les entreprises sont invités à prendre les mesures nécessaires pour améliorer les raccordements et l'accès à Internet.

10. Les gouvernements sont instamment invités à adopter des mesures réglementaires conduisant à une diminution des frais de télécommunication et d'utilisation du réseau Internet.

11. Les gouvernements et les entreprises sont instamment invités à promouvoir l'information et l'éducation du public sur tous les aspects du commerce électronique et sur les perspectives et avantages que celui-ci offre, et il est demandé aux gouvernements de devenir des utilisateurs modèles du commerce électronique.

12. Les parties commerciales sont invitées à réviser leurs actuelles pratiques commerciales concernant l'utilisation des documents de transport négociables traditionnels et à en restreindre cette utilisation chaque fois que possible. Elles sont également invitées à promouvoir et faciliter le recours à des équivalents électroniques aux documents de transport traditionnels.

13. Les exploitants de services de transport de pays développés sont invités à créer des coentreprises avec des exploitants de pays en développement, permettant ainsi un transfert de connaissances et de capitaux.

14. Il est également demandé aux exploitants de services de transport de pays en développement de créer des coentreprises avec d'autres exploitants de pays en développement, afin d'encourager un transfert Sud-Sud de savoir-faire et de capitaux.

B. Recommandations adressées à la communauté internationale

15. Les organisations internationales s'occupant de commerce électronique et de transport devraient coopérer et coordonner leurs activités en vue d'améliorer la compétitivité des acteurs commerciaux et des exploitants de services de transport des pays en développement.

16. Les organisations internationales sont invitées à intensifier leur assistance législative, technique et financière aux pays en développement dans les domaines suivants:

- a) Examen et adaptation des lois et réglementations nationales;
- b) Promotion de l'information, et activités d'éducation et de formation;
- c) Développement des infrastructures de transport et de télécommunication;
- d) Renforcement des prestataires de services de transport et de télécommunication.

C. Recommandations adressées à la CNUCED

17. La CNUCED devrait suivre en permanence l'évolution des aspects économiques, commerciaux et juridiques du commerce électronique et des services de transports internationaux, et en analyser les implications pour les pays en développement.

18. Elle devrait réaliser des études sur l'utilisation des documents de transport traditionnels dans le commerce international, en particulier sur la nécessité des connaissements négociables pour le commerce international moderne et sur les possibilités de les remplacer par des documents de transport non négociables tels que lettres de transport maritime, ainsi que par des équivalents électroniques.

19. La CNUCED devrait réaliser des travaux de recherche sur les possibilités d'utiliser des modalités contractuelles pour faciliter une plus large utilisation du commerce électronique dans les services de transports internationaux.

20. Elle devrait concevoir et diffuser du matériel pédagogique, ainsi qu'une information, sur les meilleures pratiques dans le domaine du commerce électronique et des services de transports internationaux à l'intention des pays en développement, avec la participation d'exploitants privés de pays développés. Conformément aux demandes ou aux besoins exprimés par les pays en développement en matière de renforcement des capacités, elle devrait engager ou organiser des activités de mise en valeur des ressources humaines dans ces pays.

21. La CNUCED devrait élaborer des directives pour la création de systèmes modèles de collectivité portuaire et de plates-formes logistiques dans les pays en développement.

22. La CNUCED devrait envisager la possibilité de convoquer à nouveau le groupe d'experts à intervalles réguliers, pour que les pays en développement, en particulier les pays les moins avancés, puissent profiter d'un dialogue institutionnalisé sur les meilleures pratiques en matière de commerce électronique et de services de transports internationaux en tant que contribution à la facilitation du commerce.

Chapitre II

RÉSUMÉ ÉTABLI PAR LA PRÉSIDENTE

1. Le Secrétaire général adjoint de la CNUCED a évoqué les importantes possibilités qu'offrait aux négociants le commerce électronique. La réalisation de transactions commerciales électroniques portant sur des biens matériels dépendait de services de transport et de logistique efficaces, et d'un échange d'informations entre chargeurs et prestataires de services. Les technologies de l'information et de la communication (TIC) permettaient de transmettre et de traiter rapidement et efficacement information et documents. Toutefois, de nombreux négociants et transporteurs dans les pays en développement n'utilisaient pas le commerce électronique faute de disposer de systèmes de télécommunication performants et en raison de coûts d'accès élevés. Il fallait donc consacrer des investissements à la modernisation et à l'amélioration des infrastructures de transport et de télécommunication, et mettre en place une infrastructure juridique et institutionnelle appropriée, propice à l'exploitation de services faisant appel aux TIC.

2. Si les moyens de communication électronique avaient accéléré l'échange d'informations, ils n'avaient pas encore éliminé les délais et les coûts associés à la nécessité imposée par les législations nationales et les conventions applicables aux contrats et documents de transport d'établir et de fournir des documents en version papier. Dans le secteur des transports maritimes, les équivalents électroniques des traditionnels connaissements n'étaient généralement pas reconnus par la loi, et les conventions internationales ne s'appliquaient pas aux connaissements électroniques.

3. Ainsi, tandis que les gouvernements et les organismes internationaux s'employaient à définir l'infrastructure générale et juridique du commerce électronique, l'industrie et les organisations du secteur privé s'étaient attachées à élaborer les normes techniques et les directives nécessaires. La coopération entre les différentes parties – gouvernements, organisations internationales, organismes intergouvernementaux et organisations du secteur privé – était essentielle pour créer un environnement de commerce électronique où des parties situées dans différentes régions du monde pourraient réaliser en toute sécurité des transactions commerciales internationales.

A. Aspects économiques et opérationnels

4. La première séance de discussions informelles de la réunion d'experts, consacrée aux aspects économiques et opérationnels du commerce électronique dans le contexte des services de transports internationaux, a débuté par des exposés sur des situations nationales et régionales. Le niveau de développement du commerce électronique variait considérablement selon les pays. Les experts de divers pays en développement ont noté que les obstacles à une plus grande utilisation du commerce électronique concernaient l'inadéquation des infrastructures de base, le manque d'ordinateurs, l'accès à l'Internet, les infrastructures de transport et de communication, et le manque de connaissances de base. Cette situation a été confirmée par les représentants d'organisations régionales, dont la CESA, la CEA et la CESAP. Les experts ont invité les gouvernements à promouvoir le commerce électronique pour les procédures administratives et à devenir ainsi des utilisateurs modèles. Il fallait mettre au point et diffuser du matériel

pédagogique, et faire connaître les meilleures pratiques concernant le commerce électronique et les services de transports internationaux. Les organisations internationales, avec la participation d'exploitants privés de pays développés, pourraient à cet égard apporter une assistance utile.

5. Les experts ont considéré qu'il fallait promouvoir et coordonner les investissements dans les infrastructures de transport et de TIC au niveau national, mais aussi au niveau régional par des accords de coopération régionale. Il fallait également, par le biais de la réglementation, favoriser une diminution des coûts de télécommunication et d'utilisation du réseau Internet. La création de coentreprises Nord-Sud et Sud-Sud d'exploitants de services de transport contribuerait à un transfert mutuellement avantageux de connaissances et de capitaux et permettrait ainsi de développer les capacités nationales.

6. Des exposés sur l'utilisation du commerce électronique ont été présentés par Maersk Sealand (transports mondiaux de conteneurs) et par UPS Europe (transports internationaux de colis express). Dans le cas de ces deux sociétés, le développement et l'utilisation de systèmes d'information et de communication avait fait partie intégrante du plan d'entreprise et du succès commercial. Ces entreprises avaient totalement confiance dans le transfert d'informations via Internet. Le développement de partenariats avec la clientèle et la signature d'accords avaient permis de considérablement simplifier les procédures relatives à l'organisation des services de transport. Les représentants du secteur privé encourageaient les pays en développement à utiliser pleinement les TIC pour organiser et améliorer leurs services de transport.

7. Des représentants de l'autorité du port de Valence et de l'Association internationale des ports (AIP) ont présenté des exposés sur le développement de systèmes de communauté portuaire. Ces systèmes permettaient des échanges d'informations entre les principaux partenaires dans un port: administration douanière et autres administrations, transporteurs maritimes, transporteurs terrestres, exploitants de terminaux, transitaires et négociants. Pour faciliter le développement de ces systèmes, l'échange d'informations devait reposer sur les normes internationales relatives aux messages. Le représentant de l'AIP a dit que plusieurs grands ports de pays développés coopéraient avec certains ports de pays en développement pour créer des systèmes de communauté portuaire faisant appel aux TIC. Pour les pays sans littoral, l'utilisation de tels systèmes, via Internet, pouvait faciliter et accroître la sécurité documentaire pour les marchandises en transit en provenance des ports maritimes. Des directives pour la création de systèmes types de communauté portuaire et de plates-formes logistiques dans les pays en développement seraient extrêmement utiles.

8. Les experts ont souligné que l'utilisation des TIC appelait des procédures portuaires et douanières simplifiées et transparentes. Il fallait d'abord simplifier les procédures utilisées par chaque groupe d'utilisateurs portuaires avant de les intégrer dans un système communautaire. À cet égard, les organismes de facilitation du commerce pouvaient jouer un rôle important en favorisant l'esprit d'équipe, la confiance et le savoir-faire nécessaires entre les partenaires intéressés, et en contribuant à la simplification des réglementations et pratiques administratives, en particulier les procédures douanières, en vue de faciliter le commerce électronique et les opérations de transport. Le représentant de la CEE a rappelé que la recommandation CEEFACT-ONU n° 4, relative aux organismes de facilitation du commerce, contenait des directives utiles en la matière. Divers pays ont indiqué qu'ils utilisaient déjà les applications TIC

mises au point par la CNUCED (systèmes SYDONIA et SIAM) pour rationaliser et améliorer leurs procédures de dédouanement et leurs opérations de transport.

B. Aspects juridiques et documentaires

9. Concernant les incertitudes juridiques découlant de l'utilisation de moyens électroniques de communication dans le secteur du commerce international et des transports internationaux, les experts ont rappelé qu'un certain nombre de gouvernements avaient pris ou prenaient des mesures pour adapter la législation aux besoins du commerce électronique. Il a été noté que les prescriptions juridiques figurant dans les lois nationales et les conventions en matière de transport concernant des documents «écrits», «signés» ou «originaux» feraient obstacle au développement du commerce électronique. En outre, le secteur des transports était confronté à la difficulté particulière de remplacer les documents de transport négociables, tels que les connaissements, par des équivalents électroniques.

10. Dans ce contexte, un représentant de la CNUDCI a expliqué que les lois types de la CNUDCI sur le commerce électronique (1996) et signatures électroniques (2001) avaient pour objet de fournir aux États un ensemble de règles et de principes acceptables au niveau international pour éliminer certaines incertitudes juridiques et créer des conditions favorables au commerce électronique. Il a été fait mention des articles 16 et 17 de la loi type sur le commerce électronique, qui traitaient de questions relatives au transport de marchandises et s'efforçaient de couvrir certains aspects relatifs aux documents du transport électroniques. Il a également été souligné que les travaux futurs de la CNUDCI sur le commerce électronique comprendraient l'élaboration d'une convention internationale sur les contrats électroniques, ainsi que d'un éventuel instrument international permettant de résoudre les problèmes de forme posés par les actuelles conventions et instruments internationaux applicables au commerce international et aux transports internationaux.

11. Un certain nombre de questions juridiques soulevées par le commerce électronique pouvait faire l'objet d'arrangements contractuels dans un premier temps, en attendant que le cadre juridique soit modifié. Les modalités et conditions contractuelles pouvaient fort bien suppléer au cadre juridique et aider à lever certaines incertitudes liées au commerce électronique.

12. En examinant le rôle des documents de transport dans le commerce international, les experts ont souligné que si les connaissements faisaient fonction de preuve d'un contrat, de récépissé de marchandises et de document formant titre, et jouaient un rôle essentiel dans les lettres de crédit, dans la plupart des transactions, c'était davantage l'information et la preuve des faits qu'un document matériel ou négociable qui importaient. Une étude portant sur les lettres de crédit prévoyant la fourniture d'un connaissement négociable montrait que dans la majorité des cas il n'y avait pas besoin de titre représentatif. Des documents négociables n'étaient requis que dans les cas où il était nécessaire de transférer la propriété de marchandises en transit. De fait, les règles et usances uniformes de la CCI relatives aux crédits documentaires (UPC 500) englobaient les lettres de transport maritime non négociables et soulignaient l'importance des questions de preuve et d'authentification. Il a en outre été noté que la CCI devrait finaliser en novembre 2001 un projet de règles sur le commerce électronique («eUCP»).

13. Le remplacement des documents négociables par des équivalents électroniques présentant un certain nombre de difficultés pour le secteur des transports, les experts et les participants invités ont demandé aux parties commerciales d'envisager une approche différente de leurs pratiques documentaires et ont souligné que l'utilisation de documents non négociables faciliterait manifestement la transition vers le commerce électronique.

14. Les experts ont également examiné des systèmes visant à remplacer les documents commerciaux et les documents de transport par des équivalents électroniques. Un représentant de @Global Trade Secure Payment and Trade Management System a expliqué que ce système, qui en était encore au stade de projet pilote, suivait le processus de crédit documentaire et permettait aux parties de créer des équivalents électroniques de leurs documents sur papier, dûment authentifiés et signés; il était complémentaire des traditionnelles lettres de crédit et était conforme à la règle eUCP 500. C'était un système ouvert, ne nécessitant ni frais d'enregistrement ni nouveaux logiciels. L'expéditeur paierait à sa banque une commission pour l'émission d'une lettre de crédit via le système @Global Trade, comme il le faisait traditionnellement. Le système fonctionnait avec des lettres de transport maritime électroniques non négociables. La principale difficulté à surmonter était d'obtenir la participation de toutes les parties à une transaction commerciale.

15. Un représentant de Bolero International a expliqué que le système Bolero visait à faciliter le commerce international par des moyens électroniques, s'agissant plus particulièrement des documents commerciaux, dans des conditions juridiques et des conditions de sécurité appropriées. Contrairement au système @Global Trade, Bolero était un système fermé, dont les services étaient réservés aux seuls adhérents; son bon fonctionnement dépendait donc de la participation de tous les intervenants dans la chaîne de commerce international. Le connaissance Bolero n'étant pas reconnu par la loi, le règlement du système constituait la base contractuelle qui liait tous les membres. Les difficultés à surmonter après deux années de fonctionnement concernaient notamment les réglementations en matière de cryptage et les réticences, au plan macro-économique, d'adhérents potentiels. Le commerce sans support papier était manifestement plus rapide, moins cher et plus sûr que le commerce reposant sur des documents papier; mais il fallait vaincre la réticence des individus à modifier leurs habitudes traditionnelles.

16. Les experts ont reconnu que, tandis que les gouvernements et les organisations internationales poursuivaient leurs efforts pour mettre en place le cadre juridique nécessaire, il fallait continuer d'étudier les possibilités offertes par les arrangements contractuels. Les modalités et conditions contractuelles ne permettraient pas de surmonter tous les obstacles et incertitudes juridiques liés à l'utilisation du commerce électronique, mais elles pouvaient néanmoins jouer un rôle important. Contrairement aux lois et règlements, elles pouvaient être facilement adaptées aux innovations technologiques. Les contrats pouvaient également être une source d'inspiration pour les gouvernements dans leur travail de modification ou d'ajustement du cadre juridique. Il a enfin été fait référence aux instruments internationaux applicables aux différents modes de transport qui avaient récemment été adoptés et qui autorisaient l'utilisation de documents de transport électroniques.

C. Travaux futurs

17. La réunion avait été une excellente occasion de procéder à un échange de vues entre experts et représentants d'organisations gouvernementales et non gouvernementales internationales. Elle avait permis de faire le point sur l'évolution commerciale, opérationnelle et juridique aux niveaux national et international. Les participants avaient examiné les divers aspects du commerce électronique dans le contexte des services de transports internationaux – incidences, problèmes et solutions possibles. À l'issue de leurs débats, ils avaient adopté un ensemble de recommandations adressées aux gouvernements, aux entreprises, à la communauté internationale et à la CNUCED.

Chapitre III

QUESTIONS D'ORGANISATION

A. Convocation de la réunion d'experts

18. La Réunion d'experts sur le commerce électronique et les services de transports internationaux – Meilleures pratiques pour accroître la compétitivité des pays en développement – a eu lieu au Palais des Nations, à Genève, du 26 au 28 septembre 2001.

B. Élection du bureau

(Point 1 de l'ordre du jour)

19. À sa séance d'ouverture, la Réunion d'experts a élu le bureau suivant:

Présidente: M^{me} Joan Remsu (Canada)

Vice-Président/Rapporteur: M. Sugeng Rahardjo (Indonésie)

C. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux

(Point 2 de l'ordre du jour)

20. À la même séance, la Réunion a adopté l'ordre du jour provisoire distribué sous la cote TD/B/COM.3/EM.12/1; l'ordre du jour de la Réunion se lisait donc comme suit:

1. Élection du bureau
2. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux
3. Commerce électronique et services de transports internationaux
4. Adoption des conclusions ou recommandations de la Réunion

D. Documentation

21. Pour l'examen de la question de fond inscrite à l'ordre du jour, la Réunion d'experts était saisie d'un document établi par le secrétariat de la CNUCED, intitulé: «Commerce électronique et services de transports internationaux» (TD/B/COM.3/EM.12/2).

E. Adoption des conclusions ou recommandations de la Réunion

(Point 4 de l'ordre du jour)

22. À sa séance de clôture, la Réunion d'experts a autorisé le Rapporteur à établir, sous l'autorité de la Présidente, le rapport final de la Réunion.

Annexe
PARTICIPATION*

1. Des experts des États membres de la CNUCED ci-après ont participé à la Réunion:

Angola	Jordanie
Arabie saoudite	Kirghizistan
Bahreïn	Lesotho
Bangladesh	Liban
Bénin	Madagascar
Bolivie	Malaisie
Burkina Faso	Malawi
Cameroun	Mali
Canada	Maroc
Cap-Vert	Mexique
Chine	Népal
Colombie	Nicaragua
Costa Rica	Nigéria
Cuba	Ouganda
Égypte	Pologne
Fédération de Russie	République de Corée
Finlande	République démocratique du Congo
France	République populaire démocratique de Corée
Gabon	République-Unie de Tanzanie
Gambie	Rwanda
Géorgie	Suède
Guinée	Thaïlande
Honduras	Trinité-et-Tobago
Inde	Turquie
Indonésie	Venezuela
Italie	Zambie
Jamaïque	Zimbabwe

* La liste des participants porte la cote TD/B/COM.3/EM.12/INF.1.

2. Les organismes intergouvernementaux ci-après étaient représentés à la Réunion:
 - Organisation arabe du travail
 - Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
3. Une institution spécialisée et une organisation apparentée étaient représentées à la Réunion:
 - Organisation internationale du Travail
 - Organisation mondiale du commerce
4. La Commission économique pour l'Europe, la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, la Commission économique pour l'Afrique et la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale étaient représentées.
5. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient représentées à la Réunion:
 - Catégorie générale*
 - Centre d'échanges et coopération pour l'Amérique latine
 - Catégorie spéciale*
 - Association internationale des ports
 - International MultiModal Transport Association
6. Les invités spéciaux ci-après ont participé à la Réunion:
 - M^{me} Ida Stier, Directrice générale, Stier Shipagents, Las Palmas (Espagne)
 - M. Per Vestergaard Pedersen, du Cabinet d'avocats Bech-Bruun Dragsted (Danemark)
 - M. Aaron Mak, Directeur de Logistic Information Network Enterprise (Hong Kong)
 - M. Samir Baradhi, Directeur général adjoint, Babylos Insurance Company, S.A.L., Beyrouth (Liban)

Animateurs

 - M. Poul Bjerre, Maersk Sealand
 - M. Michael White, UPS Europe
 - M. Marcelo Burgos, Autorité du port de Valence
 - M. Renaud Sorueul, CNUDCI
 - M. Vincent O'Brien, Obrico Limited Global Trade and Finance
 - M. Alan Asay, Bolero Operations Limited